Warszawa, dnia...27.09.....2011r.

DYREKTOR
REGIONALNEGO ZARZĄDU GOSPODARKI WODNEJ
W WARSZAWIE

NN-404/P/64-AN/11

Biuro Projektów Kolejowych
i Usług Inwestycyjnych Spółka z o.o.
ul. Tuwima 28
90-002 Łódź

Odpowiadając na wniosek z dnia 27.06.2011r. znak: TK/Ł-2010.05-W/561/2011 o wydanie pozwolenia wodnoprawnego na wykonanie przebudowy przepustu zlokalizowanego na rowie melioracyjnym „P" w km 17+767 szlaku kolejowego Warszawa Włochy – Pruszków, miejscowość Parzniew, gm. Brwinów po analizie przedstawionych dokumentów Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie informuje, że przedstawiony zakres robót, które mają być wykonane w związku z w/w przebudową, nie jest przedsięwzięciem, które ma wpływ na stan i warunki korzystania z zasobów wodnych o którym mowa w art. 9 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 18 lipca 2001r. Prawo wodne (Dz.U. z 2005r. Nr 239 poz. 2019 z późn. zm.). W związku z powyższym nie wymaga uzyskania pozwolenia wodnoprawnego.

DYREKTOR
Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej
w Warszawie
Leszek Baginski

Otrzymują: */za potwierdzeniem odbioru/*
1. Adresat
2. a/a

Do wiadomości:
1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
   03-734 Warszawa, ul. Targowa 74

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Biuro Inwestycji
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74, tel.: +4822 473 2080, fax: +4822 473 2696, a.pomykala@plk-sa.pl

IIW10a-2131-57.1/09

Warszawa, 28 sierpnia 2009

Biuro Studiów
i Ochrony Środowiska
w/m

Uprzejmie proszę o przyjęcie informacji przygotowanej przez Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym dotyczącej braku kolizji ze zwierzętami na linii Warszawa – Łódź: odcinek Warszawa Zachodnia (km 3.900) – p.o. Miedniewice (km 61.350) w latach 2008 – 2009.

Zał. Pismo IDD – 074-82/09

Z poważaniem

ZASTĘPCA DYREKTORA BIURA
Cezary Mitrus

Do wiadomości:
Ove Arup
Saski Crescent, ul. Królewska 16
00-103 Warszawa

Opracowała:
Agata Pomykała
☎ *473 2272*

Spółka wpisana do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy z Warszawie XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000037568, NIP: 113 23 16 427, REGON 017319027, kapitał zakładowy wynosi: 10 517 676 000,00 zł w całości opłaconym.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

CENTRUM ZARZĄDZANIA RUCHEM KOLEJOWYM
Główny Dyspozytor
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74, tel.: +48 (0- 22) 473- 23- 63, fax: +48 (0- 22) 473- 35- 61
j.lewczuk@plk-sa.pl

Nr IDD - 074 – 82/09

Warszawa, 28 sierpnia 2009 r.

Dotyczy: kolizji ze zwierzętami

Biuro Inwestycji
w/m

W odpowiedzi na pismo nr IIW10a-2131-57/09 z dnia 25 sierpnia 09 r. Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym informuje, po analizie zapisów w „Księdze wydarzeń" w systemie SEPE za okres od 01 stycznia 2008 r. do 27 sierpnia 2009 r. na linii nr 1 i 447 na terenie IZ Warszawa oraz linii nr 1 na IZ Łódź (odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice), nie notowano kolizji pociągów ze zwierzętami. Za lata poprzednie nie posiadamy dostępu do archiwum.

GŁÓWNY DYSPOZYTOR
Janusz Lewczuk

Opracował: Janusz Lewczuk
nr telefonu (022) 473 23 63

Spółka wpisana do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000037568 NIP 113-23-16-427 REGON 012319027-00000
Kapitał zakładowy w wysokości 16 517 875 000,00 zł w całości wpłacony

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Biuro Sprzedaży
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74, tel.: (022) 473 20 30, fax.: (022) 473 28 04, e-mail: ius@plk-sa.pl

nr IUS3s-071-63/2011

Warszawa, 28-07-2011

dot.: IROS9-441-41/2011

Centrum Realizacji Inwestycji
Wydział Ochrony Środowiska
w miejscu

W odpowiedzi na pismo nr IROS9-441-41/2011 z dn. 21.07.2011 r. Biuro Sprzedaży przekazuje dane dotyczące natężenia ruchu średnio w dobie na linii nr 1 i 447 w granicach województwa mazowieckiego. Dane te stanowią załącznik do niniejszego pisma. Nie posiadamy informacji o natężeniu ruchu w podziale na pory dnia.

W związku ze zmianami organizacyjnymi w naszej Spółce od dnia 01.04.2011 nie ma w strukturze Biura Sprzedaży komórki ds. rozkładu jazdy. Po wszelkie informacje na temat rozkładu jazdy prosimy zwracać się do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A.

ZASTĘPCA DYREKTORA
BIURA
Barbara Bartosiak

Opracował: Andrzej Kowalczyk
nr telefonu: (0-22) 473-29-01

Spółka wpisana do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000037568, NIP: 113-23-16-427, REGON: 017319027 Wysokość kapitału zakładowego w całości wpłaconego, 11 957 687 000,00 zł

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

CENTRUM ZARZĄDZANIA RUCHEM KOLEJOWYM
Zastępca Dyrektora ds. Techniczno - Eksploatacyjnych
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74, tel.: +48 (0-22) 47 -33- 551, fax: (0-22) 47 33 481
c.rzonca@plk-sa.pl

Nr IDUS–614-089/2011
Dot.: *Odp. na IROS9-441-39/2011*

Warszawa, dn. 27.07.2011r.

Centrum Realizacji Inwestycji

W odpowiedzi na pismo IROS9-441-39/2011 z dnia 18.07.2011r., Centrum Zarzadzania Ruchem Kolejowym przedkłada następujące materiały:

1. Lista przewoźników prowadzących działalność przewozową w ruchu pasażerskim i towarowym w latach 2010 i 2011 (ID nie posiada informacji za lata 2008 i 2009);
2. Liczba i rodzaj zdarzeń oraz wypadków z udziałem zwierząt w formie raportów (w roku 2011 nie odnotowano wydarzeń z udziałem zwierząt na liniach nr 1 oraz 447).

ZASTĘPCA DYREKTORA
ds. Techniczno-Eksploatacyjnych
Cezary Rzońca

Załączniki:
Wykaz przewoźników - 2010
Wykaz przewoźników - 2011
Incydenty za okres 2009-01-01 – 2009-12-31
Incydenty za okres 2010-01-01 – 2010-12-31

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
Centrum Realizacji Inwestycji
Otrzy 2011 -07- 28 mano
Nr IRI - 10734/2011
Załączników

Opracował:
Arkadiusz Kuziak
tel. (0 22) 47 32 206

Spółka wpisana do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000037568, NIP: 113-23-16-427, REGON: 017319027-00250
Kapitał zakładowy w wysokości: **11 957 687 000,00** zł w całości wpłacony

Załącznik do pisma IDUS-614-89/2011

l.p.	Wykaz przewoźników 2010
1.	CTL Express - tow.
2.	CTL Logistics Sp. z o.o.
3.	DB Rail COALTRAN
4.	DB Rail Polska - tow.
5.	DB Rail Zabrze S.A.
6.	Freightliner PL - tow.
7.	HAGANS Sp. z o.o.
8.	ITL Polska
9.	Kolej Bałtycka
10.	Koleje Mazowieckie
11.	Koleje Mazowieckie
12.	LOTOS Kolej
13.	ORLEN KolTrans
14.	P. Regionalne
15.	PKP CARGO - pasażerskie
16.	PKP CARGO - towarowe
17.	PKP Energetyka S.A.
18.	PKP INTERCITY
19.	PKP PLK
20.	PPMT - Gdańsk
21.	PRK i I Wrocław
22.	PRK Kraków
23.	Rail Polska
24.	SKM Warszawa
25.	UN - PKP Energetyka
26.	UN - PKP PLK
27.	UN - PPM-T Sp. z o.o.
28.	UN - PUIK Sp. z o.o.
29.	UN - ZNI Radom
30.	UN - ZNI Warszawa
31.	UN - ZRK DOM Sp.z o.o.
32.	ZNI Katowice
33.	ZNI Radom
34.	ZNI Stargard Szczeciński
35.	ZNI Warszawa

l.p.	Wykaz przewoźników 2011
1.	CTL Logistics Sp. z o.o.
2.	CTL Rail
3.	DB Rail COALTRAN
4.	DB Rail Polska - tow.
5.	DOLKOM Sp. z o.o.
6.	Freightliner PL - tow.
7.	ITL Polska
8.	Koleje Mazowieckie
9.	Koleje Mazowieckie
10.	LOTOS Kolej
11.	ORLEN KolTrans
12.	P. Regionalne
13.	PKP CARGO - towarowe
14.	PKP Energetyka S.A.
15.	PKP INTERCITY
16.	PKP PLK
17.	PPMT - Gdańsk
18.	PRK Kraków
19.	Rail Polska
20.	SKM Warszawa
21.	UN - PKP Energetyka
22.	UN - PKP PLK
23.	UN - PPM-T Sp. z o.o.
24.	UN - ZNI Warszawa
25.	UN - ZRK DOM Sp.z o.o.
26.	ZNI Katowice
27.	ZNI Warszawa

Incydenty za okres 2010-01-01 - 2010-12-31

Zakład	Data Pocz.	Data Konc.	Czas trwania	Linia	Szlak / Stacja	Tor (0 - tor szlakowy)	Km od	Km do	Poc. pas ilość	Poc. pas min.	Poc. tow ilość	Poc. tow min.	Op. własne
Warszawa	23-09-10 21:37	23-09-10 21:48	11	1	Pruszków - Grodzisk Mazowiecki	1	25,100		2	23	0	0	11
060 - 119	*INNI - inne wydarzenia (w tym obrzucenia kamieniami)*												
Kategoria	*0 - Brak* *0 - Brak*												
	Opis wydarzenia	Pociąg nr 19116/7 (PKP INTERCITY) relacji Warszawa Wschodnia - Łódź Fabryczna zatrzymał się w km 25,100 z powodu potrącenia łosia. Po sprawdzeniu składu pociąg odjechał dalej.											
	Inf. dodatkowe	19117+11, 235+12;											
Warszawa	28-11-10 21:50	29-11-10 00:50	180	1	Żyrardów - Radziwiłłów	1,2	47,800		2	12	0	0	0
060 - 119	*INNI - inne wydarzenia (w tym obrzucenia kamieniami)*												
Kategoria	*0 - Brak* *0 - Brak*												
	Opis wydarzenia	Pociąg nr 91116[PKP Intercity]relacji Łódz Fabryczna - Warszawa Wschodnia potrącił w km 47,800 łosia który został odrzucony w skrajnie toru nr 1. Jazda pociągów przez miejsce zdarzenia z ograniczoną prędkością do 20 km/h. Przeszkoda została usunięta przez pracowników pogotowia drogowego Warszawa Zachodnia o godz 0:50.											
	Inf. dodatkowe	Powiadomiono zainteresowane służby.11512+5,237+7											
Warszawa	16-12-10 21:34	16-12-10 21:58	24	1	Żyrardów - Radziwiłłów	1	46,000		1	24	0	0	24
060 - 119	*INNI - inne wydarzenia (w tym obrzucenia kamieniami)*												
Kategoria	*0 - Brak* *0 - Brak*												
	Opis wydarzenia	Potrącenie sarny przez poc. nr 50243 (Koleje Mazowieckie) prowadzony EN57-1924, 1930 relacji Otwock - Skierniewice - urwany kran od układu hamulcowego. Usterkę naprawiła obsługa pociągu.											
	Inf. dodatkowe												
Warszawa	31-12-10 20:25	31-12-10 20:35	10	1	Żyrardów - Radziwiłłów	2			2	15	0	0	10
060 - 119	*INNI - inne wydarzenia (w tym obrzucenia kamieniami)*												
Kategoria	*0 - Brak* *0 - Brak*												
	Opis wydarzenia	Najechanie na sarnę przez pociąg nr 33032 (Przewozy Regionalne) relacji Łódź Fabryczna - Warszawa Wschodnia. Po sprawdzeniu pociąg odjechał o godz. 20:35.											
	Inf. dodatkowe	33032+10,91518+5.											

Podsumowanie

Winny	Przyczyny	Ilość wydarzeń	Czas trwania	Śr. czas trw.	Opóźnione poc. pas. ilość	Opóźnione poc. pas. min.	Opóźnione poc. tow. ilość	Opóźnione poc. tow. min.
INNI	119 - inne wydarzenia (w tym obrzucenia kamieniami)	4	225	56	7	74	0	0
	Razem	**4**	**225**	**56**	**7**	**74**	**0**	**0**
OGÓŁEM		**4**	**225**	**56**	**7**	**74**	**0**	**0**

Incydenty za okres 01-01-2009 - 31-12-2009

Zak³ad	Data Pocz.	Data Konc.	Czas trwania	Linia	Szlak / Stacja	Tor (0 - tor szlakowy)	Km od	Km do	Poc. pas		Poc. tow		Op. w³asne
									ilocæ	min.	ilocæ	min.	
Warszawa	28-10-09 10:50	28-10-09 11:14	24	1	Żyrardów - Radziwiłłów	2	48,500		2	32	0	0	24

060 - 119 *INNI - inne wydarzenia (w tym obrzucenia kamieniami)*

Kategoria *0 - Brak* *0 - Brak*

Opis wydarzenia Zatrzymanie siê poci¹gu 33505/4 (PKP Intercity) relacji £ódŸ Fabryczna - Warszawa Wschodnia w km 48,500 z powodu potr¹cenia psa. Uszkodzony kran powietrza w ED 74-008.

Inf. dodatkowe 33504 +24 9216 +8.

Podsumowanie

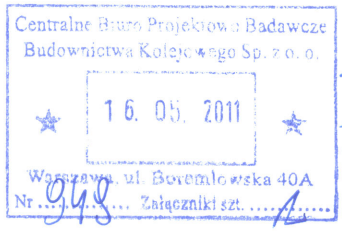
Winny	Przyczyny	Iloœæ wydarzeñ	Czas trwania	Œr. czas trw.	OpóŸnione poc. pas. iloœæ	OpóŸnione poc. pas. min.	OpóŸnione poc. tow. iloœæ	OpóŸnione poc. tow. min.
INNI	119 - inne wydarzenia (w tym obrzucenia kamieniami)	1	24	24	2	32	0	0
	Razem	**1**	**24**	**24**	**2**	**32**	**0**	**0**
OGÓ£EM		**1**	**24**	**24**	**2**	**32**	**0**	**0**

Wojewódzki Zarząd
Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie
Oddział Warszawa

02-656 Warszawa, ul. Ksawerów 8, tel. 22 566 20 10 fax 22 566-20-12
http://warszawa.wzmiuw.gov.pl, e-mail: ow@warszawa.wzmiuw.gov.pl

W/IGM -4105/U-628/2197/2011

Warszawa, dn. 09.05.2011 r.



Centralne Biuro
Projektowo-Badawcze
Budownictwa Kolejowego
„KOLPROJEKT" Sp. z o.o.
ul. Boremlowska 40 A
04-338 Warszawa

Dot. modernizacji linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Skierniewice.

W odpowiedzi na pismo znak: TA/084/2011 z dnia 11.04.2011r. dotyczące wydania warunków technicznych na przejście kablami teletechnicznymi pod dnem rzeki Utraty w miejscowości Pruszków, w km 15,352 linii kolejowej Warszawa – Pruszków, Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych Oddział w Warszawie informuje:

1. Na załączonych planach sytuacyjnych w skali 1:500 oznaczono kolorem niebieskim trasę rzeki Utraty wraz z kilometrażem w miejscach projektowanych przejść, tj. 45+835 i 45+885.
2. Przejścia należy wykonać metodą bezwykopową (np. przewiertu sterowanego) w rurze osłonowej min 1,00 m poniżej dna rzeki (licząc od górnej tworzącej rury osłonowej).
3. Rura osłonowa winna być wydłużona poza górne krawędzie skarpy rzeki po 2,5m w każdą stronę.
4. Uzgodnienie końcowe nastąpi na podstawie przedłożonej do zaopiniowania dokumentacji projektowej spełniającej w/w warunki.
5. Na wykonanie przejścia infrastrukturą liniową przez wody powierzchniowe, tj. rzekę Utratę, koniecznie jest uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego, zgodnie z art. 9 i 122 ustawy z dnia 18 lipca 2001r. *Prawo wodne* (Dz. U. Nr 239 z 2005r., poz.2019; z późn. zmianami), o które należy wystąpić do właściwego w tej kwestii organu, tj. Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie.
6. Dokumentacja projektowa powinna zawierać wyliczenie powierzchni gruntów Skarbu Państwa pokrytych wodami, wraz ze strefą ochronną (jeśli wymagana), niezbędnych do wykonania projektowanych przejść, zgodnie z art. 20 w/w ustawy *Prawo wodne*. Przejęcie w użytkowanie nastąpi na podstawie umowy, którą należy zawrzeć z Delegaturą w Płocku Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego.
7. O terminie rozpoczęcia i zakończenia robót Inwestor powinien powiadomić Inspektorat WZMiUW w Grodzisku Mazowieckim z wyprzedzeniem 14-dniowym.
8. Wszelkie szkody powstałe w wyniku realizacji inwestycji i eksploatacji instalacji obciążają Inwestora.

Integralną częścią pisma jest plan sytuacyjny w skali 1:500 opieczętowany przez Inspektorat WZMiUW w Grodzisku Mazowieckim.

DYREKTOR ODDZIAŁU
WZMiUW w Warszawie
mgr inż. Marek Pokorski

Załączniki:
1 egz. planu sytuacyjnego w skali 1:500

Do wiadomości:
1. WZMiUW – UW/W
2. Inspektorat WZMiUW w Grodzisku Maz.- a/a

Sporządziła: Anna Guraj-Jaszke

Legenda:
Projektowane odwodnienie
Numery działek
Wylot istniejącego rowu odwadniającego do Rowu na Gasinie
Wylot istniejącego drenokolektora ø200 do przepustu (rów na Gasinie) w km 17+67
Istniejący drenokolektor
Projektowane odwodnienie (drenokolektor)
Początek istniejącego drenokolektora
17800.000
17700.000
17600.000
17500.000
17400.000
Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie
Oddział w Warszawie
Inspektorat w Grodzisku Mazowieckim
05-825 Grodzisk Mazowiecki, ul. Daszyńskiego 4a
tel./fax 755 50 56
INTEGRALNA CZĘŚĆ PISMA
W/IGM-4105/U-623/2196/2011
Z DNIA 10.05.2011

Wylot istniejącego drenokolektora d200 do przepustu (Rów na Gąsinie) w km 17,767

Istniejący drenokolektor

Wylot istniejącego rowu odwadniającego do Rowu na Gąsinie

Grodzisk Mazowiecki

Legenda:

——— Projektowane odwodnienie

88 90/19 Numery działek

Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie
Oddział w Warszawie
Inspektorat w Grodzisku Mazowieckim
05-825 Grodzisk Mazowiecki, ul. Traugutta 42
tel./fax 755 50 56

INTEGRALNA CZĘŚĆ PISMA
W/IGM-4105/U-627/ 2196/2011
Z DNIA 10.05.2011

TK/W-S/84/11

Wojewódzki Zarząd
Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie
Oddział Warszawa
Inspektorat Grodzisk Mazowiecki

05-825 Grodzisk Mazowiecki, ul. Traugutta 4a, tel./fax 22 755-50-56
http://warszawa.wzmiuw.gov.pl, e-mail: insp.grodzisk@warszawa.wzmiuw.gov.pl

W/IGM-4105/U– 627/2196/2011 Grodzisk Mazowiecki, dnia 10-05-2011 r.

p. inż. T. Witkowicz
+ prośbę o kopię
17.05.2011

Centralne Biuro Projektowo Badawcze Budownictwa Kolejowego Sp. z o. o.
16. 05. 2011
Warszawa, ul. Boremlowska 40A
Nr 950 Załączniki szt. 2

TK
Hewo

Centralne Biuro
Projektowo-Badawcze
Budownictwa Kolejowego
„KOLPROJEKT" Sp. z o.o.
ul. Boremlowska 40 A
04-338 Warszawa

Dot. modernizacji linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Skierniewice.

W odpowiedzi na pismo znak: TK/W-S/049/2011 z dnia 07.04.2011r. w sprawie odprowadzania wód deszczowych z części torowiska stacji Pruszków (od km 17,300 do km 17,767) poprzez drenokolektor i rów kolejowy do „Rowu na Gąsinie", Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie Oddział w Warszawie Inspektorat w Grodzisku Mazowieckim informuje, że „Rów na Gąsinie" znajduje się w gestii Urzędu Miasta w Pruszkowie, do którego należy się zwrócić w celu dokonania uzgodnień w przedmiotowej sprawie.

W załączeniu przedkładamy protokół ze spotkania z przedstawicielami Biura Projektów Kolejowych i Usług Inwestycyjnych z Łodzi, działającego w imieniu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., które odbyło się w dniu 28.04.2011r. w celu ustalenia warunków brzegowych do obliczeń w zakresie odwodnienia przedmiotowych terenów.

W związku z nasilającym się w ostatnich latach występowaniem deszczy nawalnych, zwracamy uwagę na potrzebę retencjonowania wód opadowych i roztopowych z terenów utwardzonych i zabudowanych w celu rozłożenia odpływu do rowów i rzek w czasie.

Odprowadzanie ścieków deszczowych ziemi, stanowiące szczególne korzystanie z wód, oraz wykonanie urządzeń wodnych (np. wylotów wód deszczowych), zgodnie z art. 9, 37 i 122 ustawy z dnia 18 lipca 2001r. *Prawo wodne* (Dz. U. Nr 239 z 2005r., poz.2019; z późn. zmianami), wymaga uzyskania pozwolenia wodnoprawnego, o które należy wystąpić do właściwego w tej kwestii organu, tj. Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie.

Inwestor zobowiązany będzie do współuczestnictwa w utrzymaniu odbiornika wód deszczowych – „Rowu na Gąsinie", w zakresie określonym przez Urząd Miasta w Pruszkowie.

Integralną częścią pisma jest plan sytuacyjny opieczętowany przez tut. Inspektorat WZMiUW.

Załączniki:
1. *Plan sytuacyjny odwodnienia.*
2. *Protokół ze spotkania w dniu 28.04.2011r.*

Do wiadomości:
1. *Urząd Miasta w Pruszkowie.*
2. *WZMiUW w Warszawie – UW/W.*
3. *Inspektorat WZMiUW w Grodzisku Maz. - a/a.*

KIEROWNIK INSPEKTORATU
inż. Krystyna Tarasińska

Sporządziła: Anna Guraj-Jaszke

Wojewódzki Zarząd
Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie
Oddział Warszawa

02-656 Warszawa, ul. Ksawerów 8, tel. 22 566 20 10 fax 22 566-20-12
http://warszawa.wzmiuw.gov.pl, e-mail: ow@warszawa.wzmiuw.gov.pl

PROTOKÓŁ

W dniu 28.04.2011r. w siedzibie Wojewódzkiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie, przy ul. Ksawerów 8 w Warszawie, odbyło się spotkanie, w związku z modernizacją linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Skierniewice.

W związku z brakiem ustalenia warunków brzegowych na wstępnym etapie projektowania, brakiem uzgodnienia z WZMiUW koncepcji i projektów budowlanych dla przedmiotowego tematu oraz rozbieżnościami w przyjmowanych założeniach do projektowania w przedkładanych operatach wodnoprawnych, zaistniała potrzeba ujednolicenia warunków brzegowych do obliczeń ilości wód opadowych i roztopowych. Ustalono, że do przedmiotowych obliczeń należy przyjmować wartości poszczególnych parametrów rzędu:

q = 130 l/s ha (natężenie deszczu)
ψ = 0,15 (współczynnik spływu powierzchniowego z torowiska)
ψ = 0,40 (współczynnik spływu powierzchniowego z terenów utwardzonych – do ustalenia w każdym indywidualnym przypadku)

W przypadku stwierdzenia, że wyliczone ilości wód opadowych i roztopowych mogą istotnie wpłynąć na zmniejszenie przepustowości odbiornika i zagrozić podtopieniami terenów sąsiednich, na Inwestora nałożony zostanie obowiązek retencjonowania w/w wód w celu rozłożenia odpływu w czasie.

Jednocześnie zaznacza się, że przed rozpoczęciem zrzutu Inwestor będzie zobowiązany do dostosowania odbiorników do możliwości przejęcia zrzucanych wód, poprzez ich przebudowę lub wykonanie robót konserwacyjnych, w porozumieniu z Inspektoratem WZMiUW w Grodzisku Maz. – w przypadku zrzutu do rzek, bądź właściwym miejscowo urzędem gminy/miasta lub spółką wodną - w przypadku zrzutu do rowów.

Inwestor zobowiązany będzie do współuczestnictwa w utrzymywaniu odbiorników wód opadowych, roztopowych i drenażowych, zgodnie z ustawą z dnia 18 lipca 2001r. *Prawo wodne* (Dz. U. Nr 239 z 2005r., poz.2019; z późn. zmianami), w zakresie określonym przez: Inspektorat WZMiUW w Grodzisku Maz. (dot. rzek), bądź właściwym miejscowo urzędem gminy/miasta bądź spółką wodną (dot. rowów).

DYREKTOR ODDZIAŁU
WZMiUW w Warszawie
mgr inż. Marek Pokorski

Załączniki:
Lista obecności ze spotkania w dniu 28.04.2011r.

Otrzymują:
1. *Biuro Projektów Kolejowych i Usług Inwestycyjnych Sp. z o.o., 90-002 Łódź, ul. Tuwima 28*
2. *PKP Polskie Linie Kolejowe s.a., Centrum Realizacji Inwestycji, 03-374 Warszawa, ul. Targowa 74*
3. *Inspektorat WZMiUW w Grodzisku Maz. - a/a.*
4. Oddział Warszawa - WZMiUW

MAZOWIECKI WOJEWÓDZKI KONSERWATOR ZABYTKÓW

BIURO PROJEKTÓW KOLEJOWYCH I USŁUG INWESTYCYJNYCH Sp.z o.o. w Łodzi
Otrzymano 12. 10. 2010
Nr. 761/10
Ilość załączników 1 szt.

Warszawa, 5.03.2010r.

Pani R. Sapanowska
+ Pan W. Cyfława
Czy zwrócimy uwagę do Stanowiska przy wystąpieniu o wydanie decyzji o lokalizacji linii kolejowej ? 15.03.2010

IRR 20
Które z tych pozwoleń uwzględnić przebudowujemy 12.03.10

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Oddział Regionalny w Warszawie
Naczelny Dyrektor Oddziału
Z-ca DYREKTORA CENTRUM ds. Projektów Unijnych Wiesław Głublin
ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa

WN.0717-1/2010

W związku z pismem z dnia 31.12.2009r. w sprawie wydania opinii odnośnie „Modernizacji linii kolejowej nr 1 Warszawa-Łódź na odcinku Warszawa Zachodnia-Miedniewice (Skierniewice), II Etap", na podstawie ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz.U. Nr 86 poz. 789 z późn.zm.), Mazowiecki Wojewódzki Konserwator Zabytków przedstawia następującą opinię w zakresie terenu województwa mazowieckiego:

- Ze względu na walor historyczny oraz architektoniczny wskazane jest zachowanie istniejących na peronach, charakterystycznych obiektów obejmujących zasadniczo poczekalnię i wiaty, wybudowanych w latach 30-tych XXw., a występujących w następujących miejscowościach – Milanówek, Brwinów, Pruszków, Ursus, Grodzisk Maz., Piastów (sama wiata), Włochy (sama wiata). W przypadku niemożności zachowania obiektów in situ dopuszcza się ich przeniesienie, bądź rekonstrukcję w obszarze modernizowanych peronów.
- Biorąc pod uwagę względy krajobrazowe największe wątpliwości budzi konieczność wybudowania ekranów akustycznych, szczególnie wzdłuż miejscowości o wybitnych walorach kulturowych i krajobrazowych. W związku z czym zaleca się montaż ekranów przeziernych na odcinkach miejscowości o charakterze miast-ogrodów, tj. Włoch i Brwinowa. Natomiast wzdłuż Milanówka, którego układ urbanistyczno-krajobrazowy wpisany jest do rejestru zabytków, wnosi się o całkowitą rezygnację z ekranów akustycznych. Ekrany nie powinny przesłaniać widoku na zabytkowe budynki dworcowe w Pruszkowie, Grodzisku Maz., Międzyborowie, Radziwiłłowie, Żyrardowie.

Uwaga:
W odniesieniu do zabytków archeologicznych wydanie opinii konserwatorskiej będzie możliwe po przedłożeniu w tut. Urzędzie planu zamierzonej inwestycji w liniach rozgraniczających na mapie min. 1:5000.

Informuje się, że związane z inwestycją wszelkie uzgodnienia wynikające z przepisów ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym i ustawy prawo budowlane, w aspekcie ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, dotyczące terenu Warszawy należą do kompetencji Stołecznego Konserwatora Zabytków, natomiast dotyczące terenu Żyrardowa należą do kompetencji Miejskiego Konserwatora Zabytków w Żyrardowie.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A
Centrum Realizacji Inwestycji
Otrzymano 2010 -03- 11
Nr Łódź 1396/10
Załączników ...

Z poważaniem
MAZOWIECKI WOJEWÓDZKI KONSERWATOR ZABYTKÓW
Barbara Jezierska

1

Starosta Pruszkowski

ul. Drzymały 30
05-800 Pruszków

tel.: (+48 22) 738-14-00
fax.: (+48 22) 728-92-47

Pruszków, 24.03.2011 r.

WN.7214/75/10/11

TK 30.03.2011

Otrzymano 31 MAR. 2011
Nr. 307/03
Ilość załączników Fax

Zdzisław Wypych
Biuro Projektów Kolejowych
i Usług Inwestycyjnych Sp. z o.o.
ul. Tuwima 28, 90-002 Łódź
Pełnomocnik PKP PLK S.A

Starosta Pruszkowski reprezentujący Skarb Państwa w sprawach gospodarowania nieruchomościami na podstawie art. 11 ust. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (tekst jednolity Dz. U. z 2004 r. Nr 261 poz. 2603 z późn. zm.)

wyraża zgodę

na wycięcie drzew, których nazwy gatunkowe i obwody wyszczególnione zostały we wniosku z dnia 3 marca 2011 r., znak: TK/Ł-2010.05-W/89/2011 r., znajdujących się na nieruchomości, oznaczonej w ewidencji gruntów jako działki nr ew. 75/25 obr. 12 oraz 218/62 obr. 16 położonej w Pruszkowie.

Zgodnie z wydaną opinią Wydziału Ochrony Środowiska i Rolnictwa drzewa, kolidują z modernizacją linii kolejowej, polegającą na przebudowie istniejącej infrastruktury kolejowej oraz budowie nowych elementów (kabli technicznych podziemnych, ekranów akustycznych, rowów odwadniających, przepustów), dlatego zasadne jest ich usunięcie.

Według zapisu w rejestrze ewidencji gruntów przedmiotowe działki stanowią własność Skarbu Państwa i są w użytkowaniu Polskich Kolei Państwowych.

STAROSTA
mgr inż. Elżbieta Smolińska

Otrzymują:
1. Wydział Ochrony Środowiska
   Urzędu Miejskiego w Pruszkowie
   ul. Kraszewskiego 14/16
   05-800 Pruszków
2. a/a

STAROSTA PRUSZKOWSKI

ul. Drzymały 30
05-800 Pruszków (2)

Pruszków, dnia 28 kwietnia 2011 r.

WŚ.613/Pr/27/11/TŁ

DECYZJA Nr 138/2011

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (j.t. Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.), w związku z:

- art. 83 ust. 6, w powiązaniu z art. 86 ust. 1 pkt 5 oraz art. 90 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (j. t. Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220 z późn. zm.),
- art. 56 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (j.t. Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.),
- § 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. z 2008 r. Nr 153, poz. 955),

po rozpatrzeniu wniosku Pana Zdzisława Wypych działającego jako pełnomocnik P.K.P. Polskie Linie Kolejowe S.A. w Warszawie przy ul. Targowej 74, z dnia 25 lutego 2011 r., w sprawie wydania zezwolenia na usunięcie 66 drzew, rosnących na działkach nr ew. 75/25 obręb 12 oraz 218/62 obręb 16 w miejscowości Pruszków, stanowiących własność Skarbu Państwa w użytkowaniu P.K.P. S.A.,

o r z e k a m

1. **Zezwolić P.K.P. Polskim Linią Kolejowym S.A.** na usunięcie 66 drzew, rosnących na działkach nr ew. 75/25 obręb 12 oraz 218/62 obręb 16 w miejscowości Pruszków, zgodnie z załączonym wnioskiem.

2. **Nie pobierać** opłaty na podstawie art. 86 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (j. t. Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220 z późn. zm.).

3. **Ustalić** termin usunięcia w/w drzew na 30 dni od dnia, w którym decyzja stała się ostateczna.

U z a s a d n i e n i e

Zgodnie z art. 56 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (j.t. Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.), w razie potrzeby usunięcia drzew i krzewów utrudniających widoczność sygnałów i pociągów lub eksploatację urządzeń kolejowych albo powodujących zaspy śnieżne, starosta, na wniosek zarządcy, wydaje decyzję o usunięciu drzew lub krzewów.

W dniu 3 marca 2011 r. do Starostwa Powiatowego w Pruszkowie wpłynął wniosek, z dnia 25 lutego 2011 r., w sprawie wydania zezwolenia na usunięcie 66 drzew, rosnących na działkach nr ew. 75/25 obręb 12 oraz 218/62 obręb 16 w miejscowości Pruszków, stanowiących własność Skarbu Państwa w użytkowaniu P.K.P. S.A..

Pismem z dnia 14 kwietnia 2011 r., znak: WŚ.613./Pr/27/11/TŁ strona postępowania została zawiadomiona o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiotowej sprawie.

W trakcie oględzin w terenie stwierdzono, że przedmiotowe drzewa kolidują z modernizacją linii kolejowej polegającej na przebudowie istniejącej infrastruktury kolejowej oraz budowy nowych elementów (kabli technicznych podziemnych, ekranów akustycznych, rowów odwadniających, przepustów).

Zgodnie z § 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. z 2008 r. Nr 153, poz. 955), na gruntach położonych w sąsiedztwie linii kolejowej, drzewa i krzewy mogą być usytuowane w odległości nie mniejszej niż 15 m od osi skrajnego toru kolejowego. Zgodnie z art. 56 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (j.t. Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.), w razie potrzeby usunięcia drzew i krzewów utrudniających widoczność sygnałów i pociągów lub eksploatację urządzeń kolejowych albo powodujących zaspy śnieżne, starosta, na wniosek zarządcy, wydaje decyzję o usunięciu drzew lub krzewów.

Przedmiotowe drzewa kolidują z modernizacją linii kolejowej, dlatego zasadne jest ich usunięcie.

Nie pobiera się opłaty za usunięcie w/w drzewa na podstawie art. 86 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (j. t. Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220 z późn. zm.).

Wobec powyższego należało orzec jak w sentencji.

Od niniejszej decyzji Stronie przysługuje prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego z siedzibą w Warszawie przy ul. Kieleckiej 44, za moim pośrednictwem, w terminie 14 dni od daty otrzymania decyzji.

Przed upływem terminu do wniesienia odwołania decyzja, nie ulega wykonaniu, a wniesienie odwołania w terminie wstrzymuje jej wykonanie.

Z up. STAROSTY
mgr inż. Włodzimierz Garczyński
NACZELNIK Wydziału
Ochrony Środowiska i Rolnictwa

Otrzymują:
1. P.K.P. Polskie Linie kolejowe S.A.
2. a/a

Do wiadomości:
1. Zdzisław Wypych Biuro Projektów Kolejowych i Usług Inwestycyjnych Sp. z o.o.

Warszawa, dnia 14.11.2011r.

DYREKTOR
REGIONALNEGO ZARZĄDU GOSPODARKI WODNEJ
W WARSZAWIE

NN-404/P/79-RB/11

DECYZJA Nr 362/D/NN/11

Na podstawie art. 122 ust. 1 pkt 3 i 140 ust. 2a ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2005 r. Nr 239, poz. 2019 z późn. zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.) po rozpatrzeniu wniosku Pana Zdzisława Wypycha przedstawiciela Biura Projektów Kolejowych i Usług Inwestycyjnych w Łodzi Sp. z o.o. działającego z upoważnienia PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w Warszawie o udzielenie PKP Polskim Liniom Kolejowym S.A. w Warszawie pozwolenia wodnoprawnego na wykonanie przebudowy mostów kolejowych nad rzeką Utratą w km 15+350 linii kolejowej nr 1 w obrębie Stacji Pruszków, miasto Pruszków

orzekam:

I. Udzielam PKP Polskim Liniom Kolejowym S.A. w Warszawie, w ramach przebudowy linii kolejowej w obrębie Stacji Pruszków, miasto Pruszków pozwolenia wodnoprawnego na przebudowę obiektu mostowego kolejowego składającego się z pięciu oddzielnych konstrukcji nośnych nad rzeką Utratą w km 15+350 linii kolejowej (współrzędne geograficzne N:52^{0}10'13, E:20^{0}48'18) w następujący sposób:

1. Parametry obiektów przewidzianych do przebudowy zlokalizowanych w ciągu torów:

a) nr 1 linii kolejowej w km 45+798 jej biegu (dz. nr ewid. 75/25, obręb Pruszków 12):

- światło pionowe – 1,22 m
- rzędne dna i zwierciadła przepływów miarodajnych rzeki w przekroju obiektu mostowego:

Rzędna spodu obiektu mostowego	94,16 m npm
Rzędna zwierciadła dla $Q_{1\%}$	92,94 m npm

b) nr 2 linii kolejowej w km 45+804 jej biegu (dz. nr ewid. 75/25, obręb Pruszków 12):

- światło pionowe – 1,73 m
- rzędne dna i zwierciadła przepływów miarodajnych rzeki w przekroju obiektu mostowego:

Rzędna spodu obiektu mostowego	94,68 m npm
Rzędna zwierciadła dla $Q_{1\%}$	92,95 m npm

c) nr 3 w km 45+809 i nr 4 linii kolejowej w km 45+813 jej biegu (dz. nr ewid. 75/25, obręb Pruszków 12):

- światło pionowe – 1,80 m
- rzędne dna i zwierciadła przepływów miarodajnych rzeki w przekroju obiektu mostowego:

Rzędna spodu obiektu mostowego	94,77 m npm
Rzędna zwierciadła dla $Q_{1\%}$	92,97 m npm

d) nr 39 linii kolejowej nad rzeką Utratą w km 45+787 jej biegu (działka nr ewid. 75/10, obręb Pruszków 12):

- światło pionowe – 1,17 m
- rzędne dna i zwierciadła przepływów miarodajnych rzeki w przekroju obiektu mostowego:

Rzędna spodu obiektu mostowego	94,11 m npm
Rzędna zwierciadła dla $Q_{1\%}$	92,94 m npm

2. Parametry w/w obiektów po przebudowie:

- światło pionowe – 1,90 m
- rzędne dna i zwierciadła przepływów miarodajnych rzeki bezpośrednio powyżej obiektów mostowych w km 45+827 jej biegu:

Rzędna spodu obiektu mostowego	94,90 m npm
Rzędna zwierciadła dla $Q_{1\%}$	93,00 m npm

II. Zobowiązuję osobę uprawnioną opisaną w pkt. I. decyzji do :

1. Zapewnienia w trakcie przebudowy obiektów mostowych nienaruszalności istniejącego stanu koryta rzeki Utraty i jej brzegów.

2. Pokrycia ewentualnych strat i naprawienia szkód spowodowanych wykonaniem robót objętych niniejszym pozwoleniem.

3. Poinformowania Wojewódzkiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie Inspektorat w Grodzisku Mazowiecki, o rozpoczęciu i zakończeniu prac związanych z przebudową obiektu mostowego.

III. Podstawę wydania niniejszej decyzji stanowi: Operat wodnoprawny na wykonanie przebudowy mostów kolejowych na rzece Utracie w km 15+350 linii kolejowej nr 1 w obrębie Stacji Pruszków, miasto Pruszków, oprac.- Specjalistyczna Pracownia Projektowa „WAGA-BART" Zbigniew Bartosik, Warszawa, sierpień 2011r.

UZASADNIENIE

Pan Zdzisław Wypych przedstawiciel Biura Projektów Kolejowych i Usług Inwestycyjnych w Łodzi Sp. działając z upoważnienia PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w

Warszawie wystąpił do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie z wnioskiem o udzielenie PKP Polskim Liniom Kolejowym S.A. w Warszawie pozwolenia wodnoprawnego na wykonanie przebudowy mostów kolejowych nad rzeką Utratą w km 15+350 linii kolejowej nr 1, w obrębie Stacji Pruszków, miasto Pruszków.

Teren, na którym jest zlokalizowane przedsięwzięcie zaliczony został do tzw. terenów zamkniętych.

W trakcie przeprowadzonego postępowania przez Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie, strony postępowania nie zgłosiły uwag lub zastrzeżeń do wniosku zakładu.

Z przedstawionych dokumentów wynika, że po wykonaniu przebudowy mostów nastąpi podwyższenie rzędnych wody o prawdopodobieństwie wystąpienia wody 1% o ok. 2 cm. Nie będzie to miało wpływu na zwiększenie strefy zalewowej lewostronnego odcinka rzeki Utraty przy ulicy Różanej w Pruszkowie.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 151 poz.987) światło rozpatrywanego mostu kolejowego na linii magistralnej przyjęto jako miarodajną wodę o prawdopodobieństwie pojawienia się p=1%, które wynosi $Q_{max} = 61{,}56\ m^3/s$.

Ustalone, w pkt. II. obowiązki po zapoznaniu się z nimi wnioskodawcy, zostały nałożone zgodnie z wnioskiem Wojewódzkiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie - pismo z dnia 31 maja 2010r., znak: W/IGM-4105/U-791/2946/2011 a także w odniesieniu do zapisu pkt II ppkt 16 decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 22 grudnia 2009r., znak: RDOŚ-14-WOOŚ-II-TS-6613-125/08 o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Zgodnie z tym zapisem w korytach rzek wyszczególnionych w w/w decyzji zabronione jest prowadzenie robót budowlanych.

Zgodnie z art. 135 pkt 3 pozwolenie wodnoprawne wygasa, jeżeli zakład nie rozpocznie wykonywania określonych w nim urządzeń wodnych w terminie 3 lat od dnia, w którym pozwolenie wodnoprawne na wykonanie tych urządzeń stało się ostateczne.

Zgodnie z art. 123 ust. 2 pozwolenie wodnoprawne nie rodzi praw do nieruchomości i urządzeń wodnych koniecznych do jego realizacji oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich przysługujących wobec tych nieruchomości i urządzeń.

W tym stanie faktycznym i prawnym orzeczono jak w sentencji decyzji.

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej, za moim pośrednictwem w terminie 14 dni od daty jej otrzymania.

DYREKTOR
Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej
w Warszawie
Leszek Bagiński

Otrzymują: (za zwrotnym potwierdzeniem odbioru)

1. Biuro Projektów Kolejowych i Usług Inwestycyjnych Sp. z o.o.
   ul. Tuwima 28, 90-002 Łódź (+ aparat)

2. Urząd Miejski w Pruszkowie
   ul. Kraszewskiego 14/16, 05-800 Pruszków
3. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
   ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
4. Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie
   Oddział w Warszawie
   ul. Ksawerów 8, 02-656 Warszawa
5. a/a

Zgodnie z ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. Nr 225, poz. 1635) w trakcie postępowania pobrana została opłata skarbowa.

Warszawa, dnia 19.09 2011 r.

DYREKTOR
REGIONALNEGO ZARZĄDU GOSPODARKI WODNEJ
W WARSZAWIE

NN-404/P/75-RB/11

DECYZJA Nr 314 /D/NN/11

Na podstawie art. 122 ust.1 pkt 1 i 3, art. 140 ust. 2a ustawy z dnia 18 lipca 2001r. Prawo wodne (Dz.U. z 2005r. Nr 239 poz. 2019 z późn. zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000r. Nr 98 poz. 1071 z późn. zm.) po rozpatrzeniu wniosku Pana Zdzisława Wypycha reprezentującego Biuro Projektów Kolejowych i Usług Inwestycyjnych w Łodzi Sp. z o.o. działającego z upoważnienia PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w Warszawie o udzielenie PKP Polskim Liniom Kolejowym S.A. w Warszawie pozwolenia wodnoprawnego na wykonanie urządzeń wodnych oraz szczególne korzystanie z wód w ramach „Modernizacji linii kolejowej Warszawa – Łódź na odcinku Warszawa Zachodnia– Miedniewice (Skierniewice), Stacja Pruszków od km 15,000 do km 18,100".

orzekam :

I.Udzielam PKP Polskim Liniom Kolejowym S.A. w Warszawie w ramach „Modernizacji linii kolejowej Warszawa – Łódź na odcinku Warszawa Zachodnia– Miedniewice (Skierniewice), Stacja Pruszków od km 15,000 do km 18,100" pozwolenia wodnoprawnego na:

1. Wykonanie urządzeń wodnych - skrzynek rozsączających o wym. (0,40 x 0,50 x 1,00) według poniższej tabeli:

Lp.	Lokalizacja (km linii kolejowej)	Ilość szt.	rzędna dna	Wymiary	Współrzędne geograficzne
1.	16,448	12	94,13 m npm	2,0 x 1,5 m	N:52^{0}09'55.94937" E:20^{0}47'29.06677"

2. Wykonanie przejścia liniami teletechnicznymi pod dnem rzeki Utraty w km 45+835 jej biegu (współrzędne geograficzne N:52^{0}10'14.67831 E: 20^{0}48'20.15113) na terenie gm. Pruszków, obręb 16.

   Przejście rzeki zostanie wykonane metodą przewiertu sterowanego w trzech rurach osłonowych RHDPE 125/7,1mm, dł. 86,0 m o rzędnej góry rury osłonowej – 89,63 m n.p.m. tj., na głębokości 2,0 m pod dnem rzeki, na całej jego szerokości.

Parametry rzeki w miejscu przejścia:

- rzędna dna istniejącego – 91,63 m npm
- szerokość dna rzeki – 6,3 m

3. Wykonanie przejścia liniami teletechnicznymi pod dnem rzeki Utraty w km 45+885 jej biegu (współrzędne geograficzne N:52^{0}10'13.22584 E: 20^{0}48'20.99352) na terenie gm. Pruszków, obręb 16.

Przejście rzeki zostanie wykonane metodą przewiertu sterowanego w trzech rurach osłonowych RHDPE 125/7,1mm, dł. 58,0 m o rzędnej góry rury osłonowej – 89,227 m n.p.m. tj., na głębokości 2,0 m pod dnem rzeki, na całej jego szerokości.

Parametry rzeki w miejscu przejścia:

- rzędna dna istniejącego – 91,227 m npm
- szerokość dna rzeki – 5,5 m

4. Odprowadzanie wód drenażowych, pochodzących z odwonienia układu torowego linii kolejowej – Stacja Pruszków:

a) zebranych systemem kanalizacji deszczowej za pośrednictwem projektowanych skrzynek rozsączających w ilości:

$Q_{s\,max.}$ = 2,40 dm^3/s z odcinka od km 16,230 do km 16,448 linii kolejowej

b) zebranych systemem kanalizacji deszczowej i odprowadzanych istniejącym wylotem Dn 350 mm do rzeki Utraty w km 45,831 jej biegu w ilości:

$Q_{s.max.}$ = 3,0 dm^3/s $Q_{d.\,max.}$ = 260 m^3/d z odcinka od km 15,370 do km 16,400 linii kolejowej

II. Zobowiązuję osobę uprawnioną opisaną w pkt. I decyzji do:

1. Oznakowania punktu przejścia kablowej linii światłowodowej słupkami w uzgodnieniu z administratorem rzeki Utraty.
2. Zapewnienia w okresie eksploatacji linii nienaruszalności istniejącego stanu koryta rzeki i jej brzegów, a w przypadku awarii - postępowania w sposób uzgodniony z administratorem rzeki.
3. Przekazania 1 egz. dokumentacji powykonawczej przejścia po dokonaniu odbioru robót do administratora rzeki Wojewódzkiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie Inspektorat w Grodzisku Mazowieckim

4. Uczestniczenia w kosztach utrzymania rzeki Utraty w zakresie i na warunkach ustalonych z administratorem rzeki.

III. Podstawę wydania niniejszej decyzji stanowi: Operat wodno prawny Stacja Pruszków w km od 15,00 do km 18, 100 powiat pruszkowski – ETAP II od km od 15,00 do km 18,100 Odwodnienie układu torowego, oprac. – Biuro Projektów Kolejowych i Usług Inwestycyjnych w Łodzi Sp. z o.o., maj 2011r. Łódź.

UZASADNIENIE

Pan Zdzisław Wypych przedstawiciel Biura Projektów Kolejowych i Usług Inwestycyjnych w Łodzi Sp. z o.o. działając z upoważnienia PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Oddział w Warszawie wystąpił do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie z wnioskiem o udzielenie PKP Polskim Liniom Kolejowym S:A. w Warszawie pozwolenia wodnoprawnego na wykonanie urządzeń wodnych oraz szczególne korzystanie z wód w ramach „Modernizacji linii kolejowej Warszawa – Łódź na odcinku Warszawa Zachodnia– Miedniewice (Skierniewice), Stacja Pruszków od km 15,000 do km 18,100".

Teren, na którym jest zlokalizowane przejście zaliczony został do tzw. terenów zamkniętych.

W trakcie przeprowadzonego postępowania przez Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie, żadna ze stron postępowania nie zgłosiła uwag lub zastrzeżeń do wniosku. Nie wpłynęły także uwagi i wnioski w ramach prowadzonego postępowania z udziałem społeczeństwa.

Planowana budowa polegająca na przekroczeniu rzeki Utraty metodą przewiertu sterowanego nie będzie miała żadnego szkodliwego wpływu na gospodarkę wodami rzeki, a co za tym idzie, nie zachodzi potrzeba projektowania i wykonywania urządzeń zapobiegających szkodliwemu oddziaływaniu projektowanej inwestycji.

W niniejszej decyzji nie uwzględniono wniosku zakładu w zakresie udzielenia pozwolenia wodnoprawnego na odprowadzanie wód drenażowych poprzez komorę na kanale do kanału deszczowego Dn 800 mm w km 16,63 linii kolejowej oraz na odprowadzanie wód drenażowych poprzez kanał deszczowy Dn 200 mm i Dn 300 m do rowu „Gąsin Południowy" w km 2+050 jego biegu (km linii kolejowej 17,767) z uwagi na fakt, że zgodnie z uregulowaniami ustawy z dnia 18 lipca 2001r. Prawo wodne (Dz.U. z 2005r. Nr 239 poz. 2019 z późn. zm.) w/w przedsięwzięcie nie wymaga uzyskania pozwolenia wodnoprawnego. Pozwolenie wodnoprawne wymagane jest na odprowadzanie wód opadowych w sposób zorganizowany wylotami kanalizacyjnymi do wód lub ziemi, co przy zastosowanym w projekcie rozwiązaniu odprowadzanie wód drenażowych z układu torowego poprzez istniejący system kanalizacyjny, nie ma miejsca.

Także niniejszej decyzji nie uwzględniono wniosku zakładu w zakresie udzielenia pozwolenia wodnoprawnego na wykonanie urządzenia wodnego – wylotu Dn 100 mm oraz odprowadzanie wód drenażowych za pomocą projektowanego wylotu z uwagi na fakt, że zapis pkt II ppkt 16 decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z grudnia 2009r., znak: RDOŚ-14-WOOŚ-II-TS-6613-125/08 o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia oraz decyzji Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 14 kwietnia 2011r., znak: DOOŚidk.4201.2.2011.AŁ.5 wydanej w wyniku rozpatrzenia odwołania od w/w decyzji RDOŚ. zabrania prowadzenia robót budowlanych w korycie m. in. rzeki Utraty.

Ustalone, w pkt. II obowiązki po zapoznaniu się z nimi wnioskodawcy, zostały nałożone zgodnie z wnioskiem Wojewódzkiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie Oddział w Warszawie - pismo z dnia 20 czerwca 2011r., znak: W/IGM-4105/U-628/3412/2011 oraz pismem z dnia 20 lipca 2011r., znak: W/IGM-4105/U-1104/3863/2011 a także w odniesieniu do zapisu pkt II ppkt 16 decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z grudnia 2009r. znak: RDOŚ-14-WOOŚ-II-TS-6613-125/08 o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 135 pkt 3 pozwolenie wodnoprawne w pkt. I ppkt. 1-3 wygasa jeżeli zakład nie rozpocznie wykonywania określonych w nim urządzeń wodnych w terminie 3 lat od dnia, w którym pozwolenie wodnoprawne na wykonanie tych urządzeń stało się ostateczne.

Zgodnie z art. 123 ust. 2 pozwolenie wodnoprawne nie rodzi praw do nieruchomości i urządzeń wodnych koniecznych do jego realizacji oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich przysługujących wobec tych nieruchomości i urządzeń.

W tym stanie faktycznym i prawnym udzielono niniejszego pozwolenia na zasadach i warunkach określonych w sentencji decyzji.

Od decyzji niniejszej służy odwołanie do Prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej, za moim pośrednictwem w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

DYREKTOR
Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej
w Warszawie
Leszek Bagiński

Otrzymują: (za zwrotnym potwierdzeniem odbioru)

1. Biuro Projektów Kolejowych i Usług Inwestycyjnych Sp. z o.o.
   ul. Tuwima 28, 90-002 Łódź (+ akta)
2. Urząd Miejski w Pruszkowie
   ul. Kraszewskiego 14/16, 05-800 Pruszków
3. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
   ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
4. Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie
   Oddział w Warszawie
   ul. Ksawerów 8, 02-656 Warszawa
5. a/a

Zgodnie z ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. Nr 225, poz. 1635 z późn. zm.) w trakcie postępowania pobrana została opłata skarbowa.

Z dnia 14.04.

IRR 20.1605
15/4/11

Centrum Realizacji Inwestycji
2011 -04- 15
5553/11

Warszawa, dnia 14.04. 2011 r.

GENERALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

DOOŚidk.4201.2.2011.AŁ.5

Decyzja

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. 2000 Nr 98, poz. 1071, ze zm.)* w związku z art. 46 ust. 1 pkt.1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. *Prawo ochrony środowiska (Dz. U. 2008 Nr 25, poz. 150, ze zm.)*, po rozpatrzeniu odwołań: Burmistrza Miasta Milanówka, Stowarzyszenia Rozwoju Lokalnego z siedzibą w Jaktorowie, Towarzystwa Przyjaciół Jaktorowa, Stowarzyszenia Integracji Stołecznej Komunikacji SISKOM, Stowarzyszenia na rzecz Miast – Ogrodów, Urzędu Gminy Wiskitki, Czesławy Skonecznej, Stowarzyszenia Projektów Brwinów od decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 22 grudnia 2009 r., znak: RDOŚ-14-WOOŚ-II-TS-6613-125/08, o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na *modernizacji linii kolejowej nr 1 Warszawa – Łódź, etap II, lot A na odcinku od stacji Warszawa Zachodnia do granicy województwa mazowieckiego, polegającej na budowie i przebudowie infrastruktury kolejowej, a także budowie i przebudowie infrastruktury drogowej oraz obiektów służących ochronie środowiska*

1. **Uchylam w części II punkt 8 w brzmieniu:**

„Nie dopuścić do zajęcia lub zniszczenia stanowisk chronionych płazów: traszki zwyczajnej (Lissotriton vulgaris), żaby jeziorkowej (Rana lessonae), traszki grzebieniastej (Triturus cristatus) w rejonie odcinka od km 52+700 do km 53+200, a także siedliska żaby jeziorkowej w rejonie odcinka od km 56+000 do km 56+500. W przypadku organizacji placu budowy w rejonie występowania traszek należy wykonać ogrodzenie płotkami uniemożliwiającymi wchodzenie płazów na teren budowy."

W tym zakresie orzekam:

„Nie dopuścić do zajęcia lub zniszczenia stanowisk chronionych płazów: żaby wodnej (Rana esculenta), traszki zwyczajnej (Lissotriton vulgaris) w rejonie km 32+400, grzebieniuszki ziemnej (Pelobates fuscus), rzekotki drzewnej (Hyla arborea) w rejonie km 33+850, żaby wodnej (Rana esculenta), żaby jeziorkowej (Rana lessonae) w rejonie km 37+700, traszki zwyczajnej (Lissotriton vulgaris), żaby jeziorkowej (Rana lessonae), traszki grzebieniastej (Triturus cristatus) w rejonie odcinka od km 52+700 do km 53+200, siedliska żaby jeziorkowej (Rana lessonae) w rejonie odcinka od km 56+000 do km 56+500, a także stanowisk chronionych ptaków: gąsiorka (Lanius

collurio) w km 32+350, w km 33+350, w km 35+850 i w km 38+005 oraz potrzeszcza (Emberiza calandra) w km 31+150 i w km 36+850.

W przypadku organizacji placu budowy w rejonie występowania ww. herpetofauny należy wykonać ogrodzenie uniemożliwiające wchodzenie płazów na teren budowy. Ogrodzenie powinno być wykonane z siatki stalowej o oczkach nie większych niż 5 mm i wysokości co najmniej 50 cm, której górna krawędź powinna być odgięta na długości minimum 10 cm."

2. **Uchylam w części II punkt 16 w brzmieniu:**

„W trakcie realizacji przedsięwzięcia wprowadzić działania zabezpieczające przed odprowadzaniem nieoczyszczonych wód z linii kolejowej do cieków: rzeki Utraty w km 15+350, rzeki Zimnej Wody w km 19+989, rzeki Rokitnicy w km 27+168, cieku bez nazwy w km 31+740, rzeki Tucznej w km 35+505, rzeki Głębokiej Strugi w km 39+266, rzeki Wierzbianki w km 41+352, rzeki Pisi Gogoliny w km 43+784 oraz w km 43+862, rzeki Czarnej Strugi w km 47+805, rzeki Suchej Nidy w km 49+631, rzeki Rokitny w km 57+560, a także nie prowadzić robót budowlanych w korytach ww. rzek."

W tym zakresie orzekam:

„W trakcie realizacji przedsięwzięcia wprowadzić działania zabezpieczające przed odprowadzaniem nieoczyszczonych wód z linii kolejowej w szczególności do cieków: rzeki Utraty w km 15+350, rzeki Zimnej Wody w km 19+989, rzeki Rokitnicy w km 27+168, cieku bez nazwy w km 31+740, rzeki Tucznej w km 35+505, rzeki Głębokiej Strugi w km 39+266, rzeki Wierzbianki w km 41+352, rzeki Pisi Gogoliny w km 43+784 oraz w km 43+862, rzeki Czarnej Strugi w km 47+805, rzeki Suchej Nidy w km 49+631, rzeki Rokitny w km 57+560, a także nie prowadzić robót budowlanych w korytach ww. rzek."

3. **Uchylam w części III punkt 1 w brzmieniu:**

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

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

- na odcinku od km 53+900 do km 55+700 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 56+000 do km 56+200 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 5+200 do km 15+820 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 15+900 do km 17+500 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 18+400 do km 20+000 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 20+800 do km 23+300 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 24+600 do km 25+930 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 26+120 do km 29+400 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 29+600 do km 31+000 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 31+800 do km 32+400 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 32+700 do km 37+400 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 38+300 do km 41+600 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 43+800 do km 44+300 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 49+600 do km 50+700 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 51+600 do km 52+000 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 52+200 do km 52+400 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 54+000 do km 54+800 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 55+100 do km 55+600 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 55+900 do km 56+400 po stronie południowej linii kolejowej."

W tym zakresie orzekam:

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

- na odcinku od km 6+200 do km 8+100 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 9+300 do km 10+500 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 11+200 do km 12+335 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 12+650 do km 12+900 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 13+100 do km 14+000 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 14+950 do km 15+100 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 15+900 do km 16+300 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 16+600 do km 17+300 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 19+400 do km 19+600 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 21+200 do km 22+165 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 22+200 do km 23+400 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 24+900 do km 27+500 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 27+900 do km 28+200 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 30+050 do km 31+000 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 31+800 do km 35+500 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 35+535 do km 37+000 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 37+900 do km 38+700 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 40+100 do km 41+340 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 41+370 do km 43+770 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 43+880 do km 44+800 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 49+600 do km 50+300 po stronie północnej linii kolejowej;

- na odcinku od km 50+900 do km 52+400 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 53+400 do km 53+600 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 53+900 do km 55+645 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 56+000 do km 56+200 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 5+200 do km 6+090 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 6+115 do km 6+875 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 6+915 do km 12+335 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 12+650 do km 15+100 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 15+380 do km 15+820 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 15+900 do km 17+500 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 18+400 do km 20+000 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 20+800 do km 22+090 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 22+240 do km 23+300 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 24+600 do km 25+930 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 26+120 do km 29+400 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 29+600 do km 31+000 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 31+800 do km 32+400 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 32+700 do km 35+500 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 35+535 do km 37+400 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 38+300 do km 41+340 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 41+370 do km 41+600 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 43+880 do km 44+300 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 49+600 do km 50+700 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 51+600 do km 52+000 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 52+200 do km 52+400 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 54+000 do km 54+800 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 55+100 do km 55+600 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 55+900 do km 56+400 po stronie południowej linii kolejowej.

4. **Uchylam w części III punkt 6 w brzmieniu:**

„Zastosowanie rozwiązań umożliwiających bezpieczną migrację zwierząt przekraczających linię kolejową, w tym również przewidzieć:

a. przebudowę, remont lub zachowanie w istniejących obiektach funkcji przejść dla zwierząt małych:
- w km 16+633, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m;
- w km 17+767, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m;
- w km 20+535, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
- w km 22+274, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
- w km 23+290, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
- w km 24+552, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
- w km 30+936, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
- w km 31+740, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
- w km 32+421, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;

- w km 34+554, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
- w km 34+827, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m;
- w km 36+440, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
- w km 37+530, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
- w km 42+972, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m;
- w km 44+824, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
- w km 46+531, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
- w km 50+473, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
- w km 51+327, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
- w km 52+507, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
- w km 52+875, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
- w km 53+641, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
- w km 55+994, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek.

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

b. przebudowa, remont lub zachowanie w istniejących obiektach funkcji przejść dla zwierząt średnich:
- w km 15+350, o wysokości 2,90 m i szerokości 9,50 m, 9,50 m, 9,50 m;
- w km 19+989, o wysokości 3,11 m i szerokości 17,10 m;
- w km 23+527, o wysokości 2,80 m i szerokości 3,05 m;
- w km 27+168, o wysokości 1,60 m i szerokości 8,04 m i 8,23 m;
- w km 29+108, o wysokości 2,05 m i szerokości 5,60 m;
- w km 30+064, o wysokości 1,50 m i szerokości 17,10 m;
- w km 33+785, o wysokości 1,20 m i szerokości 6,38 m;
- w km 35+505, o wysokości 2,30 m i szerokości 5,60 m, 5,60 m, 5,60 m;
- w km 39+266, o wysokości 2,95 m i szerokości 6,20 m;
- w km 41+352, o wysokości 2,15 m i szerokości 3,85 m i 3,85 m;
- w km 43+784, o wysokości 2,00 m i szerokości 6,80 m;
- w km 47+805, o wysokości 2,75 m i szerokości 17,10 m;
- w km 49+631, o wysokości 2,30 m i szerokości 7,44 m, 7,20 m, 7,20 m;
- w km 55+658, o wysokości 1,70 m i szerokości 15,85 m;
- w km 57+560, o wysokości 1,60 m i szerokości 16,00 m;

c. budowa przepustu dla płazów z dnem o charakterze naturalnym w km 53+000 o wymiarach 0,75 m wysokości i 1,0 m szerokości. Konieczne jest również zastosowanie przy przepuście betonowych płotków o wysokości 0,5 m, na odcinkach 150 m w obie strony od przepustu, zabezpieczających przed przedostaniem się płazów na torowisko i kierujących je do przejścia."

W tym zakresie orzekam:

„Zastosowanie rozwiązań umożliwiających bezpieczną migrację zwierząt przekraczających linię kolejową, w tym również przewidzieć:

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

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

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

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

- w km 15+350, o wysokości 2,90 m i szerokości 9,50 m, 9,50 m, 9,50 m;
- w km 19+989, o wysokości 3,11 m i szerokości 17,10 m;
- w km 23+527, o wysokości 2,80 m i szerokości 3,05 m;
- w km 29+108, o wysokości 2,05 m i szerokości 5,60 m;
- w km 30+064, o wysokości 1,50 m i szerokości 17,10 m;
- w km 33+785, o wysokości 1,20 m i szerokości 6,38 m;
- w km 35+505, o wysokości 2,30 m i szerokości 5,60 m, 5,60 m, 5,60 m;
- w km 39+266, o wysokości 2,95 m i szerokości 6,20 m;
- w km 41+352, o wysokości 2,15 m i szerokości 3,85 m i 3,85 m;
- w km 43+784, o wysokości 2,00 m i szerokości 6,80 m;
- w km 47+805, o wysokości 2,75 m i szerokości 8,80 m;
- w km 49+631, o wysokości 2,30 m i szerokości 7,44 m, 7,20 m, 7,20 m;
- w km 55+658, o wysokości 1,70 m i szerokości 15,85 m;

- w km 57+560, o wysokości 1,60 m i szerokości 16,00 m;

c. budowa przepustów dla płazów z dnem o charakterze naturalnym w km 16+633 o wysokości 1,30 m i szerokości 1,35 m, w km 17+767 o wysokości 0,9 m i szerokości 1,0 m, w km 53+000 o wysokości 0,75 m i szerokości 1,0 m. Konieczne jest również zastosowanie przy przepustach betonowych płotków o wysokości 0,5 m, na odcinkach 150 m w obie strony od przepustów, zabezpieczających przed przedostaniem się płazów na torowisko i kierujących je do przejścia."

5. w pozostałej części utrzymuję w mocy ww. decyzję.

UZASADNIENIE

Decyzją z dnia 22 grudnia 2009 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie określił środowiskowe uwarunkowania dla realizacji przedsięwzięcia polegającego na *modernizacji linii kolejowej nr 1 Warszawa – Łódź, etap II, lot A na odcinku od stacji Warszawa Zachodnia do granicy województwa mazowieckiego, polegającej na budowie i przebudowie infrastruktury kolejowej, a także budowie i przebudowie infrastruktury drogowej oraz obiektów służących ochronie środowiska.*

Od decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie odwołanie wnieśli:

- Burmistrz Miasta Milanówka, pismem z dnia 11 stycznia 2010 r.,
- Stowarzyszenie Rozwoju Lokalnego z siedzibą w Jaktorowie, pismem z dnia 24 stycznia 2010 r.,
- Towarzystwo Przyjaciół Jaktorowa, pismo z dnia 25 stycznia 2010 r. przesłane faxem,
- Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji SISKOM, pismem z dnia 23 stycznia 2010 r.,
- Stowarzyszenie na rzecz Miast – Ogrodów, pismem z dnia 25 stycznia 2010 r.,
- Wójt Gminy Wiskitki w imieniu gminy, pismem z dnia 25 stycznia 2010 r.,
- Czesława Skoneczna, pismem z dnia 23 stycznia 2010 r.,
- Stowarzyszenie Projektów Brwinów, pismem z dnia 26 stycznia 2010 r.

Strony wymienione w sentencji wniosły o uchylenie ww. decyzji w całości i przekazanie sprawy do ponownego rozpatrzenia przez organ I instancji, przedstawiając następujące zarzuty:

I. Stowarzyszenie Projekt Brwinów zarzuciło:

1. na odcinku od Pruszkowa do Milanówka po zrealizowaniu przedmiotowej inwestycji będą funkcjonowały dwa przejścia dla zwierząt, a tylko jedno dla ludzi; na tym odcinku zostanie zlikwidowanych osiem istniejących przejść przez tory kolejowe, a jednocześnie nie zaplanowano w ich miejsce budowy nowych;
2. inwestor w projekcie modernizacji linii kolejowej nr 1 na odcinku od Pruszkowa do Milanówka pomija potrzeby osób niepełnosprawnych lub z ograniczoną sprawnością ruchową;
3. zbyt mała ilość kładek pieszo – jezdnych na terenie miasta Brwinów i wsi Parzniew;
4. nieuwzględnienie wniosku o przedłużenie ekranu akustycznego w rejonie ogródków działkowych przy ul. Bratniej w Brwinowie;
5. nieuwzględnienie wniosku o przedłużenie maty antywibracyjnej od przystanku kolejowego do ul. Sobieskiego oraz od przystanku kolejowego do ul. Składowej w Brwinowie;

6. niezastosowanie mat antywibracyjnych w sąsiedztwie Pałacu Tobolki i Willi Amerykanki w Parku Miejskim przy ul. Rynek 1B, budynku Urzędu Gminy Brwinów przy ul. Grodziskiej 12 oraz planowanego do budowy Brwinowskiego Centrum Kultury „Tartak";

II. Stowarzyszenie Na Rzecz Miast – Ogrodów podniosło zarzuty:

7. nieuwzględnienie postulatu Stowarzyszenia Na Rzecz Miast – Ogrodów z dnia 13 listopada 2009 r. o przeprowadzenie w Milanówku spotkania na temat planowanej inwestycji;

III. Wójt Gminy Wiskitki w imieniu gminy zarzucił:

8. naruszenie art. 32 ust. 1 pkt 3 ustawy Prawo ochrony środowiska poprzez nierozpatrzenie uwag i wniosków zgłoszonych przez Urząd Gminy w Wiskitkach i Urząd Gminy w Puszczy Mariańskiej oraz dużą grupę kilkudziesięciu mieszkańców gmin w piśmie z dnia 22 października 2009 r.;
9. naruszenie art. 47 pkt 1 lit a i b ustawy Prawo ochrony środowiska poprzez niepoddanie analizie i ocenie bezpośredniego wpływu planowanego przedsięwzięcia na warunki życia ludzi i dobra materialne w zakresie negatywnych skutków dla gminy Wiskitki i Puszcza Mariańska, jakie wywoła zamknięcie przejazdu w km 54+281;
10. naruszenie art. 56 ust. 2 pkt 2 ustawy Prawo ochrony środowiska, poprzez nieokreślenie w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia warunków wykorzystania terenu w fazie realizacji inwestycji z uwzględnieniem konieczności ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich;

IV. Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji SISKOM wskazało na zarzuty:

11. brak w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pełnej wiedzy na temat analiz wariantów:
    a) brak analizy wielokryterialnej, co uniemożliwiło merytoryczną ocenę poszczególnych opcji realizacji inwestycji;
    b) tytuł raportu „Nowelizacja Studium Wykonalności" sugeruje, iż raport odnosi się i bazuje na zapisach Studium Wykonalności;
12. odpowiedzi na wnioski złożone w trakcie udziału społeczeństwa zawierają błędy, które mogą sugerować, iż nie dokonano pełnej analizy dokumentacji w sprawie, w tym programu funkcjonalno - użytkowego oraz nie zweryfikowano informacji podawanych przez inwestora;
13. w uzasadnieniu przedmiotowej decyzji powielono wyjaśnienia wobec wielu wniosków, które w niektórych przypadkach nie mają pokrycia ze stanem istniejącym lub nawet z treścią wniosku;
14. rozpatrując uwagi i wnioski złożone w ramach udziału społeczeństwa nie zwrócono uwagi na kwestię rozcięcia obecnej struktury urbanistycznej; zbyt rzadkie powiązania dla ruchu pieszego i rowerowego między terenami położonymi po oby stronach trasy kolejowej;
15. nie istniała możliwość zapoznania się z nowoprojektowanymi układami torowymi, lokalizacją przepustów, przejść dla zwierząt, gdyż dane lokalizacyjne w raporcie podano jedynie za pomocą pikietażu;
16. naruszenie art. 6 ust. 4 Konwencji o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska sporządzonej w Aarhus w dniu 25 czerwca 1998 r. oraz art. 91 Konstytucji RP poprzez podjęcie decyzji na etapie, na którym nie wszystkie rozwiązania były możliwe;

17. naruszenie punktów (10), (11) oraz art. 21 Rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. U. L 315 z 3.12. 2007) oraz § 103 ust. 3 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. z 1998 r. Nr 151, poz. 987), poprzez nieuwzględnienie w wielu miejscach potrzeb osób o ograniczonej mobilności;

V. Stowarzyszenie Rozwoju Lokalnego zarzuciło:

18. w przedmiotowej decyzji nie uwzględniono prawie wszystkich uwag i wniosków składanych w ramach udziału społeczeństwa przez Stowarzyszenie Rozwoju Lokalnego, w tym został odrzucony wniosek o pozostawienie istniejącego obecnie w Jaktorowie peronu bez zmian lokalizacji;
19. nie rozpatrzono składanych przez Stowarzyszenie Rozwoju Lokalnego uwag i wniosków dotyczących zawarcia w raporcie informacji o wpływie inwestycji na warunki życia mieszkańców Jaktorowa i sąsiednich miejscowości, w tym informacji o:
    a) częstotliwości kursowania pociągów pospiesznych i osobowych obecnie i po modernizacji,
    b) prędkości jazdy pociągów przed i po modernizacji,
    c) wpływie robót budowlano-modernizacyjnych na powiązania komunikacyjne mieszkańców Jaktorowa,
    d) rozkładzie jazdy pociągów osobowych podczas i po modernizacji;
20. Stowarzyszenie Rozwoju Lokalnego nie zostało powiadomione o sposobie rozpatrzenia uwag i wniosków składanych przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia;
21. zorganizowana w Jaktorowie rozprawa administracyjna otwarta dla społeczeństwa została zdominowana przez wypowiedzi i prezentacje pracowników PKP PLK S.A;
22. wybrany do realizacji wariant W1A nie jest najbardziej uzasadniony ekonomicznie, technicznie, najmniej ingerujący w środowisko oraz optymalny społecznie;

VI. Burmistrz Miasta Milanówka podniósł zarzuty:

23. „decyzja nie precyzuje wszystkich zaleceń zapewniających standardy ochrony środowiska w odniesieniu do planowanej inwestycji";
24. nie uwzględniono wniosku Urzędu Miasta Milanówka o przeprowadzenie rozprawy otwartej dla społeczeństwa na terenie miasta Milanówka;

VII. Czesława Skoneczna zarzuciła:

25. naruszenie art. 107 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego poprzez niezamieszczenie w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, na stronie internetowej urzędu stron 38 i 39, co uniemożliwiło zapoznanie się z pełną treścią decyzji;
26. naruszenie art. 107 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego poprzez brak oznaczenia stron postępowania;
27. naruszenie art. 32 ust. 1 pkt. 3 w związku z art. 56 ust. 8 ustawy Prawo ochrony środowiska oraz art. 10 § 1 i art. 11 Kodeksu postępowania administracyjnego poprzez „brak dokumentów świadczących o rozpatrzeniu uwag i wniosków złożonych między 9 października a 30 listopada 2009 r. w toku postępowania przed wydaniem decyzji";

28. naruszenie art. 56 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska poprzez brak dokumentów świadczących o badaniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gmin: Puszcza Mariańska, Wiskitki, Żyrardów, Jaktorów, Grodzisk Mazowiecki, Milanówek, Brwinów, Pruszków, Piastów i dzielnic Warszawy;

29. w dniu 19 listopada 2009 r. oraz ok. półtora tygodnia później, podczas wizyty Czesławy Skonecznej w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, w aktach sprawy znajdowało się pełnomocnictwo o zakresie węższym niż przedmiot sprawy, podpisane przez osoby nie będące już członkami Zarządu PKP PLK S.A.;

30. naruszenie art. 6, 7 9 i 28 Kodeksu postępowania administracyjnego poprzez nierozpatrzenie wniosku Czesławy Skonecznej zgłoszonego w piśmie z dnia 29 października 2009 r. o uznanie za stronę postępowania; naruszenie art. 81 Kodeksu postępowania administracyjnego oraz art. 48 ust. 2 ustawy Prawo ochrony środowiska z uwagi na fakt, że jako strona bez własnej winy nie brała udziału w postępowaniu przed Generalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska i Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w sprawie wydania opinii;

31. naruszenie art. 107 § 3 i art. 11 Kodeksu postępowania administracyjnego oraz art. 56 ust. 7 ustawy Prawo ochrony środowiska poprzez brak szczegółowego uzasadnienia faktycznego jakoby wariant W1A był najkorzystniejszy pod względem ekonomicznym, technicznym, środowiskowym i społecznym;

32. naruszenie art. 107 § 3 i art. 11 Kodeksu postępowania administracyjnego oraz art. 56 ust. 7 ustawy Prawo ochrony środowiska poprzez nierozpatrzenie wniosku Czesławy Skonecznej zgłoszonego w piśmie z dnia 29 października 2009 r. o pozostawienie w dotychczasowym miejscu peronu w Jaktorowie i „modernizowanie linii kolejowej po torach CMK lub budowę peronów naprzeciwległych w starym miejscu";

33. naruszenie art. 32 ust. 1 pkt. 3 ustawy Prawo ochrony środowiska poprzez brak merytorycznego rozpatrzenia uwagi zawartej w piśmie Czesławy Skonecznej z dnia 29 października 2009 r., „będącej zarzutem wobec koncepcji lokalizowania peronu PKP w sąsiedztwie" działki, stanowiącej własność Czesławy Skonecznej;

34. naruszenie art. 75 § 1, art. 77 i 78 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego poprzez nieuwzględnienie zawartego w piśmie z dnia 29 października 2009 r. wniosku „o przeprowadzenie obiektywnego dowodu przez zewnętrznego niezależnego eksperta – raportu o oddziaływaniu na środowisko ww. inwestycji – opinii na temat wpływu tej inwestycji na środowisko i prawo własności";

35. naruszenie art. 7 i art. 8 Kodeksu postępowania administracyjnego poprzez podanie w przedmiotowej decyzji błędnej informacji o przeprowadzeniu wizji lokalnej terenu inwestycji na obszarze gminy Jaktorów przy granicy z działką ewidencyjną nr 437/1 z udziałem przedstawicieli inwestora, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie i autora raportu o oddziaływaniu na środowisko;

36. naruszenie art. 7 i art. 95 Kodeksu postępowania administracyjnego poprzez brak merytorycznego rozpatrzenia zawartego w piśmie Czesławy Skonecznej z dnia 29 października 2009 r. wniosku o przeprowadzenie rozprawy administracyjnej w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie z udziałem stron, których grunty przeznaczone są do wywłaszczenia;

37. naruszenie art. 75 § 1 i art. 77 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego poprzez nierozpatrzenie zawartego w piśmie z dnia 29 października 2009 r. wniosku o udostępnienie Studium Wykonalności dla planowanej inwestycji, włączenie tego dokumentu do akt sprawy oraz umożliwienie zapoznania się z nim stronom postępowania;

38. naruszenie art. 52 ustawy Prawo ochrony środowiska poprzez sporządzenie niedokładnego, lakonicznego raportu o oddziaływaniu na środowisko, pomijając ważne aspekty wpływu inwestycji na środowisko;

39. naruszenie art. 47 pkt 1 lit. b ustawy Prawo ochrony środowiska oraz przepisów Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej gwarantujących nienaruszalność własności, z uwagi na brak analizy i oceny bezpośredniego i pośredniego wpływu przedsięwzięcia na dobra materialne;

40. naruszenie art. 56 ust. 3 Prawa ochrony środowiska poprzez pominięcie w charakterystyce przedsięwzięcia „informacji o tunelach, przejściach podziemnych i drogach dojazdowych, parametrach technicznych, powierzchni i położeniu w terenie z informacją, które z nich będą zlokalizowane na gruntach PKP, które na terenach Skarbu Państwa, gminnych czy prywatnych, a także które grunty i gdzie będą pozyskane metodą wywłaszczeń'";

41. naruszenie art. 56 ust. 2 pkt 6 ustawy Prawo ochrony środowiska poprzez brak precyzyjnych informacji na temat konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania;

42. naruszenie art. 108 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego poprzez nieuzasadnione nadanie przedmiotowej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności;

VIII. Towarzystwo Przyjaciół Jaktorowa podniosło zarzuty:

43. naruszenie art. 6, 7, 8, 9, 11 i 13 Kodeksu postępowania administracyjnego poprzez nieuwzględnienie w treści decyzji ustaleń wynikających z ugody administracyjnej zawartej w protokole sporządzonym ze spotkania z dnia 21 lipca 2009 r. przed Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Warszawie w pomiędzy pełnomocnikiem Towarzystwa Przyjaciół Jaktorowa – Panem Krzysztofem Jaroszem a Dyrektorem Projektu Panem Piotrem Ziętkiem;

44. naruszenie:
   a) § 6 Rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie gatunków dziko występujących zwierząt objętych ochroną,
   b) art. 2 ust. 1, art. 46, art. 52 ustawy o ochronie przyrody,
   c) art. 12, 13, 14, 15 Dyrektywy Rady w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory,
   d) art. 1, 2, 3, 4, 5 Dyrektywy Rady w sprawie ochrony dzikiego ptactwa,

   poprzez nieuwzględnienie w decyzji faktycznych i prawnych mechanizmów zapewniających ochronę przed zniszczeniem siedlisk, ostoi i gniazd zwierząt chronionych występujących w bezpośrednim sąsiedztwie lub na terenie gdzie będzie modernizowana linia kolejowa: żaby jeziornej, ślimaka winniczka, bobra, nietoperza, bociana białego i in.;

45. naruszenie art. 52 ust. 1 pkt 2 i pkt 5 lit. a ustawy Prawo ochrony środowiska poprzez nieuwzględnienie w raporcie o oddziaływaniu na środowisko wpływu inwestycji na siedliska, ostoje i gniazda zwierząt chronionych występujących w bezpośrednim sąsiedztwie lub na terenie gdzie będzie modernizowana linia kolejowa;

46. naruszenie art. 47 pkt 1 lit. a ustawy Prawo ochrony środowiska oraz art. 3 Dyrektywy Rady w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne poprzez brak w toku postępowania analizy i oceny bezpośredniego i pośredniego wpływu inwestycji na środowisko życia zwierząt chronionych występujących w bezpośrednim sąsiedztwie lub na terenie planowanej modernizacji linii kolejowej;

47. naruszenie art. 8 oraz art. 107 § 1 i 3 Kodeksu postępowania administracyjnego poprzez udostępnienie na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pozbawionej stron 38 i 39;

48. naruszenie:
   a) § 6 Rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie gatunków dziko występujących roślin objętych ochroną,
   b) art. 2 ust. 1, art. 40, 46, 52 ustawy o ochronie przyrody,
   c) „Dyrektywy Krajobrazowej",
   d) „Rozporządzenia Wojewody Mazowieckiego w sprawie ustanowienia pomników przyrody",

   poprzez brak w decyzji zapisów dotyczących ochrony występujących w bezpośrednim sąsiedztwie lub na terenie planowanej modernizacji linii kolejowej drzew uznanych za pomniki przyrody;

49. naruszenie art. 52 ust. 1 pkt 2 i pkt 5 lit. a ustawy Prawo ochrony środowiska poprzez nieuwzględnienie w raporcie o oddziaływaniu na środowisko wpływu inwestycji na istniejące i projektowane na terenie gminy Jaktorów pomniki przyrody;

50. naruszenie art. 47 ust. 1 lit. a ustawy Prawo ochrony środowiska oraz art. 3 Dyrektywy Rady w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne poprzez brak w toku postępowania analizy i oceny bezpośredniego i pośredniego wpływu inwestycji na istniejące i projektowane na terenie gminy Jaktorów pomniki przyrody;

51. w punkcie 5 części II decyzji nie uwzględniono istniejących i projektowanych pomników przyrody zlokalizowanych na terenie gminy Jaktorów w km 36+600, alei sosen w km 36+400 do 36+800 i szpaleru sosen w km 35+650 do 35+850;

52. w punkcie 8 części II decyzji nie uwzględniono cieku wodnego w km 36+400, stanowiącego siedlisko żaby jeziornej, rzeki Tucznej w km 35+500, stanowiącej siedlisko bobra oraz siedliska ślimaka winniczka w km 34+900;

53. przedmiotowa decyzja zawiera błędną informację jakoby planowana inwestycja przecinała Bolimowsko – Radziejowicki Obszar Chronionego Krajobrazu na terenie gminy Jaktorów na długości 1,5 km;

54. naruszenie art. 56 ust. 2 pkt 2 ustawy Prawo ochrony środowiska poprzez nieuwzględnienie w części II decyzji konieczności ochrony zabytków;

55. naruszenie art. 47 ust. 1 pkt c, art. 56 ust. 2 pkt 2 ustawy Prawo ochrony środowiska oraz art. 4 i 36 ustawy o ochronie i opiece nad zabytkami poprzez zawarcie w punkcie 13 części III decyzji nieprecyzyjnego i wieloznacznego stwierdzenia;

56. naruszenie:

- przepisów Rozporządzeń Wojewody Mazowieckiego w sprawie utworzenia obszarów chronionego krajobrazu,

- art. 2 ust. 1 pkt 7 ustawy o ochronie przyrody,
- „Dyrektywy Krajobrazowej",
- art. 3 Dyrektywy Rady w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne,
- art. 56 ust. 2 pkt 2 ustawy Prawo ochrony środowiska,

poprzez brak w części II i III decyzji informacji o zakazach obowiązujących na obszarach chronionego krajobrazu i wyszczególnienia, na jakich odcinkach obszary te są przecinane lub graniczą z linią kolejową oraz poprzez brak zapisu w decyzji konieczności zastosowania na obszarach chronionego krajobrazu ekranów przezroczystych z poziomymi pasami;

57. naruszenie art. 56 ust. 2 pkt 2 ustawy Prawo ochrony środowiska poprzez nieuwzględnienie w zapisach decyzji wystarczających ograniczeń uciążliwości inwestycji na zdrowie i warunki życia mieszkańców w rejonie miejscowości Jaktorów;
58. w punkcie 6 części III decyzji nałożono obowiązek wykonania zbyt małych przejść dla zwierząt w km 36+440 oraz w km 37+530, gdyż w tych miejscach istnieją korytarze ekologiczne, którymi przemieszczają się średnie i duże zwierzęta;
59. naruszenie art. 56 ust. 2 pkt 2 ustawy Prawo ochrony środowiska poprzez pominięcie w decyzji obowiązku o konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania z powodu niedotrzymania standardów jakości środowiska;
60. naruszenie art. 7, 8 i 107 § 3 Kodeksu postępowania administracyjnego, gdyż w uzasadnieniu decyzji brak jest dowodów, na których oparł się Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie, wskazując, że wariant W1A jest najlepszy;
61. naruszenie art. 46a ust. 4 pkt 2 ustawy Prawo ochrony środowiska poprzez nieprzedłożenie wymaganych wypisów i wyrysów z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gminy Jaktorów;
62. naruszenie art. 7, 8, 9, 10 § 1, 95 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego oraz art. 32 ust. 1 Konstytucji RP, z uwagi na przeprowadzenie w dniu 27 sierpnia 2009 r. rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa w sposób wadliwy, z naruszeniem praw przysługujących stronom postępowania oraz zasady równego traktowania przez władze publiczne;
63. naruszenie art. 32 ust. 1 pkt 3 ustawy Prawo ochrony środowiska spowodowane nierozpatrzeniem przed wydaniem decyzji uwag i wniosków złożonych w trakcie konsultacji społecznych;
64. naruszenie art. 10 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego poprzez uniemożliwienie stronom postępowania zapoznania się z treścią rozpatrzonych uwag i wniosków przed wydaniem decyzji i ograniczenie czynnego udziału w postępowaniu;
65. naruszenie art. 56 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska, gdyż organ właściwy do wydania decyzji nie sprawdził zgodności realizacji inwestycji z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego;
66. naruszenie art. 107 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego poprzez niewskazanie w decyzji lub aktach sprawy wykazu stron postępowania;
67. naruszenie art. 131 i 133 Kodeksu postępowania administracyjnego poprzez „zaniechanie procedury odwoławczej" przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie od decyzji z dnia 3 czerwca 2009 r. o umorzeniu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia;

68. w aktach sprawy brakuje korespondencji między Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Warszawie a pełnomocnikiem inwestora oraz inwestorem w zakresie rozpatrywania uwag i wniosków zgłoszonych w trakcie udziału społeczeństwa;

69. nie uwzględniono większości uwag i wniosków złożonych przez Towarzystwo Przyjaciół Jaktorowa w trakcie udziału społeczeństwa, nadesłanych pismem z dnia 28 października 2009 r.:

a) Skarżący wnioskowali o zorganizowanie rozprawy administracyjnej w Żyrardowie, bowiem ta przeprowadzona w Jaktorowie w dniu 27 sierpnia 2009 r. „została przeprowadzona z rażącym naruszeniem przepisów unijnych i konstytucyjnych norm prawnych". Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie nie przystał na prośbę wnioskujących, zatem postulat został ponowiony w odwołaniu;

b) Uczestnicy postępowania wnieśli o przedłużenie o 14 dni tzw. „21 - dniowego" terminu na składanie uwag i wniosków przez społeczeństwo. W odwołaniu wniosek podtrzymują.

c) Stowarzyszenie postulowało o realizację inwestycji w wariancie W2 zmodyf. W jego opinii wariant ten jest przez najbardziej optymalny i stowarzyszenie nadal go popiera;

d) Towarzystwo Przyjaciół Jaktorowa wnosili o odrzucenie raportu przygotowanego przez PKP, z uwagi na jego wadliwość i niekompletność. Skarżący ponawiają wniosek w odwołaniu;

e) Skarżący postulowali o dopuszczenie jako dowód w sprawie niezależnej „opinii (raportu) o oddziaływaniu inwestycji na środowisko" oraz innych dokumentów stanowiących załączniki do pisma z dnia 28 października 2009 r. Zdaniem uczestników odmowa stanowi naruszenie art. 75 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego;

f) Odwołujący się wskazują, iż wnioskowali o włączenie jako dowód w sprawie Studium wykonalności. Wniosek nie został uwzględniony, zatem skarżący ponawiają postulat;

g) Stowarzyszenie wnioskowało o wprowadzenie ograniczenia podczas prowadzenia robót budowlanych, aby zminimalizować negatywny wpływ inwestycji na mieszkańców i podróżnych. Zdaniem skarżących, zgodnie z art. 47 ust. 1 pkt a ustawy Prawo ochrony środowiska, zagadnienie to powinno być przedmiotem oceny oddziaływania na środowisko, zaś „wg RDOŚ wniosek wykracza poza decyzję";

h) Odwołujący się podtrzymują wniosek o uzupełnienie raportu o kilka wariantów planu organizacji ruchu pociągów osobowych podczas prowadzenia prac budowlanych na trasie Warszawa – Żyrardów dla pasażerów wsiadających w Grodzisku, Jaktorowie, Międzyborowie i Żyrardowie;

i) Stowarzyszenie uważa, iż niesłusznie został odrzucony ich wniosek o zastosowanie przezroczystych ekranów akustycznych;

j) Towarzystwo Przyjaciół Jaktorowa podnosi, iż w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia nie odniesiono się do uwagi, iż raport przygotowany przez inwestora nie zawiera kompletnej i wyczerpującej analizy bezpośredniego i pośredniego wpływu przedsięwzięcia na środowisko, zdrowie i warunki życia ludzi, dobra materialne, zabytki i wzajemne oddziaływania między ww. elementami;

k) Stowarzyszenie wniosło o uzupełnienie raportu o dokładną charakterystykę przedsięwzięcia na terenie gminy Jaktorów, miasta Żyrardowa, miasta i gminy Grodzisk, obejmującą pełny wykaz przewidywanych robót budowlanych, instalacyjnych i budów oraz obiektów budowlanych i inżynierskich. W jego opinii, wbrew temu na co wskazuje

organ administracji, wniosek nie został uwzględniony i stowarzyszenie nie może ocenić prawdziwego wpływu inwestycji na środowisko;

l) Towarzystwo Przyjaciół Jaktorowa wniosło o uznanie wariantu W2 realizacji inwestycji jako najbardziej optymalnego z punktu widzenia społecznego, ekonomicznego i najmniej szkodzącego środowisku. Z uwagi na fakt, że wariant nie został uznany za preferowany do realizacji, skarżący podtrzymują swoje stanowisko wyrażone w tej kwestii;

m) Odwołujący się podtrzymują postulat o sporządzenie czytelniejszej formy raportu;

n) Skarżący nadal wnioskują o uzupełnienie raportu o brakujące dane dotyczące pomników przyrody, zabytków z terenu gminy Jaktorów, cennych walorów i elementów Bolimowsko - Radziejowickiego Obszaru Chronionego Krajobrazu oraz siedliska roślin i zwierząt chronionych, korytarzy ekologicznych;

o) Towarzystwo Przyjaciół Jaktorowa postulowało o umieszczenie w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia „treści ugody zawartej między pełnomocnikiem Towarzystwa a Dyrektorem Projektu z PKP". Postulat nie został zrealizowany, w związku z czym zostaje podtrzymany;

p) Skarżący wnosili o umieszczenie w decyzji zapisu dotyczącego konieczności ochrony „konkretnych budynków- zabytków związanych z Drogą Żelazną Warszawsko-Wiedeńską". W opinii stowarzyszenia umieszczona w decyzji organu pierwszej instancji informacja jest zbyt łakoniczna i nie odpowiada ich oczekiwaniom;

q) Odwołujący się podtrzymują wniosek o:

- wybudowanie na peronach PKP Jaktorów murowanych wiat z dachem żelbetowym, dwóch pochylni dla osób niepełnosprawnych i wózków dziecięcych oraz jednej windy na peronie środkowym;
- sporządzenie przez inwestora ekspertyzy przyrodniczej: botaniczno-zoologicznej, dotyczącej terenu linii kolejowej nr 1 i nr 4 w gminie Jaktorów pod kątem oddziaływania na występujące zwierzęta i rośliny chronione przez uznaną jednostkę naukowo-badawczą np. Uniwersytet Warszawski lub Szkołę Główną Gospodarstwa Wiejskiego;
- przedstawienie w raporcie w formie tabelarycznej analizy kosztów finansowych, społecznych i przyrodniczych wszystkich wariantów;
- zgłoszenie chęci zawarcia ugody administracyjnej z przedstawicielem inwestora w trybie art. 114 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego;

70. naruszenie art. 31 ust. 1 pkt 2 ustawy Prawo ochrony środowiska poprzez nierozpatrzenie stanowiącego załącznik do pisma z dnia 28 października 2009 r. pisma z dnia 7 lipca 2009 r. zawierającego analizę porównawczą propozycji mieszkańców nr 1 i propozycji inwestora w kwestii lokalizacji peronu w Jaktorowie;

71. w decyzji nieprawidłowo rozpatrzono wniosek złożony w trakcie udziału społeczeństwa przez Starostwo Powiatowe w Żyrardowie, ponieważ to wariant W2 jest najbardziej optymalny z punktu widzenia technicznego, społecznego, ekonomicznego i środowiskowego, a nie wariant W1A;

72. podejrzenie naruszenia art. 10 § 1 i art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego, gdyż z kopii obwieszczeń, które wpłynęły z urzędów gmin wynika, że ktoś dokonywał przerabiania dat określających czas wywieszenia tych obwieszczeń na tablicach ogłoszeń;

73. w treści raportu nie uwzględniono ustanowionych i proponowanych do ustanowienia pomników przyrody zlokalizowanych na terenie gminy Jaktorów;

74. w treści raportu nie uwzględniono siedlisk gatunków chronionych zwierząt: żaby jeziornej, ślimaka winniczka, bobra, bociana białego, nietoperza gacka, zlokalizowanych na terenie gminy Jaktorów;
75. w treści raportu pominięto zabytki i dobra kultury, zlokalizowane na terenie gminy Jaktorów;
76. inwestor nie dokonał odpowiednich uzupełnień raportu, będących odpowiedzią na wezwanie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie;
77. w raporcie zamieszczono dane bez wskazania źródła pochodzenia;
78. w raporcie nie uwzględniono skumulowanego oddziaływania pomiędzy „budowaną linią kolejową a istniejącą linią centralnej magistrali kolejowej";
79. w punkcie 16 części II decyzji nie uwzględniono cieku wodnego w km 36+400, stanowiącego siedlisko żaby jeziornej.

Po przeanalizowaniu materiału dowodowego stwierdzono, co następuje.

Mając na uwadze zasadę dwuinstancyjności postępowania administracyjnego, której istotą jest zapewnienie stronom prawa do dwukrotnego rozpatrzenia i rozstrzygnięcia sprawy, organ w ramach postępowania odwoławczego dokonał analizy zgromadzonego w pierwszej i drugiej instancji materiału dowodowego, w tym wniosku o wydanie decyzji środowiskowej, raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz jego aneksów, wymaganych uzgodnień, uwag i wniosków składanych przez strony i społeczeństwo w toku postępowań oraz zaskarżonej decyzji.

Celem postępowania odwoławczego jest ponowne rozpatrzenie sprawy, która była przedmiotem postępowania prowadzonego przez organ pierwszej instancji i ponowne wydanie merytorycznej decyzji, w związku z czym postępowanie to nie jest ograniczone do kontroli zasadności podniesionych przez stronę zarzutów, a organ drugiej instancji nie jest związany treścią odwołań.

W toku postępowania odwoławczego organ II instancji rozpatrzył sprawę w pełnym zakresie, co do okoliczności faktycznych i prawnych.

Biorąc pod uwagę zapis art. 153 ust. 1 i 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), dalej ooś, dotyczący spraw wszczętych przed dniem wejścia w życie ww. ustawy i niezakończonych decyzją ostateczną, sprawę rozpatrzono w oparciu o przepisy dotyczące ocen oddziaływania na środowisko, wynikające z ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, ze zm.), dalej Poś, z tym, że dotychczasowe kompetencje ministra właściwego do spraw środowiska przejął Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska.

Ad. 1), 3) i 14)

Stowarzyszenie Projekt Brwinów podnosi, iż na odcinku od Pruszkowa do Milanówka po zrealizowaniu przedmiotowej inwestycji będą funkcjonowały dwa przejścia dla zwierząt, a tylko jedno dla ludzi. SISKOM wysunął zarzut, iż rozpatrując uwagi i wnioski złożone w ramach udziału społeczeństwa organ nie zwrócił uwagi na kwestię rozcięcia obecnej struktury urbanistycznej. Inwestor nie zapewni odpowiednio częstych powiązań dla ruchu pieszego i rowerowego między terenami położonymi po obu stronach trasy kolejowej, co w dużym stopniu wpływa na rozcięcie miast przez które przebiega linia i spowoduje negatywne zmiany w

strukturze funkcjonalno – przestrzennej. Część mieszkańców z tego powodu może zrezygnować z podróży pieszo lub rowerem na rzecz transportu indywidualnego, co wpłynie na wzrost zatłoczenia sieci drogowej oraz zwiększenie zanieczyszczenia powietrza.

Odnosząc się do powyższego, należy wyjaśnić, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia ma na celu określenie warunków korzystania z zasobów środowiska, tzn. ma określić warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji planowanej inwestycji oraz wskazać wymagania w zakresie ochrony środowiska, konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym. W związku z powyższym organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach nie może wykraczać poza kompetencje określone w przepisach ustawy Prawo ochrony środowiska w zakresie ocen oddziaływania na środowisko.

Stowarzyszenie Projekt Brwinów wskazuje, iż na odcinku linii kolejowej nr 1 przebiegającym pomiędzy Pruszkowem a Milanówkiem zostanie zlikwidowanych osiem istniejących przejść dla pieszych i nie planuje się budowy w ich miejsce nowych przejść. Ponadto skarżący powołują się na zdjęcia lotnicze, stanowiące załącznik do pisma Stowarzyszenia Projekt Brwinów z dnia 29 września 2009 r., na których zaznaczono lokalizację istniejących przejść. Należy zauważyć, że większość przejść zaznaczonych na zdjęciach została podpisana jako „dzikie przejście", co świadczy o tym, że przejścia te nie są legalne, zatem nie można mówić o ich likwidacji. Skarżący, którzy wskazują na „przedepty" dowodzące o „przejściach regularnie wykorzystywanych" muszą mieć na uwadze, że stanowią one realne zagrożenie bezpieczeństwa, a nawet życia osób z nich korzystających. Nie można twierdzić, że inwestor w ramach realizacji inwestycji spowoduje likwidację przejść dla pieszych, bowiem wspomnianych „przedeptów" nie można traktować jako przejść dla pieszych.

Przejazdy kolejowe stanowią zagrożenie w zakresie bezpieczeństwa ruchu, dlatego, jak wskazano na stronie nr 9 raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, „proponuje się likwidację sześciu z siedmiu przejazdów na odcinku od Warszawy Zachodniej do Jaktorowa (wyjątek przejazd w km 7+545) oraz budowę w km 18+500 tymczasowego przejazdu kategorii A (do momentu powstania obwodnicy Pruszkowa). Ponadto planuje się budowę w km 34+086, 35+049 i 35+635 przejazdów pod torami dla samochodów oraz jednego podziemnego przejścia dla pieszych". W raporcie nie podano jednak pikietażu wspomnianego do realizacji podziemnego przejścia dla pieszych. Dodatkowo, jak wskazują autorzy raportu na stronie nr 62, w km 30+449 planuje się budowę przejazdu pod torami kolejowymi o obniżonej skrajni przeznaczonych dla samochodów osobowych, rowerzystów i pieszych.

W zamian za to, że na stacji Pruszków zlikwidowana zostanie kładka dla pieszych, wydłużone zostanie przejście dla pieszych pod torami. Podobnie wydłużone zostanie przejście dla pieszych pod torami na stacji w Grodzisku Mazowieckim.

Zdaniem odwołujących się, we wsi Parzniew i w Brwinowie powinny zostać wybudowane dodatkowe kładki pieszo-jezdne, bowiem po modernizacji linii kolejowej 12-tysięczne miasto Brwinów będzie miało tylko jeden przejazd z przejściem pieszo-rowerowym pod torami kolejowymi, zaś Jaktorów, liczący niespełna 1 tysiąc mieszkańców będzie miał dwa przejazdy dla samochodów, rowerzystów i pieszych oraz jedno przejście pod torami dla rowerzystów i pieszych.

Na stronach nr 24-25 przedmiotowej decyzji Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie słusznie wyjaśnił, iż wniosek Stowarzyszenia Projekt Brwinów z dnia 29 października 2009 r. w kwestii budowy dodatkowych kładek pieszo – jezdnych w Brwinowie oraz Parzniewie

nie został uwzględniony z uwagi na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Kwestia skomunikowania dwóch stron ciągle rozrastającego się miasta nie leży w obowiązku zarządcy infrastruktury kolejowej lecz władz samorządowych. Należy podkreślić, że realizacja planowanego przedsięwzięcia ma na celu przede wszystkim usprawnienie ruchu kolejowego i zapewnienie bezpieczeństwa wszystkim użytkownikom ruchu, przekraczającym tory. Zdaniem organu odwoławczego, przyjęte rozwiązania techniczne zapewniają dogodną, nie odbiegającą znacznie od obecnej, komunikację pomiędzy terenami przeciętymi linią kolejową, która w proponowanym kształcie jest właściwa ze względów środowiskowych. W związku z powyższym zarzuty podnoszone przez skarżących należy uznać za niezasadne.

Ad. 2)

Stowarzyszenie Projekt Brwinów w odwołaniu podnosi, iż inwestor w projekcie modernizacji linii kolejowej nr 1 na odcinku od Pruszkowa do Milanówka pomija potrzeby osób niepełnosprawnych lub z ograniczoną sprawnością ruchową. Sugeruje ponadto, iż konieczne jest wybudowanie dodatkowych przejść przez tory kolejowe, wyposażonych w windy i/lub pochylnie.

Zgodnie z informacją przedstawioną na stronie nr 64 raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko „wszystkie nowe i modernizowane przejścia pod torami oraz modernizowane kładki przeznaczone dla pieszych zostaną dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych (windy, pochylnie)". Mając na uwadze powyższe wyjaśnienia, należy stwierdzić, że wszystkie perony zlokalizowane przy linii kolejowej nr 1 – która jest linią dalekobieżną- podczas modernizacji zostaną dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się. Zapis ten nie znalazł się jednak w decyzji środowiskowej, bowiem wykracza poza jej zakres, o czym organ pierwszej instacji poinformował na stronie nr 22 w punktach 2.5.b oraz 2.5.c skarżonej decyzji. Wymóg zapewnienia odpowiednich warunków do korzystania z obiektów użyteczności publicznej przez osoby niepełnosprawne wynika z zapisów ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2010 r., Nr 243, poz. 1623 ze zm.). Kompetencje w tym zakresie należą zatem do organów administracji architektoniczno - budowlanej oraz nadzoru budowlanego.

W związku z powyższym zarzut podnoszony przez skarżących należy uznać za niesłuszny.

Ad. 4)

Odwołujący się wskazują, iż w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie nie został uwzględniony wniosek Stowarzyszenia Projekt Brwinów o przedłużenie ekranu akustycznego w rejonie ogródków działkowych przy ul. Bratniej w Brwinowie. Zdaniem skarżących obecnie teren ten jest zajęty przez ogródki działkowe z funkcją rekreacji, jednakże docelowo, zgodnie z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, przewidziany jest pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną, zatem należy zapewnić jej właściwą ochronę przed hałasem.

Odnosząc się do powyższego, należy wyjaśnić, iż przepis art. 113 ust. 2 pkt 1 Poś, określa katalog terenów, w odniesieniu do których minister właściwy do spraw środowiska w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia ustalił, w drodze rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, poz. 826), dopuszczalny poziom hałasu w środowisku. Poziom ten obowiązuje na terenach określonych w katalogu rozporządzenia, ale dopiero wówczas, gdy przedmiotowe tereny są zagospodarowane lub użytkowane w sposób, ze względu na który

ochrona przed hałasem została ustawowo ustanowiona. Mając zatem na uwadze fakt, że w chwili obecnej teren jest niezabudowany i znajdują się tam ogródki działkowe, które nie mieszczą się w katalogu terenów podlegających ochronie akustycznej, nie ma podstaw do nakładania na inwestora obowiązku montażu ekranów w rejonie ogródków działkowych przy ul. Bratniej w Brwinowie.

Ad. 5) i 6)

Odnosząc się do zarzutu nieuwzględnienia wniosku Stowarzyszenia Projekt Brwinów dotyczącego przedłużenia maty antywibracyjnej od przystanku kolejowego do ul. Sobieskiego w Brwinowie oraz niezastosowania mat antywibracyjnych w sąsiedztwie Pałacu Tobolki i Willi Amerykanki w Pałacu Miejskim przy ul. Rynek 1B, budynku Urzędu Gminy Brwinów przy ul. Grodziskiej 12 oraz planowanego do realizacji Brwinowskiego Centrum Kultury „Tartak", należy stwierdzić, iż przepisy w zakresie ochrony środowiska nie przewidują zagadnienia ochrony przed drganiami, ani stardardów w tym zakresie. Ochrona przed wibracjami realizowana jest w oparciu o przepisy prawa budowlanego oraz normy budowlane. Kompetencje w tym zakresie należą zatem do organów administracji architektoniczno - budowlanej oraz nadzoru budowlanego, a zagadnienia związane z tym zjawiskiem powinny być uwzględnione w projekcie budowlanym.

Ad. 7)

Stowarzyszenie Na Rzecz Miast – Ogrodów podniosło zarzut nieuwzględnienia ich postulatu z dnia 13 listopada 2009 r., dotyczącego przeprowadzenia w Milanówku spotkania na temat planowanej inwestycji.

Odnosząc się do powyższego, należy wskazać, że w trakcie postępowania administracyjnego w dniu 27 sierpnia 2009 r. o godz. 17.00 w Sali Ochotniczej Straży Pożarnej w Jaktorowie, ul. Warszawska 2 zorganizowano rozprawę administracyjną otwartą dla społeczeństwa, która została przeprowadzona zgodnie z zapisami ustawy Prawo ochrony środowiska.

Zainteresowane społeczeństwo, w tym strony postępowania, samorządowe jednostki organizacyjne oraz organizacje społeczne zostały powiadomione o rozprawie w drodze obwieszczenia z dnia 12 sierpnia 2009 r., znak: RDOŚ-14-WOOŚ-II-SK-6613-125/08, umieszczonego na stronie internetowej organu prowadzącego postępowanie oraz w sposób zwyczajowo przyjęty przez okres 14 dni w: Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, Urzędzie Dzielnicy Wola m. st. Warszawy, Urzędzie Dzielnicy Włochy m. st. Warszawy, Urzędzie Dzielnicy Ursus m. st. Warszawy, Urzędzie Gminy Puszcza Mariańska, Urzędzie Gminy Żyrardów, Urzędzie Gminy Jaktorów, Urzędzie Gminy Grodzisk Mazowiecki, Urzędzie Gminy Milanówek, Urzędzie Gminy Brwinów, Urzędzie Gminy Pruszków, Urzędzie Gminy Piastów, Urzędzie Gminy Wiskitki, PKP Polskich Linii Kolejowych S.A, zgodnie z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.), dalej Kpa.

Rozprawa dotyczyła całego odcinka linii kolejowej, przebiegającego w granicach województwa mazowieckiego. W ramach spotkania umożliwiono społeczeństwu zapoznanie się z raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Podczas rozprawy poruszono kluczowe zagadnienia dotyczące m.in. budowy ekranów dźwiękoszczelnych, budowy oraz położenia peronów, wariantów przejść dla pieszych i in. Z przebiegu rozprawy sporządzono

protokół, w którym odniesiono się do treści zgłoszonych w czasie rozprawy uwag i wniosków. Protokół ten umieszczono na stronie internetowej organu prowadzącego postępowanie.

W związku z powyższym przyczyną odmowy przeprowadzenia ponownego spotkania w Milanówku był fakt zorganizowania rozprawy w Jaktorowie.

Ad. 8), 9) i 10)

Wójt Gminy Wiskitki działający w imieniu gminy, reprezentowany przez sekretarza Danutę Sienkiewicz, podniósł zarzut dotyczący naruszenia art. 32 ust. 1 pkt 3 ustawy Prawo ochrony środowiska poprzez nierozpatrzenie uwag i wniosków złożonych pismem z dnia 22 października 2009 r. przez Urząd Gminy Wiskitki, Urząd Gminy Puszcza Mariańska oraz mieszkańców gmin. W piśmie z dnia 22 października 2009 r. skarżący wnieśli sprzeciw w związku z likwidacją przejazdu kolejowego zlokalizowanego w km 54,281 na terenie Gminy Wiskitki w miejscowości Franciszków, w pobliżu stacji Radziwiłłów Gmina Puszcza Mariańska. Zdaniem Wójta Gminy Wiskitki decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia narusza art. 47 pkt 1 lit. a i b oraz art. 56 ust. 2 pkt 2 ustawy Prawo ochrony środowiska poprzez niepoddanie analizie i ocenie bezpośredniego wpływu planowanego przedsięwzięcia na warunki życia ludzi i dobra materialne w zakresie negatywnych skutków dla mieszkańców gminy Wiskitki i Puszcza Mariańska, wywołanych zamknięciem przejazdu kolejowego w km 54+281 oraz nieokreślenie w przedmiotowej decyzji warunków wykorzystania terenów w fazie realizacji, z uwzględnieniem konieczności ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich, gdzie po zmodernizowaniu linii kolejowej i zamknięciu przejazdu w km 54+281 uciążliwość zwiększy się z powodu znacznego wydłużenia drogi koniecznej do przejechania z części północnej gmin na część południową.

Należy wyjaśnić, że organ prowadzący postępowanie odniósł się do złożonego pismem z dnia 22 października 2009 r. przez Urząd Gminy Wiskitki, Urząd Gminy Puszcza Mariańska oraz mieszkańców gmin wniosku na stronie nr 37 skarżonej decyzji, jednakże z uwagi na treść wykraczającą poza zakres decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wniosek nie został uwzględniony. Jak wskazano w uzasadnieniu decyzji na stronie nr 37, „kwestia likwidacji przejazdu w km 58+281 była konsultowana z władzami gminy. Oprócz wizyty w siedzibie Gminy Wiskitki w sierpniu 2008 r. do władz gminy zostało wysłane pismo przedstawiające proponowane zmiany w tym zakresie, z prośbą o ustosunkowanie się do proponowanych zmian. Ze względu na ustne pozytywne ustosunkowanie się władz gminy do likwidacji przejazdu oraz brak pisemnego sprzeciwu do przedstawionych w formie pisemnej proponowanych rozwiązań projektowych, PKP PLK S.A. wprowadziła omawiane rozwiązanie projektu". Organ I instancji odniósł się zatem do wniosku w sposób treściwy i zrozumiały.

Ponadto należy mieć na uwadze, że realizacja planowanej inwestycji ma na celu przede wszystkim usprawnienie ruchu kolejowego poprzez osiągnięcie wyższych prędkości jazdy pociągów oraz przez skrócenie czasu przejazdu pociągów na poszczególnych odcinkach. Przedłożony przez inwestora raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko zawiera na stronach nr 93 i 94 określenie przewidywanego oddziaływania analizowanych wariantów na ludzi i dobra materialne. Planowana inwestycja została potraktowana całościowo, inwestor nie podzielił jej na poszczególne elementy, które następnie miałby rozpatrywać w zakresie oddziaływania na środowisko, zdrowie i warunki życia ludzi oraz dobra materialne. W myśl art. 56 ust. 2 pkt 2 ustawy Prawo ochrony środowiska w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ określa 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.

W części II sentencji decyzji z dnia 22 grudnia 2009 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie nałożył na inwestora szereg warunków wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia z uwzględnieniem ochrony środowiska.

Mając zaś na uwadze kwestię zlikwidowania przejazdu kolejowego, należy wskazać, iż zakres przedsięwzięcia oraz wszelkie jego zmiany koncepcyjne zależą od inwestora, a rolą organów ochrony środowiska jest ich ocena pod kątem warunków i wymagań środowiskowych. Usunięcie przejazdu nie przesądza o znaczącym wpływie przedsięwzięcia na środowisko, bowiem zlokalizowany jest w obszarze zabudowanym, przekształconym przez działalność człowieka, a w sąsiedztwie brak jest obszarów cennych pod względem przyrodniczym. Skrzyżowania linii kolejowych z drogami w poziomie szyn stanowią miejsca niebezpieczne, w których często dochodzi do wypadków. Ponadto założeniem modernizacji linii kolejowej jest zwiększenie prędkości i skrócenie czasu jazdy pociągów. Skrzyżowania linii z drogami w poziomie szyn stanowią miejsca, w których przejeżdżające pociągi muszą zwalniać prędkość, co generuje dodatkowe wibracje i wzrost emisji hałasu, bowiem są one największe w momencie hamowania. Zgodnie z § 6 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Wodnej z dnia 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz. U. z 1996 r. Nr 33, poz. 144 ze zm.), skrzyżowanie dwupoziomowe należy projektować w sposób umożliwiający likwidację przejazdów znajdujących się w odległości do 3 km z każdej strony wybudowanego skrzyżowania dwupoziomowego. W analizowanym przypadku warunek ten zostanie spełniony, bowiem przejazd kolejowy kategorii A, przewidziany do likwidacji, zlokalizowany jest w km 54+281, zaś najbliższe przejazdy kolejowe znajdują się w km 53+068 oraz w km 55+405, zatem odległość między nimi wynosi 2,337 km.

Mając powyższe na uwadze, należy wskazać, iż stawiany przez odwołujących się zarzut nie zasługuje na uwzględnienie.

Ad. 11)

Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji SISKOM zarzuciło brak w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pełnej wiedzy na temat analiz wariantów. Zdaniem skarżących raport zawiera fałszywe stwierdzenia, iż wariant preferowany był najkorzystniejszy pod względem ekonomicznym i technicznym.

Odnosząc się do powyższych zarzutów, należy stwierdzić, iż w raporcie przedstawiono szczegółowy opis robót w zakresie rozpatrywanych wariantów oraz wpływ na poszczególne komponenty środowiska, zdrowie i warunki życia ludzi, dobra materialne, zabytki, a także rodzaje zastosowanych środków, mających na celu ograniczenie lub eliminację negatywnego oddziaływania inwestycji. Na stronach nr 104 i 105 raportu zawarto także analizę porównawczą proponowanych wariantów.

Wariant W1A - preferowany przez inwestora - charakteryzuje się przewidywaną najmniejszą zajętością terenu i przy jego realizacji nie będzie konieczności wykupu dodatkowych nieruchomości, jak również nie przewiduje budowy łącznicy na kierunku do Łodzi między linią nr 4 (Centralna Magistrala Kolejowa, dalej w skrócie CMK) i linią nr 1 w Jaktorowie, co ma miejsce w przypadku wariantu W2.

Wariant W1A pod względem technicznym jest najkorzystniejszy, gdyż pozwoli na osiągnięcie prędkości 160 km/h dla pociągów pasażerskich na całym odcinku modernizowanej linii, bez wprowadzania ograniczeń prędkości w obrębie stacji Grodzisk Mazowiecki, jak w wariantach W1B i W1zmod. oraz na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Włochy, jak w wariancie W1zmod. Szczegółowe dane techniczne nie są wymagane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zatem nie było w raporcie konieczności wnikliwej analizy wariantów pod tym kątem.

Odnosząc się do analizy ekonomicznej, należy wyjaśnić, iż art. 52 Poś, który określa zawartość raportu, nie wskazuje na wymóg przedstawiania szczegółowych danych finansowych związanych z realizacją przedsięwzięcia. Dokładne zobrazowanie projektu inwestycyjnego w aspekcie technicznym i ekonomicznym objęte zostało w studium wykonalności. Jednakże ze względu na przedstawione w studium wykonalności informacje, mogące stanowić tajemnice spółki, inwestor nie ma obowiązku udostępniania go stronom i społeczeństwu.

a) Analizując zarzut braku w raporcie analizy wielokryterialnej, warto podkreślić, iż zgodnie z art. 52 ust. 1 pkt 3 Poś podmiot podejmujący realizację inwestycji powinien zawrzeć opis analizowanych wariantów, w tym wariantu polegającego na niepodejmowaniu przedsięwzięcia (lit. a) oraz najkorzystniejszego dla środowiska (lit. b), wraz z uzasadnieniem ich wyboru. Często wariant najkorzystniejszy dla środowiska jest wariantem proponowanym do realizacji. Należy zwrócić także uwagę na istotną w przedmiotowym postępowaniu kwestię, iż planowana inwestycja nie zakłada budowy nowej a przebudowę istniejącej już linii kolejowej. Warianty różnią się głównie rozwiązaniami technicznymi. W ramach projektu wzięto pod uwagę wariant tzw. zerowy, czyli mający miejsce w przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia oraz opracowano cztery warianty realizacyjne modernizacji linii kolejowej: W1A, W1B, W1zmod. i W2. W związku z powyższym w raporcie przedstawiono wystarczającą ilość wariantów, które zapewniły możliwość merytorycznej oceny poszczególnych opcji realizacji inwestycji i nie było konieczności uzupełniania raportu o kolejne warianty.

b) Zdaniem SISKOM tytuł raportu „Nowelizacja Studium Wykonalności" sugeruje, iż raport odnosi się i bazuje na zapisach Studium Wykonalności. Należy wyjaśnić, iż raport o oddziaływaniu na środowisko może być różnie zatytułowany, nie istnieją żadne regulacje prawne w tym zakresie. Z racji tego, że Studium Wykonalności stanowi dokumentację, która ocenia kondycję ekonomiczno-finansową, charakter i opłacalność przedsięwzięcia, które ma być finansowane – dokument ma służyć jako poświadczenie wiarygodności projektodawcy przy pozyskiwaniu środków zewnętrznych na realizację inwestycji. Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, przygotowywany w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, jest natomiast dokumentem, który odnosi się do wszystkich potencjalnych zagrożeń związanych z realizacją inwestycji w stosunku do poszczególnych komponentów środowiska, zdrowia i warunków życia ludzi, dóbr materialnych, zabytków. Zadaniem raportu jest wskazanie rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, które pozwolą na dotrzymanie standardów jakości środowiska w otoczeniu planowanego przedsięwzięcia.

Mając powyższe na uwadze, należy stwierdzić, że Studium Wykonalności zasadniczo różni się zawartością od raportu o oddziaływaniu na środowisko. Przedłożony w ramach przedmiotowego postępowania raport, zawiera wszystkie wymagane w nim elementy. Nadany mu tytuł „Nowelizacja Studium Wykonalności" może jedynie sugerować, że jest to kolejny etap w realizacji przedsięwzięcia. Nie ma jednak w tym żadnego działania mogącego stanowić naruszenie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska lub też Kodeksu postępowania administracyjnego.

Ad. 12)

Skarżący zarzucają, iż w uzasadnieniu do wniosków złożonych w trakcie udziału społeczeństwa występują błędy, które mogą sugerować, iż nie dokonano pełnej analizy dokumentacji w sprawie, w tym programu funkcjonalno – użytkowego „Modernizacja linii kolejowej nr 1 Warszawa – Łódź, lot A", dalej PFU, oraz nie zweryfikowano informacji podawanych przez inwestora

Należy wyjaśnić, iż zgodnie z art. 46a Poś nie ma konieczności dołączania do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia programu funkcjonalno - użytkowego. Program funkcjonalno – użytkowy, zgodnie z § 15 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno – użytkowego (Dz. U. z 2004 r. Nr 202, poz. 2072 ze zm.), służy do ustalenia planowanych kosztów prac projektowych i robót budowlanych, przygotowania oferty szczególnie w zakresie obliczenia ceny oferty oraz wykonania prac projektowych. W związku z powyższym PFU nie mógł stanowić załącznika do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, gdyż jego treść wykracza poza zakres przedmiotowego postępowania.

Odwołujący się przytaczają kilka przykładów, stanowiących podstawę zarzutów, iż organ I instancji przedstawił w skarżonej decyzji informacje sprzeczne z zawartymi w PFU.

Stowarzyszenie zarzuca, iż organ wydający decyzję nie zweryfikował i prawdopodobnie nie dokonał wizji lokalnej celem sprawdzenia informacji podawanych przez inwestora. Jako przykład SISKOM przytoczył odpowiedź organu I instancji na wniosek Stowarzyszenia Projekt Brwinów w kwestii budowy kładki pieszo – jezdnej lub przejścia podziemnego na przedłużeniu drogi powiatowej ul. Główna w miejscowości Parzniew: „(...)Kwestia skomunikowania dwóch stron ciągle rozrastającego się miasta, które swój rozwój zawdzięczają przede wszystkim modernizowanej linii kolejowej, jest przede wszystkim zadaniem władz samorządowych oraz deweloperów. Nie jest to zadanie zarządcy infrastruktury kolejowej." Skarżący nie zgadzają się ze stwierdzeniem, iż kwestie rozwoju układów komunikacyjnych leżą w gestii deweloperów oraz że gmina Brwinów zawdzięcza swój rozwój linii kolejowej nr 1, która ma charakter tranzytowy, bez postoju.

Należy wyjaśnić, iż faktycznie kwestia połączenia dwóch stron miasta rozdzielonego linią kolejową nie leży w gestii deweloperów, nie leży również w gestii zarządcy kolei czy inwestora, tylko należy do władz samorządowych, które planują rozwój lokalny. Powyższe uchybienie nie stanowi naruszenia dającego podstawę do uchylenia zaskarżonej decyzji przez organ odwoławczy i przekazania sprawy do ponownego rozpatrzenia przez organ I instancji, gdyż kwestia budowy dodatkowej kładki lub przejścia nie leży w kompetencji organu ochrony środowiska. W związku z tym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie nie miał obowiązku weryfikacji w drodze wizji lokalnych przedkładanych w tym zakresie danych.

Ad. 13)

Odnosząc się do zarzutu „powielania w uzasadnieniu przedmiotowej decyzji wyjaśnienia wobec wielu wniosków, które w niektórych przypadkach nie mają pokrycia ze stanem istniejącym lub nawet z treścią wniosku", należy wyjaśnić, iż skarżący nie wskazali które „przypadki" dokładnie mieli na myśli. Skarżący sformułowali zarzut w sposób niejasny i lakoniczny. W opinii organu odwoławczego, jeśli organ I instancji w odpowiedzi na uwagi i wnioski składane w ramach konsultacji społecznych wielokrotnie stwierdza np., że „wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej", nie ma w tym żadnej nieprawidłowości. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie udzielił w przedmiotowej decyzji zwięzłych i treściwych odpowiedzi na uwagi i wnioski składane w trakcie udziału społeczeństwa. W związku z powyższym przytoczony zarzut należy uznać za bezzasadny.

Ad. 15)

Zdaniem odwołującego się Stowarzyszenia organ prowadzący postępowanie nie zapewnił możliwości zapoznania się z nowoprojektowanymi układami torowymi, lokalizacją przepustów, przejść dla zwierząt, gdyż dane lokalizacyjne w raporcie podano jedynie za pomocą pikietażu. „Bez map niemożliwe było złożenie dokładnych wniosków dotyczących ewentualnych zmian położenia urządzeń". Ponadto, jak podnosi SISKOM, inwestor złożył do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie w wersji elektronicznej tylko raport o oddziaływaniu na środowisko, zaś program funkcjonalno – użytkowy tylko w wersji papierowej.

Należy stwierdzić raz jeszcze, iż program funkcjonalno – użytkowy nie jest wymaganym załącznikiem do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Mając to na uwadze, do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach inwestor dołączył:

- raport o oddziaływaniu na środowisko – 3 kopie papierowe oraz wersja na płycie CD,
- poświadczone przez właściwy organ kopie map ewidencyjnych obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie wraz z terenem działek sąsiednich,
- pełnomocnictwo z dnia 16 czerwca 2008 r. udzielone przez Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie dla Krzysztofa Pogłóda.

Do wniosku o wydanie decyzji oprócz raportu w formie opisowej dołączono załączniki graficzne raportu, na które składały się:

- plan orientacyjny w skali 1: 25000,
- mapa terenów wzdłuż linii kolejowej nr 1 objętych obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w skali 1:25000,
- mapa uwarunkowań środowiskowych w skali 1:25000,
- mapa lokalizacji linii kolejowej nr 1 na tle obszarów Natura 2000 w skali 1:100000,
- mapa uwarunkowań przyrodniczych w skali 1:10000,
- mapa zasięgu oddziaływania hałasu w skali 1:10000.

W trakcie postępowania akta sprawy zostały uzupełnione o aneks w zakresie oddziaływania przedsięwzięcia na obszary Natura 2000 oraz wyjaśnienia nadesłane przez pełnomocnika inwestora pismem z dnia 10 kwietnia 2009 r., stanowiące odpowiedź na wezwanie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 2 marca 2009 r., wyjaśnienia nadesłane przez pełnomocnika w dniu 13 sierpnia 2009 r. jako odpowiedź na wezwanie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 7 sierpnia 2009 r. i wyjaśnienia z dnia 7 września 2009 r. jako odpowiedź na wezwanie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 26 sierpnia

2009 r., o których mowa na stronie 9 skarżonej decyzji. Pismem przewodnim z dnia 9 września 2009 r., oprócz wyjaśnień z dnia 7 września 2009 r., przekazano także m. in. rysunki przedstawiające przebieg linii kolejowej na obszarze województwa mazowieckiego ze wskazaniem wysokości nasypów lub wykopów. Powyższe rysunki, nazwane planami sytuacyjnymi, przedstawiają układy torowe i zostały zaczerpnięte z fazy projektu, jakim jest program funkcjonalno-użytkowy. Pełnomocnik inwestora został poproszony w piśmie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 26 sierpnia 2009 r. o przedstawienie dokładnych informacji na temat czy modernizowana linia będzie przebiegała w nasypie czy też w wykopie oraz przedstawienie parametrów nasypów. Przedłożenie tych informacji było istotne ze względu na analizę technicznych możliwości zwiększenia parametrów przejść dla zwierząt małych oraz modyfikacji (zwiększenia parametrów) przejść dla zwierząt średnich, a także zastosowania większej ilości przepustów dla płazów.

W opinii organu odwoławczego nieprawdą jest, iż nie było możliwości dokładnego zapoznania się z nowoprojektowanymi układami torowymi, lokalizacją przepustów i przejść dla zwierząt. Dane lokalizacyjne podawane za pomocą pikietażu można było odszukać na znajdujących się w aktach sprawy mapach, stanowiących załącznik do raportu. Organ I instancji zapewnił społeczeństwu możliwość zapoznania się z pełną dokumentacją sprawy na każdym etapie postępowania.

W związku z powyższym przytoczony zarzut należy uznać za bezzasadny.

Ad. 16)

Odwołujący się zarzucają decyzji z dnia 22 grudnia 2009 r. naruszenie art. 6 ust. 4 Konwencji o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska, sporządzonej w Aarhus w dniu 25 czerwca 1998 r. oraz art. 91 Konstytucji RP poprzez podjęcie decyzji na etapie, na którym nie wszystkie rozwiązania były możliwe. Strony podnoszą, iż decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie nie została podjęta „na odpowiednio wczesnym etapie, na którym wszystkie rozwiązania są możliwe". Zdaniem stron proponowane warianty różniły się głównie parametrami technicznymi i lokalizacją ekranów, zaś umiejscowienie przejść i przejazdów w dużym stopniu pokrywało się.

W myśl art. 6 ust. 4 Konwencji z Aarhus „każda ze Stron (Państw) umożliwi udział społeczeństwa na tyle wcześnie, że wszystkie warianty będą jeszcze możliwe, a udział społeczeństwa może być skuteczny". Normy postulowane w Konwencji mają swoje odzwierciedlenie w przepisach ustawy Prawo ochrony środowiska i w rozpatrywanej sprawie zostały zastosowane przez organ prowadzący postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 46a ust. 1 Poś postępowanie w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wszczęte zostało na wniosek podmiotu planującego realizację inwestycji. Raport o oddziaływaniu na środowisko, stanowiący załącznik do wniosku o wydanie decyzji, przedstawia opracowanie czterech wariantów realizacyjnych modernizowanej linii kolejowej nr 1: W1A, W1B, W1zmod. i W2 oraz wariantu odniesienia bezinwestycyjnego W0.

Omawiana linia kolejowa w obecnym przebiegu istnieje już od ponad 160 lat, zaś podstawowym założeniem modernizacji jest jej przebudowa w celu osiągnięcia wyższych prędkości jazdy, co pozwoli również skrócić czas podróży. Zaproponowane warianty praktycznie

nie różnią się przebiegami, zaś wariantowaniu podlegają rozwiązania techniczne linii i zakres przewidywanych prac.

Raport o oddziaływaniu na środowisko opisuje zakres robót w rozpatrywanych wariantach oraz wpływ na poszczególne komponenty środowiska, zdrowie i warunki życia ludzi, dobra materialne, zabytki, a także rodzaje zastosowanych środków, mających na celu ograniczenie lub eliminację negatywnego oddziaływania inwestycji.

Organ właściwy do wydania decyzji analizuje i rozpatruje sprawę w oparciu o warianty zaproponowane przez wnioskodawcę. Zgodnie z art. 52 ust. 1 pkt 3 Poś, podmiot podejmujący realizację inwestycji powinien zawrzeć opis analizowanych wariantów, w tym wariantu polegającego na niepodejmowaniu przedsięwzięcia (lit. a) oraz najkorzystniejszego dla środowiska (lit. b), wraz z uzasadnieniem ich wyboru.

Jeśli z przeprowadzonego postępowania, w którego zakres wchodzi również przeprowadzenie udziału społeczeństwa, wyniknie zasadność realizacji przedsięwzięcia w wariancie innym niż proponowany przez wnioskodawcę, w myśl art. 55 Poś, organ administracji, za zgodą wnioskodawcy, wskazuje w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wariant dopuszczony do realizacji lub, w razie braku zgody wnioskodawcy, odmawia, w drodze decyzji, określenia środowiskowych uwarunkowań zgody na realizacje przedsięwzięcia.

Działając na podstawie art. 32 ustawy Prawo ochrony środowiska, organ administracji przed wydaniem zaskarżonej decyzji zapewnił możliwość zapoznania się z dokumentacją oraz składania uwag i wniosków w postępowaniu wymagającym udziału społeczeństwa w dniach od 5 maja 2009 r. do 25 maja 2009 r. w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie. O fakcie tym społeczeństwo zostało poinformowane poprzez zawiadomienie z dnia 23 kwietnia 2009 r. umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej organu prowadzącego postępowanie oraz poprzez ogłoszenie w sposób zwyczajowo przyjęty w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie oraz urzędach dzielnic Warszawy i gmin, na terenie których realizowane będzie przedsięwzięcie. Ustawowy 21-dniowy termin składania uwag i wniosków przez społeczeństwo został zapewniony na etapie, kiedy wszystkie rozwiązania były możliwe, czyli przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, wymaganej do uzyskania decyzji inwestycyjnej wymienionej w art. 46 ust. 4 Poś.

Do zgłoszonych w trakcie udziału społeczeństwa uwag i wniosków organ odniósł się w uzasadnieniu przedmiotowej decyzji z dnia 22 grudnia 2009 r.

W ramach przeprowadzonego postępowania, po zgromadzeniu i rozpatrzeniu niezbędnej dokumentacji organ I instancji uznał zasadność realizacji wariantu preferowanego przez inwestora.

Organ odwoławczy, po przeanalizowaniu akt sprawy nie stwierdził nieprawidłowości w przeprowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie postępowaniu wymagającym udziału społeczeństwa.

W związku z powyższym podnoszony zarzut należy uznać za bezzasadny.

Ad. 17)

Zdaniem skarżących naruszone zostały punkty (10), (11) oraz art. 21 Rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. U. L 315 z 3 grudnia 2007 r.), poprzez nieuwzględnienie w wielu miejscach, pomimo wykonywania prac modernizacyjnych na obiektach zapewniających dostęp do peronów, potrzeb osób o ograniczonej mobilności. W opinii

odwołujących się obowiązek wykonania urządzeń zapewniających obsługę osób niepełnosprawnych wynika także z krajowego porządku prawnego - § 103 ust. 3 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. z 1998 r. Nr 151, poz. 987 ze zm.).

Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym traktuje, iż: (...) osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej mają takie samo jak wszyscy inni obywatele: prawo do swobodnego przemieszczania się, swobodnego wyboru i niedyskryminacji (...) (pkt 10), przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji powinni uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej, w celu zapewnienia, zgodnie ze wspólnotowymi zasadami zamówień publicznych, dostępności wszystkich budynków i całego taboru poprzez stopniową eliminację barier fizycznych i przeszkód funkcjonalnych przy zakupie nowego wyposażenia, przeprowadzaniu prac budowlanych lub istotnych prac remontowych (pkt 11), przedsiębiorstwo kolejowe i zarządca stacji zapewniają (...) dostępność stacji, peronów, taboru kolejowego i innych pomieszczeń dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej (art. 21 ust. 1), zaś w przypadku braku personelu towarzyszącego w pociągu lub personelu na stacji przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca stacji podejmuje wszelkie racjonalne starania w celu zapewnienia osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej dostępu do podróży pociągiem (art. 21 ust. 2).

Zgodnie z § 103 ust. 3 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. z 1998 r. Nr 151, poz. 987), nowo budowane lub modernizowane schody powinny być wyposażone w pochylnie dla wózków dziecięcych, wózków dla osób niepełnosprawnych, rowerów lub urządzenia dźwigowe. Wszystkie wymienione przepisy mają charakter techniczno – budowlany i wykraczają poza materię decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, natomiast jako prawo powszechnie obowiązujące wiążą odpowiednio przedsiębiorstwo kolejowe i zarządców stacji.

Mając na uwadze stawiane zarzuty, należy wyjaśnić, iż do kwestii tej organ odwoławczy odniósł się w odpowiedzi na zarzut drugi niniejszej decyzji.

Ad. 18), 32) i 33)

Skarżący wskazują, iż naruszony został art. 107 § 3 i art. 11 Kodeksu postępowania administracyjnego oraz art. 32 ust. 1 pkt. 3 i art. 56 ust. 7 ustawy Prawo ochrony środowiska poprzez nierozpatrzenie wniosków składanych w ramach udziału społeczeństwa przez Stowarzyszenie Rozwoju Lokalnego oraz Czesławę Skoneczną, dotyczących pozostawienia w dotychczasowym miejscu peronu w Jaktorowie. Czesława Skoneczna pismem z dnia 29 października 2009 r. wnioskowała także o „przeprowadzenie modernizacji linii kolejowej po torach CMK lub budowę peronów naprzeciwległych w starym miejscu". Skarżąca sprzeciwia się lokalizowaniu w bezpośrednim sąsiedztwie jej działki w Jaktorowie nowego peronu połówkowego, bowiem planowana lokalizacja peronu będzie negatywnie oddziaływać na środowisko i działkę, która jest własnością skarżącej. Ponadto strona podnosi, iż w ramach proponowanej koncepcji peron będzie tak sytuowany, że będzie do niego bardzo utrudniony

dostęp, co zdaniem strony, będzie stanowiło pretekst dla gminy do wywłaszczenia nieruchomości, stanowiącej własność strony, „w celu zapewnienia dogodnych dojść i dojazdów".

Odnosząc się do zarzutu, iż w przedmiotowej decyzji nie uwzględniono prawie wszystkich uwag i wniosków, należy wyjaśnić, iż do uwag złożonych przez Stowarzyszenie Rozwoju Lokalnego, wraz ze wskazaniem przesłanek, jakimi kierował się organ wydający decyzję, odniesiono się na stronach nr 33 do 35 skarżonej decyzji. Część wniosków nie została uwzględniona z uwagi na treść wykraczającą poza zakres decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Rozważając postulat skarżących o pozostawieniu istniejącego peronu w Jaktorowie bez zmian lokalizacji, należy podkreślić, iż w uzasadnieniu rozpatrywanej decyzji, na stronie nr 34 (punkt 7.5), organ wyjaśnił dlaczego nie uwzględniono postulatu pozostawienia istniejącego peronu w Jaktorowie bez zmian lokalizacji. Treść wniosku wykraczała poza zakres decyzji środowiskowej.

Do wniosku Czesławy Skonecznej organ I instancji odniósł się na stronie nr 41 skarżonej decyzji (punkt 14.6), w którym słusznie poinformował, iż wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. W decyzji wskazano, iż „ze względów bezpieczeństwa (ruch pociągów o prędkości do 160 km/h) nie jest możliwe zachowanie peronu wyspowego oraz budowa peronów naprzeciwległych". Przeciwko przebudowie peronu w Jaktorowie, jeszcze przed złożeniem wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, protestowało Stowarzyszenie „Chrońmy Nasze Życie" z Jaktorowa oraz mieszkańcy Jaktorowa i do tego protestu dokładnie odniesiono się na stronie nr 171 raportu o oddziaływaniu na środowisko. Autorzy raportu zaznaczają, iż nie istnieją plany zmiany położenia przystanku w stosunku do obecnego. W miejsce peronu wyspowego długości 200 m, położonego po zachodniej stronie istniejącego przejazdu proponuje się dwa perony jednokrawędziowe, długości 200 m każdy, położone naprzemianlegle. Perony naprzemianległe stosowane są standardowo przy modernizacji linii do prędkości 160 km/h – jest to spowodowane zarówno względami bezpieczeństwa, jak i technicznymi. Peron dla kierunku Warszawa – Żyrardów, z uwagi na szerokość międzytorza między liniami nr 1 i nr 4 (CMK) musi być zlokalizowany po stronie zachodniej (przesunięty o około 15 metrów w kierunku wschodnim w stosunku do lokalizacji istniejącego peronu). Peron dla kierunku Żyrardów - Warszawa zlokalizowany będzie po stronie wschodniej istniejącego przejazdu. W miejsce istniejącego przejazdu projektowany jest tunel dla pieszych i rowerzystów, położony w osi istniejącego przejazdu drogowego. Obecnie dostęp do peronu jest możliwy wyłącznie z przejazdu, po zmianie lokalizacji peronów dojście do obydwu peronów będzie możliwe z tunelu.

Przedmiotowa inwestycja obejmuje swym projektem modernizację układu geometrycznego linii kolejowej nr 1, dlatego nie jest możliwa do zrealizowania sugerowana „modernizacja linii kolejowej po torach CMK".

Odnosząc się do kwestii lokalizacji peronu połówkowego w Jaktorowie oraz jego negatywnego oddziaływania na środowisko i działkę, stanowiącą własność Czesławy Skonecznej, należy wyjaśnić, iż w raporcie o oddziaływaniu na środowisko omówiono wpływ przedmiotowego przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska, ludzi oraz zabytki przy uwzględnieniu przyjętych przez inwestora rozwiązań lokalizacyjnych, projektowych, technicznych, technologicznych, a także określono szereg działań mających na celu zapobieganie oraz minimalizowanie ewentualnego negatywnego wpływu inwestycji na środowisko oraz zdrowie

i życie ludzi. Celem decyzji środowiskowej jest ocena wpływu przedsięwzięcia w kształcie i zakresie zaproponowanym przez inwestora, a nie określanie tego zakresu.

Mając na uwadze powyższe wyjaśnienia, zarzuty podnoszone w tym zakresie należy uznać za niezasadne.

Ad. 19)

Skarżący zarzucają, iż w decyzji z dnia 22 grudnia 2009 r. nie rozpatrzono składanych przez Stowarzyszenie Rozwoju Lokalnego uwag i wniosków dotyczących zawarcia w raporcie informacji o wpływie inwestycji na warunki życia mieszkańców Jaktorowa i sąsiednich miejscowości, w tym informacji o:

a) częstotliwości kursowania pociągów pospiesznych i osobowych obecnie i po modernizacji,
b) prędkości jazdy pociągów przed i po modernizacji,
c) wpływie robót budowlano-modernizacyjnych na powiązania komunikacyjne mieszkańców Jaktorowa,
d) rozkładzie jazdy pociągów osobowych podczas i po modernizacji.

W opinii organu odwoławczego przytoczone zarzuty nie zasługują na uwzględnienie, bowiem do wyżej wymienionych kwestii odniesiono się na stronach nr 34 i 35 skarżonej decyzji.

Mając na uwadze zarzut braku informacji o częstotliwości kursowania pociągów, należy wyjaśnić, iż na stronie nr 8 raportu wskazano „obciążenie linii wynosi ponad 65 par pociągów (z tego ponad 12 par pociągów towarowych) w ciągu doby", zaś prognozę natężenia ruchu pociągów na lata 2012 – 2020 oraz 2020 - 2040 zawarto na stronach nr 10 do 14 raportu. Prognozy zostały opracowane z podziałem na przedziały czasowe w ciągu doby i różnią się zależnie od założenia powstania lub nie linii „Y" – linii dużych prędkości łączącej Wrocław, Poznań, Łódź i Warszawę.

Prędkość jazdy pociągów przed i po modernizacji została określona na stronie nr 8 raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Obecnie maksymalna prędkość jazdy pociągów pasażerskich na odcinku Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki wynosi 120 km/h, zaś na odcinku Grodzisk Mazowiecki - Skierniewice 130 km/h. Podstawowym założeniem modernizacji linii jest jej przebudowa w celu osiągnięcia prędkości 160 km/h dla pociągów pasażerskich oraz 120 km/h dla pociągów towarowych o maksymalnym nacisku 225 kN/oś.

Wniosek o udzielenie informacji na temat wpływu robót budowlano – modernizacyjnych na powiązania komunikacyjne mieszkańców Jaktorowa, jak wskazano w punkcie 7.7 uzasadnienia analizowanej decyzji, nie został uwzględniony z uwagi na treść wykraczającą poza zakres decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Organ I instancji wyjaśnił, iż zagadnienie organizacji ruchu pociągów podczas prac modernizacyjnych będzie rozważane i szczegółowo analizowane na etapie projektu budowlanego. Inwestor przewiduje ograniczenie ruchu pociągów na wyznaczonych kolejno odcinkach modernizowanego toru i zakłada prowadzenie ruchu po drugim torze oraz na odcinku Warszawa – Zachodnia – Grodzisk Mazowiecki po torach wykorzystywanych w ruchu podmiejskim. Jednakże w chwili obecnej prace nad projektem są na zbyt wczesnym etapie, aby stwierdzić, kiedy i na jakich odcinkach nastąpi ograniczenie ruchu.

Treść wniosku o przedstawienie rozkładu jazdy pociągów w trakcie i po modernizacji linii wykracza poza zakres decyzji środowiskowej, dlatego wniosek nie został uwzględniony. Jak wyjaśniono w punkcie 7.8 przedmiotowej decyzji, zagadnienie organizacji ruchu zostanie szczegółowo przeanalizowane na etapie projektu budowlanego. Rozkład jazdy pociągów leży w

gestii odpowiednich zarządców kolejowych i ulega corocznym zmianom, niezależnie od decyzji inwestycyjnych.

W związku z powyższym podnoszony zarzut należy uznać za niesłuszny.

Ad. 20), 27), 63) i 64)

W kolejnych zarzutach odwołujący się zwracają uwagę na kwestię naruszenia art. 32 ust. 1 pkt 3 w związku z art. 56 ust. 8 ustawy Prawo ochrony środowiska oraz art. 10 § 1 i art. 11 Kodeksu postępowania administracyjnego poprzez uniemożliwienie stronom postępowania zapoznania się z treścią rozpatrzonych uwag i wniosków złożonych w trakcie konsultacji społecznych przed wydaniem decyzji. Zdaniem Czesławy Skonecznej „w treści decyzji powinna znaleźć się tylko i wyłącznie informacja o sposobie wykorzystania uwag i wniosków, nie zaś ich rozpatrzenie".

W myśl art. 32 ust. 1 pkt 3 Poś organ administracji ma obowiązek rozpatrzenia zgłoszonych w trakcie postępowania uwag i wniosków. „W przepisie tym nie określono jednak, na jakim etapie postępowania oraz w jaki sposób mają być one uwzględnione przy wydawaniu decyzji administracyjnej. Okoliczność, że uwagi i wnioski według art. 32 ust. 1 pkt 1 ustawy mają być zgłoszone w terminie 21 dni od zawiadomienia, wskazuje pośrednio na to, że zgłaszane w tym trybie uwagi i wnioski muszą być wzięte pod uwagę jeszcze w ramach prowadzonego postępowania administracyjnego. Nie wszystkie z nich muszą być zasadne i w związku z tym organ administracji niekoniecznie musi je uwzględniać." [K. Gruszecki, komentarz do art. 32 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2006 r. Nr 129, poz.902), LEX, 2008, wyd. II].

Biorąc pod uwagę fakt, iż uwagi i wnioski składane są w ramach postępowania zmierzającego do wydania decyzji środowiskowej, optymalnym sposobem wyjaśnienia, które uwagi i wnioski wzięto pod uwagę oraz dlaczego nie uwzględniono pozostałych, jest uzasadnienie decyzji, która kończy postępowanie.

Ponadto wyczerpujące uzasadnienie treści decyzji zarówno pod względem faktycznym, jak i prawnym pozwala organowi administracji publicznej w pełni wyjaśnić zasadność przesłanek, którymi kierował się przy załatwianiu sprawy. Niniejszym, wbrew temu co podnosi strona, nie został naruszony art. 11 Kpa.

Jak wskazano w wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Bydgoszczy z dnia 23 września 2008 r., sygn. akt II SA/Bd 535/08, zasada przekonywania, wyrażona w art. 11 Kpa nie jest realizowana, gdy organ pomija twierdzenia strony i nie odnosi się do podnoszonych przez nią okoliczności.

Zgodnie z art. 56 ust. 8 Poś uzasadnienie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, niezależnie od wymagań wynikających z przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego, powinno zawierać informacje o sposobie wykorzystania uwag i wniosków zgłoszonych w związku z udziałem społeczeństwa (...).

W uzasadnieniu decyzji z dnia 22 grudnia 2009 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie przedstawił, które wnioski zostały, a które nie zostały uwzględnione w postępowaniu oraz wyjaśnił przesłanki, jakimi się kierował, analizując je. Sytuacja, w której organ administracji ustosunkował się do uwag w uzasadnieniu decyzji oznacza, iż w pełni się z nimi zapoznał i rozpatrzył, uwzględniając zasadę prawdy obiektywnej, wynikającą z art. 7 Kpa. Nie stoi to zatem w sprzeczności ze stanowiskiem Czesławy Skonecznej, wyrażonym w odwołaniu, iż „w

treści decyzji powinna znaleźć się tylko i wyłącznie informacja o sposobie wykorzystania uwag i wniosków".

W opinii skarżących organ I instancji nie zapewnił stronom czynnego udziału na każdym etapie postępowania, a przed wydaniem decyzji nie zapewnił możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, przez co naruszył art. 10 § 1 Kpa.

Zarzut ten należy uznać za bezzasadny, bowiem zgodnie z dokumentacją sprawy organ zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Zostało to także podkreślone na stronie nr 19 przedmiotowej decyzji.

Z akt sprawy wynika, iż strony były zawiadamiane o czynnościach podejmowanych przez organ prowadzący postępowanie przez obwieszczenia w trybie art. 49 Kpa w związku z art. 46a ust. 5 Poś:

- zawiadomienie z dnia 10 lipca 2008 r. o wszczęciu postępowania na wniosek z dnia 25 czerwca 2008 r. w sprawie określenia zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko,
- zawiadomienie z dnia 10 lipca 2008 r. o wystąpieniu do Ministra Środowiska oraz Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o opinię w sprawie określenia zakresu raportu oddziaływania na środowisko,
- zawiadomienie z dnia 13 stycznia 2009 r. o wszczęciu postępowania na wniosek z dnia 29 grudnia 2008 r.,
- zawiadomienie z dnia 14 stycznia 2009 r. o wystąpieniu do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o opinię w związku z przeprowadzoną oceną oddziaływania na środowisko przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
- z dnia 20 kwietnia 2009 r. o wydanej przez Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego opinii z dnia 20 marca 2009 r. w związku z przeprowadzoną oceną oddziaływania na środowisko przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
- zawiadomienie z dnia 23 kwietnia 2009 r. o zamieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o wniosku z dnia 29 grudnia 2008 r. oraz o wyłożonej do wglądu zebranej dokumentacji w sprawie, możliwości zapoznania się z nią w dniach od 5 maja 2009 r. do 25 maja 2009 r. w siedzibie organu prowadzącego postępowanie oraz możliwości składania uwag i wniosków,
- zawiadomienie z dnia 3 czerwca 2009 r. o:

a) prowadzonym postępowaniu zmierzającym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia,

b) wydaniu decyzji z dnia 3 czerwca 2009 r. umarzającej postępowanie, o którym mowa w zawiadomieniu z dnia 13 stycznia 2009 r. oraz

c) wystąpieniu do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie oraz Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia,

- obwieszczenie z dnia 12 sierpnia 2009 r. o rozprawie administracyjnej otwartej dla społeczeństwa,
- obwieszczenie z dnia 22 września 2009 r. o wydanym przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska postanowieniu z dnia 21 września 2009 r. o uzgodnieniu warunków realizacji przedsięwzięcia,
- zawiadomienie z dnia 5 października 2009 r. o zamieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o wniosku z dnia 14 listopada 2008 r. oraz o wyłożonej do wglądu zebranej

dokumentacji w sprawie, możliwości zapoznania się z nią w dniach od 10 października 2009 r. do dnia 29 października 2009 r. w siedzibie organu prowadzącego postępowanie i możliwości składania uwag i wniosków,

- obwieszczenie z dnia 5 października 2009 r. o zmianie nazwy przedsięwzięcia,
- zawiadomienie z dnia 30 października 2009 r. o zebranym materiale dowodowym w sprawie,
- zawiadomienie z dnia 22 grudnia 2009 r. o wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie decyzji z dnia 22 grudnia 2009 r., określającej środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia.

Powyższe zawiadomienia były umieszczane na tablicach ogłoszeń lub obwieszczane w inny zwyczajowo przyjęty sposób w:
- siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska,
- Urzędzie Dzielnicy Wola m. st. Warszawy,
- Urzędzie Dzielnicy Włochy m.st. Warszawy,
- Urzędzie Dzielnicy Ursus m.st. Warszawy,
- Urzędzie Gminy Puszcza Mariańska,
- Urzędzie Gminy Żyrardów,
- Urzędzie Gminy Jaktorów,
- Urzędzie Gminy Grodzisk Mazowiecki,
- Urzędzie Gminy Milanówek,
- Urzędzie Gminy Brwinów,
- Urzędzie Gminy Pruszków,
- Urzędzie Gminy Piastów,
- Urzędzie Gminy Wiskitki,
- PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

Informacja o zebraniu materiału dowodowego w sprawie oraz o wydanej decyzji widniała także na stronie internetowej organu prowadzącego postępowanie.

W świetle powyższych wyjaśnień należy uznać, że zarzuty wysuwane przez skarżących są niesłuszne.

Ad. 21) i 62)

Odwołujący się wskazują na naruszenie art. 7, 8, 9, 10 § 1, 95 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego oraz art. 32 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, z uwagi na przeprowadzenie w dniu 27 sierpnia 2009 r. rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa w sposób wadliwy, z naruszeniem praw przysługujących stronom postępowania oraz zasady równego traktowania przez władze publiczne. Zdaniem Stowarzyszenia Rozwoju Lokalnego oraz Towarzystwa Przyjaciół Jaktorowa rozprawa została zdominowana przez wypowiedzi przedstawicieli PKP PLK S.A., zaś Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska wprowadził limitowany czas wypowiedzi dla pozostałych uczestników do 2 minut na osobę. Ponadto skarżący podnoszą, iż prowadząca rozprawę administracyjną uchylała część pytań, traktując je jako nieistotne dla sprawy np. pytanie „o szczegóły utrudnień w komunikacji kolejowej podczas modernizacji dla pasażerów oraz o to czy zwiększenie liczby pociągów pośpiesznych po modernizacji nie spowoduje zmniejszenia liczby pociągów podmiejskich i pogorszenia warunków podróżowania w pociągach podmiejskich?".

Stowarzyszenie Rozwoju Lokalnego podnosi, iż nie zostało powiadomione o sposobie rozpatrzenia uwag i wniosków składanych przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, a wnioski zostały odrzucone.

Odnosząc się do powyższych kwestii należy wyjaśnić, iż z akt sprawy wynika, że w ramach spotkania umożliwiono przybyłym zapoznanie się z raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Podczas rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa poruszono kluczowe zagadnienia, dotyczące m.in. budowy ekranów dźwiękoszczelnych, budowy oraz położenia peronów, wariantów przejść dla pieszych i in. Z przebiegu rozprawy sporządzono protokół, w którym odniesiono się do treści zgłoszonych w trakcie rozprawy uwag i wniosków. Protokół ten umieszczono ponadto na stronie internetowej organu prowadzącego postępowanie.

Zgodnie z informacją zawartą na stronie nr 4 protokołu, po sporządzeniu protokołu został on odczytany i pod jego treścią uczestnicy złożyli swoje podpisy. Organ odwoławczy, analizując zapisy protokołu nie znalazł potwierdzenia, jakoby podczas rozprawy niektórych uczestników obowiązywały ograniczenia czasowe i nie mieli możliwości złożenia swoich propozycji, uwag czy przedstawienia dowodów na ich poparcie. W załączniku nr 9 do protokołu rozprawy, stanowiącym listę osób podpisanych pod protokołem widnieje także podpis członków Towarzystwa Przyjaciół Jaktorowa. Gdyby uczestnicy nie zgadzali się z treścią odczytanego protokołu lub chcieli coś do niej dodać, mieli możliwość odstąpienia od złożenia podpisu. Skoro jednak podpisali się, zgodzili się na warunki przyjęte na rozprawie. W załączniku nr 1 do protokołu rozprawy, stanowiącym listę osób obecnych na rozprawie organ odwoławczy nie zidentyfikował podpisu przedstawiciela Stowarzyszenia Rozwoju Lokalnego, w związku z czym można domniemywać, iż odwołujący się nie uczestniczyli w rozprawie, zatem mogą nie posiadać pełnej wiedzy na temat jej przebiegu.

Na podstawie treści protokołu sporządzonego z przebiegu rozprawy nie można stwierdzić, jakoby społeczeństwo miało ograniczone możliwości w swobodzie wypowiedzi. Istotnie, w trakcie rozprawy miały miejsce prezentacje pracowników PKP PLK S.A., jednakże miały one służyć poinformowaniu społeczeństwa o zakresie i charakterze prac przewidzianych w ramach planowanej inwestycji.

Ponadto po rozprawie administracyjnej otwartej dla społeczeństwa organ właściwy do wydania decyzji zapewnił społeczeństwu możliwość składania uwag i wniosków w terminie od 9 października 2009 r. do 30 listopada 2009 r., w trakcie którego Stowarzyszenie Rozwoju Lokalnego oraz Towarzystwo Przyjaciół Jaktorowa nie zakwestionowały nieprawidłowości w przebiegu rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa. Termin ten dawał również możliwość składania uwag i wniosków na piśmie – w tym tych, co do których zainteresowane osoby biorące udział w rozprawie, czuły się ograniczane w jej udziale.

Biorąc pod uwagę zarzut podnoszony w odwołaniu, iż osoba prowadząca rozprawę administracyjną uchylała część pytań, traktując je jako nieistotne dla sprawy np. pytania „o szczegóły utrudnień w komunikacji kolejowej podczas modernizacji dla pasażerów oraz o to czy zwiększenie liczby pociągów pośpiesznych po modernizacji nie spowoduje zmniejszenia liczby pociągów podmiejskich i pogorszenia warunków podróżowania w pociągach podmiejskich", należy wyjaśnić, iż wskazane przykłady wykraczają poza zakres decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, zatem słusznie były oddalane.

Zagadnienie organizacji ruchu pociągów podczas prac modernizacyjnych zostanie szczegółowo przeanalizowane na etapie projektu budowlanego. Inwestor przewiduje ograniczenie ruchu pociągów na wyznaczonych kolejno odcinkach modernizowanego toru i zakłada

prowadzenie ruchu po drugim torze oraz na odcinku Warszawa – Zachodnia – Grodzisk Mazowiecki po torach wykorzystywanych w ruchu podmiejskim, jednakże w chwili obecnej prace nad projektem są na zbyt wczesnym etapie, aby stwierdzić kiedy i na jakich odcinkach nastąpi ograniczenie ruchu.

Treść wniosku o wyjaśnienie czy zwiększenie liczby pociągów pośpiesznych po modernizacji nie spowoduje zmniejszenia liczby pociągów podmiejskich i pogorszenia warunków podróżowania w pociągach podmiejskich także wykracza poza zakres decyzji środowiskowej, dlatego takie zagadnienia nie mogły być przedmiotem rozprawy administracyjnej zorganizowanej na tym etapie. Zagadnienie organizacji ruchu zostanie szczegółowo opracowane na etapie projektu budowlanego.

Jak wyjaśniono w punkcie 6.8 uzasadnienia przedmiotowej decyzji kwestia zapewnienia dostatecznej ilości połączeń kolejowych oraz pojemności składów nie leży w gestii PKP PLK S.A. Zadanie to należy do przewoźników takich jak PKP PR, Koleje Mazowieckie, PKP IC. Ponadto, jak wskazano w punkcie 7.8 uzasadnienia decyzji rozkład jazdy pociągów na kolejny rok jest przedstawiany zawsze na początku grudnia, natomiast ze względu na prowadzone prace modernizacyjne w trakcie jego obowiązywania stopniowo mogą być wprowadzane tzw. rozkłady tymczasowe.

Biorąc pod uwagę zarzut niepoinformowania Stowarzyszenia Rozwoju Lokalnego o sposobie rozpatrzenia uwag i wniosków składanych przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, należy wyjaśnić, iż zgodnie z treścią art. 56 ust. 8 ustawy Prawo ochrony środowiska uzasadnienie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, niezależnie od wymagań wynikających z przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego, powinno zawierać informacje o sposobie wykorzystania uwag i wniosków zgłoszonych w związku z udziałem społeczeństwa (...). Organ I instancji dopełnił tego obowiązku i przedstawił sposób wykorzystania oraz wyjaśnienia do każdej uwagi i wniosku złożonego w ramach przeprowadzonego udziału społeczeństwa. Kwestię tę w sposób szczegółowy organ odwoławczy omówił udzielając odpowiedzi na zarzut 20), 27), 63) i 64) niniejszej decyzji.
Mając na uwadze powyższe wyjaśnienia stawiane zarzuty należy uznać za bezpodstawne.

Ad. 22), 31), 60) i 71)

Odwołujący się wskazują na naruszenie art. 7, 8, 11 i 107 § 3 Kodeksu postępowania administracyjnego oraz art. 56 ust. 7 ustawy Prawo ochrony środowiska, poprzez brak w decyzji szczegółowego uzasadnienia faktycznego, przemawiającego za tym, że wariant W1A jest najbardziej korzystny pod względem ekonomicznym, technicznym, środowiskowym i społecznym. Zdaniem stron preferowanymi przez społeczeństwo do realizacji są warianty W2 lub W2zmod. Czesława Skoneczna zarzuca, iż nie rozpatrzono merytorycznie jej wniosku zgłoszonego w piśmie z dnia 29 października 2009 r. o wydanie decyzji środowiskowej pozwalającej na modernizację linii kolejowej w wariancie W2. Zdaniem strony w punkcie 14.1 przedmiotowej decyzji organ I instancji odniósł się do uwagi dotyczącej tej kwestii w sposób lakoniczny i używając „bezbarwnego sloganu nie znajdującego oparcia w faktach".

Zapis przedstawiony w art. 7 Kpa odnosi się do zasady praworządności i dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego sprawy, przy uwzględnieniu interesu społecznego i słusznego interesu jednostki, zaś art. 8 Kpa dotyczy zasady pogłębiania zaufania obywateli do organów Państwa.

Zgodnie z art. 107 § 3 Kpa uzasadnienie faktyczne decyzji powinno w szczególności zawierać wskazanie faktów, które organ uznał za udowodnione, dowodów, na których się oparł, oraz przyczyn, z powodu których innym dowodom odmówił wiarygodności i mocy dowodowej, zaś uzasadnienie prawne - wyjaśnienie podstawy prawnej decyzji, z przytoczeniem przepisów prawa.

Odnosząc się do powyższych zarzutów, należy wyjaśnić, iż na stronach nr 9 i 10 przedmiotowej decyzji krótko opisano rozpatrywane w ramach postępowania warianty, a następnie podkreślono, iż analiza wpływu inwestycji na środowisko została szczegółowo przedstawiona w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Na podstawie wyników tej analizy oszacowano, iż wariant W1A przewiduje ochronę wszystkich komponentów środowiska przy stosunkowo niskiej zajętości terenu, mniejszej niż wariant W2 wielkości produkowanych odpadów i zapewnieniu w wysokim stopniu bezpieczeństwa ludzi.

Na stronach nr 62 – 70 raportu przedstawiono charakterystykę poszczególnych wariantów inwestycji, zaś na stronach nr 104 - 105 raportu dokonano porównania i krótkiego podsumowania proponowanych wariantów.

Wariant W0 jest wariantem odniesienia, który zakłada niepodejmowanie inwestycji.

Pozostałe warianty inwestycyjne: W1A, W1B, W1zmod. oraz W2 różnią się głównie parametrami technicznymi, co zostało opisane na stronach nr 9 i 10 skarżonej decyzji. Warianty W1A i W2 charakteryzują się podobnymi parametrami technicznymi i podobnym zakresem robót, szerszym niż w wariantach W1B i W1zmod., przy czym wariant W2 zakłada dodatkowo budowę łącznicy w Jaktorowie.

Budowa przewidywanej łącznicy na kierunku do Łodzi między linią nr 4 (CMK) i linią nr 1 w Jaktorowie powoduje największą zajętość nowych terenów pod inwestycję oraz większy potencjalny zasięg uciążliwości związanych z istnieniem linii kolejowej na terenach ją otaczających, przez co jest najmniej korzystny środowiskowo. Budowa łącznicy wiąże się także z przewidywanym największym oddziaływaniem na gleby i powierzchnię ziemi, większym potencjalnym zasięgiem uciążliwości hałasowych w stosunku do pozostałych wariantów.

Wariant W1A jest najbardziej uzasadniony technicznie, gdyż zakłada dostosowanie modernizowanej linii do prędkości maksymalnej 160 km/h dla pociągów pasażerskich na odcinku Warszawa Włochy – Skierniewice. Warianty W1B i W1zmod. wprowadzają ograniczenie prędkości w obrębie stacji Grodzisk Mazowiecki do 100 km/h przy jeździe na kierunku do Łodzi (wariant W1B) lub ograniczenie prędkości na przejeździe przez stację Grodzisk Mazowiecki poniżej 160 km/h w ciągu linii kolejowej nr 1 na kierunku zwrotnym.

Wariant W1A jest korzystny także pod względem ekonomicznym, gdyż zakłada utrzymanie trasy linii w granicach istniejącego pasa wywłaszczenia terenu. W przypadku zaś wariantu uwzględniającego budowę „łącznicy z CMK nastąpi wyjście poza istniejący teren kolejowy – zajętość terenu zwiększy się o 8,2 ha" (strona nr 10 raportu), co niesie za sobą koszty wywłaszczenia.

Wariant W1A został uznany jako poprawny w aspekcie społecznym, co znaczy, że jest do przyjęcia, akceptowalny przez społeczeństwo.

Ponadto należy podkreślić, iż w opinii autorów raportu (strona nr 105 raportu) „warianty W1B i W1zmod. są w pewnym sensie rozwiązaniami okresowymi, ponieważ w przypadku ich realizacji za kilkanaście (lub nawet kilka) lat konieczna będzie ponowna modernizacja linii w zakresie nawierzchni i podtorza, co spowoduje kolejną ingerencję w środowisko".

Mając na uwadze kwestię dopuszczenia do realizacji wariantu W2zmod. należy wyjaśnić, iż wariant ten sprowadza się do budowy osobnej linii na odcinku p.o. Jaktorów – stacja Żyrardów, wraz z włączeniem jej do CMK. Jak tłumaczy w piśmie z dnia 20 stycznia 2010 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., znak: IRR20c-2131-8/10, oprócz opóźnień w realizacji projektu, które spowodowane byłyby koniecznością sporządzenia nowego raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, nowych analiz przewozowych, finansowych, ekonomicznych itp., odpowiednich decyzji administracyjnych - przeciw realizacji tak określonego zadania przemawia także konieczność wykupów znacznych ilości gruntów, a być może także konieczność zapewnienia mieszkań dla części osób, które w wyniku realizacji projektu utraciłyby dach nad głową, co generowałoby konieczność ponoszenia nadmiernych kosztów.

W odniesieniu do zarzutu naruszenia art. 107 § 3 Kpa, tj. zarzutu nieustosunkowania się w decyzji do wniosków zgłaszanych przez zainteresowanych należy wyjaśnić, że organ prowadzący postępowanie rozpatrzył zgłoszone uwagi i wnioski, co ma odzwierciedlenie w uzasadnieniu przedmiotowej decyzji. Zarzut dotyczący naruszenia art. 11 Kpa oraz art. 56 ust. 7 Poś - z uwagi na wyczerpujące pod względem faktycznym i prawnym uzasadnienie przedmiotowej decyzji, w której organ wyjaśnił zasadność przesłanek, jakimi kierował się przy załatwianiu sprawy – należy uznać za bezpodstawny.

Odnosząc się do zarzutu udzielenia przez organ I instancji w punkcie 14.1 przedmiotowej decyzji lakonicznych wyjaśnień z użyciem „bezbarwnego sloganu nie znajdującego oparcia w faktach" należy zaakcentować, iż wcześniejsze zarzuty wysuwane przez Czesławę Skoneczną zaprzeczają temu co teraz podnosi. W treści niniejszej decyzji organ odwoławczy odniósł się do kwestii poruszonej przez stronę, iż „w treści decyzji winna się znaleźć tylko i wyłącznie informacja o sposobie wykorzystania uwag i wniosków, a nie ich rozpatrzenie". Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie uwagę ujętą w punkcie 14.1 przedmiotowej decyzji omówił w sposób zwięzły, ale treściwy. Do zagadnienia wyboru wariantu odniósł się szerzej we wcześniejszej części uzasadnienia decyzji. Ponadto zainteresowani przed wydaniem decyzji mieli sposobność zapoznania się ze zgromadzoną dokumentacją, w tym z raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, w którym dokonano szczegółowej analizy oraz porównania proponowanych wariantów.

W związku z powyższym przytoczony zarzut należy uznać za bezzasadny.

Ad. 23)

Burmistrz Miasta Milanówka podniósł w odwołaniu, iż decyzja nie precyzuje wszystkich zaleceń zapewniających standardy ochrony środowiska w odniesieniu do planowanej inwestycji, m.in. wśród mieszkańców Milanówka pojawia się wiele pytań na temat wpływu drgań na budynki usytuowane wzdłuż linii kolejowej, wielkość zapylenia oraz klimat akustyczny.

Odnosząc się do powyższego należy wskazać, iż przepisy w zakresie ochrony środowiska nie regulują zagadnienia ochrony przed drganiami. Ochrona taka realizowana jest w oparciu o przepisy prawa budowlanego oraz normy budowlane. Kompetencje w tym zakresie należą do organów administracji architektoniczno - budowlanej oraz nadzoru budowlanego, a zagadnienia związane z tym zjawiskiem mogą być rozstrzygnięte dopiero na etapie związanym z uzyskiwaniem pozwolenia na budowę.

Jednakże na stronie nr 5 rozpatrywanej decyzji organ zaproponował do uwzględnienia w projekcie budowlanym użycie mat antywibracyjnych jako elementu ograniczającego zasięg uciążliwości wibroakustycznych. Jak wskazują autorzy raportu na stronie nr 131, maty

antywibracyjne „zostaną zaproponowane na stacjach kolejowych w celu ograniczenia oddziaływania zatrzymujących się pociągów oraz na terenach otwartych, gdy odległość budynków mieszkalnych jest mniejsza od 20 m(...)". Dla zmniejszenia uciążliwości hałasowych wzdłuż rozpatrywanej linii kolejowej organ wskazał lokalizację ekranów akustycznych o wysokości 5 m i określił, iż muszą się charakteryzować izolacyjnością akustyczną nie mniejszą niż 30 dB oraz wyglądem (materiały, kolorystyka, wykończenie itp.) wpisującym się w otaczający krajobraz. W razie konieczności obniżenia wysokości ekranów akustycznych nakazał uwzględnić w projekcie budowlanym zastosowanie na ekranach reduktora hałasu – OKTAGONU.

Ponadto na wnioskodawcę nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej (punkt 1 części VII decyzji), w zakresie skuteczności zastosowanych środków ochrony akustycznej. Jeżeli w wyniku analizy, pomimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych, zostaną stwierdzone przekroczenia wartości dopuszczalnych poziomów hałasu, wówczas zostaną podjęte działania zmierzające do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, zgodnie z art. 135 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska.

Analizowana linia kolejowa nie będzie miała istotnego wpływu na jakość powietrza atmosferycznego, ponieważ jest w całości zelektryfikowana i przejeżdżające pociągi nie będą powodować bezpośrednich emisji. Ewentualne zanieczyszczenia powietrza mogą być związane z emisją dwutlenku węgla CO_2, powstałego w wyniku stosowanego w wybranych obiektach (nastawniach, dróżniczówkach) ogrzewania węglowego. Jednakże w celu ograniczenia emisji CO_2 i zminimalizowania oddziaływania inwestycji na jakość powietrza atmosferycznego autorzy raportu zaproponowali zmianę sposobu ogrzewania z węglowego na elektryczne i olejowe (strona nr 128 raportu).

Ad. 24)

Burmistrz Miasta Milanówka zarzucił, iż nie uwzględniono wniosku Urzędu Miasta Milanówka z dnia 9 listopada 2009 r. o przeprowadzenie rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa na terenie miasta Milanówka. Strona jest świadoma, iż rozprawa odbyła się w Jaktorowie, jednakże jej termin – 28 sierpnia 2009 r. - przypadł na okres, kiedy wielu mieszkańców przebywało na urlopie i nie wszyscy zainteresowani mogli przybyć na rozprawę. Lokalizacja natomiast stanowiła barierę dla starszych osób, mających problemy z dojazdem do dalszych miejscowości. Ponadto odwołujący się uważa, iż na rozprawie w Jaktorowie poruszane były głównie problemy związane z tamtym rejonem.

Odnosząc się do powyższych zarzutów należy wyjaśnić, iż w myśl art. 89 § 1 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego organ administracji publicznej przeprowadzi w toku postępowania rozprawę w każdym przypadku, gdy zapewni to przyspieszenie lub uproszczenie postępowania bądź osiągnięcie celu wychowawczego (...), natomiast zgodnie z art. 32 ust. 1 pkt 2 Poś przed wydaniem decyzji wymagających udziału społeczeństwa organ administracji właściwy do ich wydania może przeprowadzić rozprawę administracyjną, otwartą dla społeczeństwa.

Należy wyjaśnić, że przepisy te nie wskazują na obowiązek przeprowadzenia rozprawy administracyjnej przez organ prowadzący postępowanie, a pozostawiają to uznaniu organu. Skoro jednak Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie postanowił nie przeprowadzać rozprawy w innej miejscowości, oznacza to, że nie uznał tego za celowe dla przyspieszenia lub uproszczenia przebiegu postępowania. Z uwagi na fakt, iż najwięcej kwestii problematycznych wynikało z przebudowy peronu w Jaktorowie, organ I instancji wybrał właśnie tę miejscowość

jako miejsce do przeprowadzenia rozprawy. Większość przybyłych stanowili mieszkańcy Jaktorowa, a przebieg rozprawy kształtowali jej uczestnicy.

Organ odwoławczy zdaje sobie sprawę, iż dojazd osób starszych do innej miejscowości mógł stanowić przeszkodę w dotarciu na rozprawę, jednakże w trakcie postępowania organ właściwy do wydania decyzji zapewnił udział społeczeństwa we wszystkich gminach w terminie od 9 października 2009 r. do 30 listopada 2009 r., w ramach którego każdy miał możliwość zapoznania się ze zgromadzoną dokumentacją w sprawie oraz złożenia uwag i wniosków w formie pisemnej czy też ustnie do protokołu.

Do zagadnienia dotyczącego rozprawy administracyjnej otwartej organ odwoławczy odniósł się także udzielając odpowiedzi na zarzuty 7), 21) i 62) niniejszej decyzji.

Mając powyższe na uwadze, stawiany zarzut należy uznać za niezasadny.

Ad. 25) i 47)

Zarzut dotyczący naruszenia art. 8 oraz art. 107 § 1 i 3 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego poprzez udostępnienie na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pozbawionej stron nr 38 i 39, co uniemożliwiło zainteresowanym zapoznanie się z treścią decyzji, należy uznać za bezpodstawny. Czesława Skoneczna oraz Towarzystwo Przyjaciół Jaktorowa podnoszą, iż fakt umieszczenia na stronie internetowej niekompletnej decyzji, pozbawionej pełnego uzasadnienia faktycznego i prawnego, spowodował iż strony nie miały możliwości zapoznania się z pełną treścią decyzji i wniesienia pełnego i poprawnego odwołania. Czesława Skoneczna skarży się, że w treści decyzji nie mogła znaleźć informacji czy i jak zostały rozpatrzone składane przez nią w trakcie udziału społeczeństwa uwagi i wnioski.

Przepis określony w art. 8 Kpa nakłada na organy administracji publicznej obowiązek prowadzenia postępowania w sposób zapewniający pogłębianie zaufania obywateli do organów Państwa oraz pogłębianie świadomości i kultury prawnej obywateli.

Zgodnie z art. 107 Kpa decyzja powinna zawierać: oznaczenie organu administracji publicznej, datę wydania, oznaczenie strony lub stron, powołanie podstawy prawnej, rozstrzygnięcie, uzasadnienie faktyczne i prawne, pouczenie, czy i w jakim trybie służy od niej odwołanie, podpis z podaniem imienia i nazwiska oraz stanowiska służbowego osoby upoważnionej do wydania decyzji. Decyzja, w stosunku do której może być wniesione powództwo do sądu powszechnego lub skarga do sądu administracyjnego, powinna zawierać ponadto pouczenie o dopuszczalności wniesienia powództwa lub skargi (§ 1). Uzasadnienie faktyczne decyzji powinno w szczególności zawierać wskazanie faktów, które organ uznał za udowodnione, dowodów, na których się oparł, oraz przyczyn, z powodu których innym dowodom odmówił wiarygodności i mocy dowodowej, zaś uzasadnienie prawne - wyjaśnienie podstawy prawnej decyzji, z przytoczeniem przepisów prawa (§ 3).

Mając powyższe na uwadze należy wskazać, iż rozpatrywana decyzja zawiera wszystkie wymagane dla niej elementy. Z uwagi na fakt, że liczba stron postępowania przekracza 20 osób, strony postępowania zostały zawiadomione o jej wydaniu przez obwieszczenie w trybie art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego.

Odnosząc się do kwestii braku fragmentu decyzji zamieszczonej na stronie internetowej organu prowadzącego postępowanie należy stwierdzić, iż zarówno na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, jak również na tablicy ogłoszeń urzędu widniało ogłoszenie, w którym zawiadomiono o możliwości zapoznania się z treścią decyzji w

siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, ul. Henryka Sienkiewicza 3, pok. 305, w dniach poniedziałek - piątek w godz. 8:00 - 16:00. Informacja o wydanej decyzji była także umieszczona w sposób zwyczajowo przyjęty w: Urzędzie Dzielnicy Wola m.st. Warszawy, Urzędzie Dzielnicy Włochy m.st. Warszawy, Urzędzie Dzielnicy Ursus m.st. Warszawy, Urzędzie Gminy Puszcza Mariańska, Urzędzie Gminy Żyrardów, Urzędzie Gminy Jaktorów, Urzędzie Gminy Grodzisk Mazowiecki, Urzędzie Gminy Milanówek, Urzędzie Gminy Brwinów, Urzędzie Gminy Pruszków, Urzędzie Gminy Piastów, Urzędzie Gminy Wiskitki, siedzibie PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

W związku z tym osoby zainteresowane nie były pozbawione możliwości zapoznania się z pełną treścią decyzji.

Mając na uwadze kwestię braku możliwości odnalezienia w treści decyzji informacji czy i jak zostały rozpatrzone składane przez Czesławę Skoneczną w trakcie udziału społeczeństwa uwagi i wnioski, należy wyjaśnić, iż sposób ich rozpatrzenia został przedstawiony na stronach nr 40 i 41 skarżonej decyzji. Zatem nawet, jeśli w treści umieszczonej na stronie internetowej decyzji brakowało stron nr 38 i 39, to nie stanowiło to problemu w odszukaniu informacji czy i jak zostały rozpatrzone uwagi i wnioski składane przez zainteresowaną Czesławę Skoneczną.

Ad. 26), 30) i 66)

Za niesłuszny należy uznać zarzut, w którym stwierdza się, że naruszone zostały art. 6, 7, 9, 28 i 81 Kodeksu postępowania administracyjnego oraz art. 48 ust. 2 ustawy Prawo ochrony środowiska poprzez nierozpatrzenie wniosku Czesławy Słonecznej, zgłoszonego w piśmie z dnia 29 października 2009 r. o uznanie za stronę postępowania oraz z uwagi na fakt, że jako strona bez własnej winy nie brała udziału w postępowaniu przed Generalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska i Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w sprawie wydania opinii. W związku z tym faktem skarżący złożyli wnioski o wznowienie postępowania.

Czesława Skoneczna oraz Towarzystwo Przyjaciół Jaktorowa wskazują, iż doszło do naruszenia art. 107 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego poprzez brak oznaczenia stron postępowania. Zdaniem Czesławy Skonecznej z treści przedmiotowej decyzji wynika, że stroną jest jedynie inwestor.

W myśl art. 6 Kpa organy administracji publicznej działają na podstawie przepisów prawa. Zapis przedstawiony w art. 7 Kpa odnosi się do zasady praworządności i dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego sprawy, przy uwzględnieniu interesu społecznego i słusznego interesu jednostki. Zasada określona w art. 9 Kpa kształtuje obowiązek udzielania stronom postępowania pełnej informacji o okolicznościach faktycznych i prawnych. Art. 28 Kpa wyjaśnia definicję strony postępowania, w myśl której stroną jest każdy, czyjego interesu prawnego lub obowiązku dotyczy postępowanie lub kto żąda czynności organu ze względu na swój interes prawny lub obowiązek. W świetle art. 81 Kodeksu postępowania administracyjnego okoliczność faktyczna może być uznana za udowodnioną, jeżeli strona miała możność wypowiedzenia się co do przeprowadzonych dowodów. Zgodnie z art. 48 ust. 2 Poś, dla zapewnienia odpowiedniego poziomu merytorycznego, w postępowaniu zmierzającym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach powinny brać udział organy współdziałające poprzez uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia.

Odnosząc się do stawianych zarzutów należy wyjaśnić, iż z uwagi na fakt, że liczba stron postępowania przekracza 20 osób, strony postępowania zostały zawiadomione o jej wydaniu przez obwieszczenie w trybie art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego. Taki sposób

zawiadamiania stron nie świadczy o tym, iż, z uwagi na literalne umieszczenie w rozdzielniku, stroną jest jedynie inwestor. Organ I instancji miałby obowiązek ustalenia, która z wymienionych osób posiada interes prawny w sprawie, gdyby zostały złożone uwagi i wnioski niezależnie od wyznaczonych terminów dla udziału społeczeństwa. Wówczas obligatoryjne byłoby ustalenie czy wnioskodawca jest stroną i w sytuacji zajścia przesłanek z art. 28 Kpa odniesienie się do przedstawionych uwag i wniosków. W przeciwnym razie, gdyby warunki te nie zostały spełnione, należałoby powołać się na mający zastosowanie dla społeczeństwa zapis art. 32 ust. 1a Poś, w myśl którego uwagi wnioski złożone po upływie terminu „21 dni" pozostawia się bez rozpatrzenia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie w zawiadomieniu z dnia 3 czerwca 2009 r. poinformował strony postępowania o wystąpieniu do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie oraz Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia. Powyższe zawiadomienie zostało obwieszczone w sposób zwyczajowo przyjęty przez okres 14 dni w: siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, Urzędzie Dzielnicy Wola m. st. Warszawy, Urzędzie Dzielnicy Włochy m. st. Warszawy, Urzędzie Dzielnicy Ursus m. st. Warszawy, Urzędzie Gminy Puszcza Mariańska, Urzędzie Gminy Żyrardów, Urzędzie Gminy Jaktorów, Urzędzie Gminy Grodzisk Mazowiecki, Urzędzie Gminy Milanówek, Urzędzie Gminy Brwinów, Urzędzie Gminy Pruszków, Urzędzie Gminy Piastów, Urzędzie Gminy Wiskitki oraz PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., zgodnie z art. 49 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego.

Ponadto w zawiadomieniu z dnia 5 października 2009 r. strony zostały poinformowane o zamieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o wniosku z dnia 14 listopada 2008 r. oraz o wyłożonej do wglądu zebranej dokumentacji w sprawie, możliwości zapoznania się z nią w dniach od 10 października 2009 r. do dnia 29 października 2009 r. w siedzibie organu prowadzącego postępowanie i możliwości składania uwag i wniosków. Przed wydaniem decyzji w zawiadomieniu z dnia 30 października 2009 r. organ I instancji powiadomił strony o zebranym materiale dowodowym w sprawie. Zatem strony były na bieżąco informowane o każdym etapie postępowania. Organ administracji zapewnił warunki realizacji przez stronę jej uprawnień do podejmowania czynności procesowych, w związku z czym bezzasadnym wydaje się zarzut, iż strona bez własnej winy nie brała udziału w postępowaniu. Skarżący mieli wiedzę o tym, że przed Generalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska i Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym toczą się postępowania.

Z uwagi na fakt, iż w dniu 21 września 2009 r. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska wydał postanowienie o uzgodnieniu warunków realizacji przedsięwzięcia, a w dniu 20 marca 2009 r. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny wydał pozytywną opinię dla planowanego przedsięwzięcia, dopełniono wymagań zawartych w art. 48 ust. 2 Poś.

Organ może także dopuścić do udziału w postępowaniu z zakresu ochrony środowiska na prawach strony organizacje ekologiczne, które w trakcie udziału społeczeństwa złożą uwagi wnioski wraz z wnioskiem wyrażającym chęć uczestniczenia w postępowaniu wymagającym udziału społeczeństwa. Jednakże forma w jakiej powinno to nastąpić pozostaje nierozstrzygnięta. Art. 33 ust. 1 Poś stanowi ogólnie, że organizacje ekologiczne uczestniczą w postępowaniu na prawach strony, ale nie określa formy prawnej, w jakiej są one dopuszczane do udziału w postępowaniu. W art. 33 ust. 2 wskazano jedynie, iż odmowa dopuszczenia do udziału w postępowaniu organizacji ekologicznej następuje w drodze postanowienia, na które służy zażalenie. Przyjmuje się zatem, że dopuszczenie organizacji ekologicznej na prawach strony do

udziału w postępowaniu w sprawach z zakresu ochrony środowiska nie wymaga wydania postanowienia.

W związku z powyższym zarzut należy uznać za niesłuszny.

Ad. 28), 61) i 65)

Odwołujący się zarzucają przedmiotowej decyzji naruszenie art. 46a ust. 4 pkt 2 i art. 56 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska poprzez brak dokumentów świadczących o badaniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gmin: Puszcza Mariańska, Wiskitki, Żyrardów, Jaktorów, Grodzisk Mazowiecki, Milanówek, Brwinów, Pruszków, Piastów i dzielnic Warszawy: Wola, Włochy i Ursus.

Nieprzedłożenie wymaganych wypisów i wyrysów z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gmin istotnie należy uznać za nieprawidłowość, jednakże powyższy brak został uzupełniony na etapie postępowania odwoławczego i nie powoduje konieczności uchylenia decyzji. Wymagane wypisy i wyrysy z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego zostały przedłożone pismem z dnia 29 września 2010 r. na etapie wydawania decyzji organu drugiej instancji i ocenione pod kątem zgodności inwestycji z planem.

Zgodność lokalizacji inwestycji z ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gmin była weryfikowana na etapie opracowywania raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, co znalazło odzwierciedlenie w rozdziale 2.4 raportu. Na stronach nr 26 do 32 raportu dokładnie opisano ustalenia obowiązujących w momencie opracowywania dokumentacji przedmiotowej sprawy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego odnośnie obszarów znajdujących się w odległości maksymalnie 200 m od linii kolejowej.

Zgodnie z informacją przedstawioną przez autorów raportu w rozdziale 2.4, na terenie gminy Puszcza Mariańska obszary otaczające linię kolejową nr 1 mają niewielkie pokrycie w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Na terenie gminy Wiskitki plany miejscowe obszarów wsi Jasionka i Franciszków straciły moc z dniem 31 grudnia 2003 r. Podobnie na terenie miasta Milanówka część miejscowych planów straciła ważność z dniem 31 grudnia 2003 r. Obowiązujących wzdłuż linii kolejowej nr 1 miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego nie posiadają także dzielnice miasta Warszawy: Wola, Włochy i Ursus.

Jak wskazano na stronie nr 32 raportu, przepisy uchwał o miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego obejmują pasy terenu przylegające do przedmiotowego, ponad 60 – kilometrowego odcinka linii kolejowej w następującym zakresie: tereny przyległe do linii po lewej stronie – na długości nieco ponad 17 km, a tereny przyległe do linii po prawej stronie - prawie 15 km.

Obejmują one głównie obszary w miastach i wsiach – tereny istniejącej zabudowy zwartej lub rozproszonej. Praktycznie brak jest planów na obszarach rolniczych lub leśnych.

Ponadto granice miejscowych planów, wraz z wyszczególnieniem terenów objętych ochroną przed hałasem przedstawiono w formie graficznej na „Mapie zasięgu oddziaływania hałasu" w załączniku 1 do raportu, co stanowiło podstawę analizy oddziaływania przedsięwzięcia w zakresie oddziaływań akustycznych oraz doborze właściwych środków minimalizujących.

Dla zobrazowania analizowanego tematu w załączniku nr 1 do raportu umieszczono również „Mapę terenów wzdłuż linii kolejowej nr 1 objętych obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego".

Warto podkreślić, że planowana modernizacja geometrii trasy zostanie utrzymana w granicach istniejącego pasa wywłaszczenia terenu, w związku z czym nie zaistnieje sytuacja niezgodności inwestycji z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Mając zatem na uwadze, iż w raporcie poświęcono rozdział 2.4 na omówienie położenia inwestycji względem miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, przytoczony zarzut należy uznać za bezzasadny.

Ad. 29)

Czesława Skoneczna podnosi, iż w dniu 19 listopada 2009 r. oraz ok. półtora tygodnia później, podczas wizyty w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie w aktach sprawy znajdowało się pełnomocnictwo o zakresie węższym niż przedmiot sprawy, podpisane przez osoby nie będące już członkami Zarządu PKP PLK S.A.

Ustosunkowując się do zarzutu wyjaśniam, iż w aktach sprawy znajduje się pełnomocnictwo z dnia 16 czerwca 2008 r., w którym Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, reprezentowany przez członków: Teresę Zwiernik i Agnieszkę Safutę – Pawlak upoważnił Krzysztofa Pogłóda do występowania w imieniu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w Warszawie przed organami administracji państwowej w sprawach związanych z procedurą postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, w związku z realizacją projektu *Modernizacja linii Warszawa – Łódź, II etap, Lot A*. Należy wyjaśnić, iż pełnomocnictwo udzielone w dniu 16 czerwca 2008 r. jest ważne i nie wskazuje na zakres węższy niż przedmiot sprawy, gdyż obejmuje wszystkie czynności związane z procedurą postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Zmianie uległa jedynie nazwa inwestycji, która doprecyzowuje zakres przedsięwzięcia, nie zmienił się zaś zakres rzeczowy robót przewidzianych do realizacji. Inwestor we wrześniu 2009 r. ujednolicił nazwę przedsięwzięcia w związku z pismem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 9 września 2009 r., przekazującym stanowisko Wojewody Mazowieckiego z dnia 1 września 2009 r.

Wojewoda Mazowiecki w ww. piśmie podkreśla, iż w obecnie obowiązującym stanie prawnym nie występuje pojęcie „modernizacja", które zostało wykreślone z ustawy Prawo budowlane z dniem 1 stycznia 1999 r., „jednakże mając na uwadze utrudnienia w realizacji niektórych projektów, szczególnie finansowanych ze środków Unii Europejskiej, dopuszcza się umieszczenie, w razie konieczności, w wydanych decyzjach dotyczących „przebudowy" lub „rozbudowy" w nawiasie określenia „modernizacja". Natomiast wydanie decyzji jedynie na „modernizację" nie jest dopuszczalne i powoduje, że wydana decyzja jest z mocy prawa nieważna." W związku z powyższym rozszerzona nazwa przedsięwzięcia została dostosowana do ustawowo określonej nomenklatury.

Odnosząc się do zarzutu, iż osoby, które podpisywały pełnomocnictwo nie są już członkami Zarządu PKP PLK S.A. należy wyjaśnić, że w dniu 16 września 2008 r., zgodnie z wpisem archiwalnym z dnia 1 stycznia 2008 r. dla podmiotu o numerze 0000037568 w Krajowym Rejestrze Sądowym Teresa Zwiernik i Agnieszka Safuta – Pawlak pełniły funkcję członków zarządu spółki i dokonywane przez nich w tym czasie czynności pozostają ważne. Udzielone pełnomocnictwo jest ważne do momentu zakończenia procedury w sprawie oceny oddziaływania na środowisko lub jego odwołania i nie zmienia tego fakt, iż zmienił się skład Zarządu PKP

Polskich Linii Kolejowych S.A. Nowi członkowie reprezentacji nie wypowiedzieli Krzysztofowi Pogłódowi pełnomocnictwa, zatem jest ono nadal obowiązujące. Ponadto w statucie spółki określono, iż „do składania oświadczeń woli w imieniu spółki wymagane jest współdziałanie dwóch członków zarządu albo członka zarządu łącznie z prokurentem". Nie zostały wymienione literalnie imiona i nazwiska członków zarządu, zatem pełnomocnictwo udzielone przez członków zarządu piastujących funkcje w dniu 16 września 2008 r. jest ważne do momentu, jaki został określony w pełnomocnictwie lub do odwołania pełnomocnictwa.

Ad. 34) i 37)

Czesława Skoneczna podniosła zarzut naruszenia art. 75 § 1, art. 77 § 1 i art. 78 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego poprzez nieuwzględnienie zawartego w jej piśmie z dnia 29 października 2009 r. wniosku o udostępnienie studium wykonalności dla inwestycji, włączenie tego dokumentu do akt sprawy i umożliwienie zapoznania się z nim stronom postępowania oraz wniosku „o przeprowadzenie obiektywnego dowodu przez zewnętrznego niezależnego eksperta – raportu o oddziaływaniu na środowisko ww. inwestycji – opinii na temat wpływu tej inwestycji na środowisko i prawo własności". Zdaniem skarżącej raport „ze względu na to, że jest opracowywany na zlecenie inwestora przez jednostki podlegające inwestorowi PKP – Centrum Naukowo Techniczne Kolejnictwa, jest niedokładny, lakoniczny i pomija ważne aspekty wpływu inwestycji na środowisko (...)", a zatem jest wadliwym dowodem w sprawie.

Przytoczone artykuły ustawy Kodeks postępowania administracyjnego zobowiązują organ administracji publicznej do dopuszczenia jako dowód wszystkiego, co może przyczynić się do wyjaśnienia sprawy, a nie jest sprzeczne z prawem (...) (art. 75 § 1), zebrania i rozpatrzenia wyczerpującego materiału dowodowego (art. 77 § 1), uwzględnienia żądania strony dotyczące przeprowadzenia dowodu, jeżeli przedmiotem dowodu jest okoliczność mająca znaczenie dla sprawy (art. 78 § 1).

Wniosek Czesławy Skonecznej, dotyczący udostępnienia studium wykonalności, zawarty w piśmie z dnia 29 października 2009 r., podobnie jak złożony w tej samej kwestii, pismem z dnia 29 października 2009 r. wniosek Stowarzyszenia Integracji Stołecznej Komunikacji oraz pismem z dnia 28 października 2009 r. wniosek Towarzystwa Przyjaciół Jaktorowa, zostały rozpatrzone, choć nie zostały uwzględnione w skarżonej decyzji. Na stronie nr 21 przedmiotowej decyzji (punkt 2.1) słusznie wskazano, iż „Dyrektywy Unii Europejskiej dotyczące oceny skutków przedsięwzięć na środowisko naturalne, w tym dyrektywa ooś, ani też ustawa Poś i ustawa ooś nie zobowiązują inwestorów do przedkładania społeczeństwu, w tym także organizacjom pozarządowym, na etapie uzyskania decyzji środowiskowej, studium wykonalności, które zawiera wiele informacji stanowiących tajemnice przedsiębiorstwa. Wykonawcy opracowujący studium są zawsze zobowiązani do zachowania tajemnicy danych, które pozyskali od PKP PLK S.A. i innych spółek Grupy PKP, niezbędnych do opracowania studium. W ramach procedury oceny oddziaływania na środowisko przedmiotem konsultacji społecznych jest więc tylko raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko".

Zasada legalizmu, określona w art. 7 Konstytucji Rzeczypospolitej stanowi, że organy władzy publicznej działają na podstawie i w granicach prawa. Oznacza to, iż działania organów władzy publicznej muszą być oparte na wyraźnie określonej normie kompetencyjnej. Organy mogą czynić tylko to, co im prawo nakazuje lub pozwala.

Zgodnie z art. 46a ust 4 ustawy Prawo ochrony środowiska do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia należy dołączyć:

poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, wraz z terenem działek sąsiednich (pkt 1), (...) wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony (pkt 2), (...) raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (...) (pkt 3).

Studium wykonalności nie jest dokumentem wymaganym do złożenia wraz z wnioskiem o wydanie decyzji środowiskowej, stanowi natomiast dokument wymagany przy ubieganiu się o dotacje, kredyty lub środki pomocowe z funduszy Unii Europejskiej. Celem realizacji studium wykonalności jest dostarczenie wszelkich danych istotnych do podjęcia decyzji inwestycyjnych, zarówno samemu inwestorowi, jak i instytucji finansującej, która na jego podstawie przeprowadza ocenę inwestycji. W związku z tym studium obejmuje wszelkie aspekty handlowe, techniczne, finansowe, ekonomiczne związane ze środowiskiem naturalnym, uwarunkowania projektu inwestycyjnego. Są to zatem dane, które, jak wyżej wspomniano, stanowią tajemnice przedsiębiorstwa i inwestor nie ma obowiązku poddawania ich konsultacjom społecznym.

Mając zaś na uwadze art. 75 § 1 i art. 77 § 1 Kpa należy podkreślić, iż organ prowadzący postępowanie administracyjne zebrał i poddał ocenie następujące dokumenty:

1. wniosek z dnia 14 listopada 2008 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia;
2. raport o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia (kwiecień 2009 r.) wraz z załącznikami oraz aneksem w zakresie oddziaływania na obszary Natura 2000 sporządzone przez Ove Arup & Partners Limited International Sp. z o.o. Oddział w Polsce i Centrum Naukowo – Techniczne Kolejnictwa z siedzibą w Warszawie (kwiecień 2009 r.);
3. wyjaśnienia nadesłane przez wnioskodawcę pismem z dnia 10 kwietnia 2009 r.., stanowiące odpowiedź na wezwanie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 2 marca 2009 r., wyjaśnienia nadesłane przez pełnomocnika inwestora w dniu 13 sierpnia 2009 r. jako odpowiedź na wezwanie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 7 sierpnia 2009 r. oraz wyjaśnienia z dnia 7 września 2009 r. jako odpowiedź na wezwanie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 26 sierpnia 2009 r.;
4. poświadczone przez właściwy organ kopie map ewidencyjnych obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie wraz z terenem działek sąsiednich,
5. pełnomocnictwo z dnia 16 czerwca 2008 r. udzielone przez Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie dla Krzysztofa Pogłóda.

Odnosząc się do zarzutu Czesławy Skonecznej, dotyczącego nieuwzględnienia wniosku „o przeprowadzenie obiektywnego dowodu przez zewnętrznego niezależnego eksperta – raportu o oddziaływaniu na środowisko ww. inwestycji – opinii na temat wpływu tej inwestycji na środowisko i prawo własności" należy stwierdzić, iż do powyższego wniosku organ I instancji odniósł się na stronie nr 40 skarżonej decyzji (punkt 14.2).

Należy wskazać, iż raport na zlecenie inwestora został opracowany przez niezależnego wykonawcę, który zatrudnia doświadczonych w zakresie ocen oddziaływania na środowisko ekspertów. Autorzy raportu o oddziaływaniu na środowisko zachowali obiektywizm. Raport wraz z aneksami jest zgodny z art. 52 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska i zawiera wszystkie elementy wymienione w ww. artykule. Szczegółowo określono i oceniono w nim wpływ przedmiotowego przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska, ludzi oraz zabytki, przy uwzględnieniu przyjętych przez inwestora rozwiązań lokalizacyjnych, projektowych, technicznych, technologicznych, a także określono szereg działań mających na celu zapobieganie oraz minimalizowanie ewentualnego negatywnego wpływu inwestycji na środowisko oraz zdrowie

i warunki życia ludzi. Szczegółowo przeanalizowano także możliwy wpływ inwestycji na obszary Natura 2000 oraz inne formy ochrony przyrody. Ocena dokumentu, jakim jest raport, następuje w decyzji pierwszej instancji, która przenosi jego zapisy. Należy jednak zwrócić uwagę, iż organ nie czyni tego automatycznie, ale dokonuje oceny dowodowej raportu.

Biorąc powyższe pod uwagę, należy stwierdzić, że stawiany zarzut należy uznać za niesłuszny.

Ad. 35)

Zarzut naruszenia art. 7 i art. 8 Kodeksu postępowania administracyjnego poprzez nieuwzględnienie zawartego w piśmie Czesławy Skonecznej z dnia 29 października 2009 r. wniosku o przeprowadzenie wizji lokalnej terenu inwestycji na obszarze gminy Jaktorów przy granicy z działką ewidencyjną nr 437/1 z udziałem przedstawicieli inwestora, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie i autora raportu, należy uznać za bezzasadny.

Na stronie nr 40 przedmiotowej decyzji (punkt 14.3) organ I instancji wskazał, iż wniosek został uwzględniony na etapie opracowywania raportu oraz postępowania z udziałem społeczeństwa, kiedy dokonano kilku wizji lokalnych.

Do zagadnienia wizji lokalnych odniósł się także pełnomocnik inwestora Krzysztof Pogłód w piśmie z dnia 13 sierpnia 2009 r. kierowanym do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, w którym podkreślił, iż „w ramach projektu przeprowadzono inwentaryzację przyrodniczą oraz kilka dodatkowych wizji terenowych, mających na celu stwierdzenie występowania w otoczeniu omawianej linii kolejowej chronionych i rzadkich gatunków roślin i zwierząt". Podobne wizje oraz prace terenowe musiały się odbyć w celu sporządzenia poprawnego raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, odzwierciedlającego prognozowane oddziaływanie na środowisko, zdrowie i warunki życia ludzi, zabytki i dobra materialne. Potwierdzenie na to znajduje się na stronie nr 16 aneksu do raportu w zakresie oddziaływania na obszary Natura 2000: „przeprowadzono także wizje lokalne w lipcu 2008 r. (wzdłuż całej linii kolejowej) oraz we wrześniu 2008 w wybranych miejscach trasy" oraz w uzupełnieniu do raportu nadesłanym przez Krzysztofa Pogłóda pismem z dnia 8 listopada 2010 r., znak: 207255-00, w którym na stronie nr 1 wskazano, że „dodatkową inwentaryzację przyrodniczą pod kątem wykrycia siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej wykonał na początku września 2010 r. dr Marek Wierzba".

Ponadto, jak stwierdził organ I instancji na stronie nr 40 przedmiotowej decyzji, w Jaktorowie 27 sierpnia 2009 r. odbyła się rozprawa administracyjna otwarta dla wszystkich zainteresowanych. Istniała wówczas możliwość wyjaśnienia problemowych kwestii przy udziale świadków w drodze oględzin (art. 89 § 2 Kpa).

Ad. 36)

Zdaniem strony naruszony został art. 7 i art. 95 Kodeksu postępowania administracyjnego, poprzez brak merytorycznego rozpatrzenia zawartego w piśmie Czesławy Skonecznej z dnia 29 października 2009 r. wniosku o przeprowadzenie rozprawy administracyjnej w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie z udziałem stron, których grunty przeznaczone są do wywłaszczenia. Ponadto skarżąca zarzuca, iż podczas rozprawy administracyjnej mieszkańcom Jaktorowa ograniczono czas na przedstawianie uwag i wniosków, podczas gdy innym uczestnikom spotkania nie stawiano takich ograniczeń.

W świetle powyższych zarzutów wyjaśnić należy, że do wniosku Czesławy Skonecznej o przeprowadzenie rozprawy administracyjnej w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie odniesiono się na stronie nr 40 skarżonej decyzji (punkt 14.4). Organ I instancji wyjaśnił, iż wniosek nie został uwzględniony, gdyż najwięcej uwag i wniosków odnosiło się do odcinka linii kolejowej na obszarze gminy Jaktorów, stąd propozycja zorganizowania rozprawy właśnie w tej lokalizacji. Rozprawa dotyczyła całego odcinka linii nr 1, przebiegającego w granicach województwa mazowieckiego. Rozprawę administracyjną otwartą dla społeczeństwa zorganizowano w dniu 27 sierpnia 2009 r. o godz. 17.00 w Sali Ochotniczej Straży Pożarnej w Jaktorowie, ul. Warszawska 2.

Społeczeństwo, w tym strony postępowania, samorządowe jednostki organizacyjne oraz organizacje społeczne zostały powiadomione o rozprawie w drodze obwieszczenia z dnia 12 sierpnia 2009 r., znak: RDOŚ-14-WOOŚ-II-SK-6613-125/08, umieszczonego na stronie internetowej organu prowadzącego postępowanie oraz w sposób zwyczajowo przyjęty przez okres 14 dni w: Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, Urzędzie Dzielnicy Wola m. st. Warszawy, Urzędzie Dzielnicy Włochy m. st. Warszawy, Urzędzie Dzielnicy Ursus m. st. Warszawy, Urzędzie Gminy Puszcza Mariańska, Urzędzie Gminy Żyrardów, Urzędzie Gminy Jaktorów, Urzędzie Gminy Grodzisk Mazowiecki, Urzędzie Gminy Milanówek, Urzędzie Gminy Brwinów, Urzędzie Gminy Pruszków, Urzędzie Gminy Piastów, Urzędzie Gminy Wiskitki, PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., zgodnie z art. 49 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego.

W ramach spotkania umożliwiono przybyłym zapoznanie się z raportem o oddziaływaniu na środowisko. Podczas rozprawy poruszono kluczowe zagadnienia dotyczące m.in. budowy ekranów dźwiękoszczelnych, budowy oraz położenia peronów, wariantów przejść dla pieszych i in. Z przebiegu rozprawy sporządzono protokół, w którym odniesiono się do treści zgłoszonych w czasie rozprawy uwag i wniosków. Protokół ten umieszczono ponadto na stronie internetowej organu prowadzącego postępowanie.

Zgodnie z informacją zawartą na stronie nr 4 protokołu, po sporządzeniu protokołu został on odczytany i pod jego treścią uczestnicy złożyli swoje podpisy. Organ odwoławczy, analizując zawartość protokołu nie znalazł informacji, jakoby podczas rozprawy niektórych uczestników obowiązywały ograniczenia czasowe i nie mieli możliwości złożenia swoich propozycji, uwag czy przedstawienia dowodów. Ponadto, w załączniku nr 9 do protokołu, stanowiącym listę osób podpisanych pod protokołem widnieje także podpis Czesławy Skonecznej. Gdyby uczestnik nie zgadzał się z treścią odczytanego protokołu, chciał jeszcze coś dodać, miał możliwość odstąpienia od złożenia podpisu. Skoro jednak Czesława Skoneczna podpisała się, zgodziła się na warunki przyjęte na rozprawie.

Strona podnosi, iż złożone w trakcie rozprawy pismem z dnia 27 sierpnia 2009 r. uwagi i wnioski nie zostały rozpatrzone. Należy wyjaśnić, iż Czesława Skoneczna w trakcie udziału społeczeństwa przedstawiła dokładnie te same uwagi i wnioski, które przedłożyła na rozprawie, zatem należy uznać, iż organ odniósł się do nich na stronach nr 40 i 41 przedmiotowej decyzji (punkty od 14.1 do 14.6).

W związku z powyższym należy stwierdzić, iż podnoszone zarzuty nie zasługują na uwzględnienie.

Ad. 38) i 39)

Zdaniem Czesławy Skonecznej naruszony został art. 52 ustawy Prawo ochrony środowiska poprzez sporządzenie niedokładnego, lakonicznego raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, w którym pominięto ważne aspekty wpływu inwestycji na środowisko. W opinii strony w raporcie brakuje informacji, że budynki zlokalizowane na działce nr 347/1 „będą narażone na niszczenie od drgań i fal akustycznych od pociągów pospiesznych jeżdżących z prędkością 160 km/h, gdyż nie przewidziano na linii kolejowej przebiegającej obok nich zastosowania podkładek antywibracyjnych" oraz nie zawarto informacji, którzy właściciele gruntów przylegających do terenów PKP będą wywłaszczeni w związku z planowanym przedsięwzięciem.

Skarżąca zarzuca decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie naruszenie art. 47 pkt 1 lit. b ustawy Prawo ochrony środowiska oraz przepisów Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej gwarantujących nienaruszalność własności, z uwagi na brak analizy i oceny bezpośredniego i pośredniego wpływu przedsięwzięcia na dobra materialne. Zarzuty te podniesiono w kontekście nieruchomości stanowiących własność Czesławy Skonecznej, które według nieoficjalnych informacji częściowo będą podlegały wywłaszczeniu.

Ustosunkowując się do podnoszonych zarzutów, należy stwierdzić, iż raport o oddziaływaniu planowanej inwestycji na środowisko opracowany w Warszawie w kwietniu 2009 r., przez Ove Arup & Partners Limited International Sp. z o.o. Oddział w Polsce przy współpracy z Centrum Naukowo – Technicznym Kolejnictwa z siedzibą w Warszawie, wraz z załącznikami i aneksami, został sporządzony zgodnie z art. 52 ustawy Prawo ochrony środowiska i zawiera wszystkie elementy wymienione w ww. artykule.

Odnosząc się do kwestii niszczenia budynków na działce nr 347/1 na skutek działania drgań należy wyjaśnić, że przepisy w zakresie ochrony środowiska nie przewidują zagadnienia ochrony przed drganiami. Ochrona taka realizowana jest w oparciu o przepisy prawa budowlanego oraz normy budowlane. Kompetencje w tym zakresie należą zatem do organów administracji architektoniczno - budowlanej oraz nadzoru budowlanego, a zagadnienia związane z tym zjawiskiem powinny być rozstrzygnięte dopiero na etapie związanym z uzyskiwaniem pozwolenia na budowę.

Na stronie nr 5 w punkcie 4 części III rozpatrywanej decyzji organ zaproponował do uwzględnienia w projekcie budowlanym użycie mat antywibracyjnych jako elementu wyciszającego torowisko. Jak wskazują autorzy raportu na stronie nr 131 maty antywibracyjne „zostaną zaproponowane na stacjach kolejowych w celu ograniczenia oddziaływania zatrzymujących się pociągów oraz na terenach otwartych, gdy odległość budynków mieszkalnych jest mniejsza od 20 m, w szczególnie uzasadnionych przypadkach potwierdzonych pomiarowo (w trakcie realizacji inwestycji), gdy poziom drgań przekracza strefę IIB wg skal SWD". W miejscowości Chylice Kolonia maty zostaną zlokalizowane na odcinku od km 34+820 do km 34+870 oraz od km 35+050 do km 35+120, zatem wskazywana przez Czesławę Skoneczną działka nie zostanie zabezpieczona za pomocą użycia mat, z uwagi na brak takiej konieczności.

Odnosząc się do zarzutu dotyczącego braku analizy oraz bezpośredniego i pośredniego wpływu przedsięwzięcia na dobra materialne, należy wyjaśnić, iż na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia organ zobowiązany jest jedynie do zidentyfikowania wszelkich zagrożeń i uciążliwości zamierzonego przedsięwzięcia wobec środowiska i na tej podstawie określenia warunków likwidacji lub minimalizacji tych zagrożeń. Oznacza to, iż kwestie dotyczące lokalizacji inwestycji, rozwiązań projektowych i

technicznych, czy wywłaszczenia nieruchomości wykraczają poza zakres przedmiotowy sprawy oraz określone w przepisach ustawy Prawo ochrony środowiska kompetencje organu w zakresie ocen oddziaływania na środowisko, zatem nie uwzględniono ich w zapisach zaskarżonej decyzji. Zagadnienie wywłaszczenia nieruchomości pod inwestycje publiczne regulują zapisy ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2004 r. Nr 261, poz. 2603 ze zm.) i następuje ono w odrębnym postępowaniu.

Należy jednak wskazać, iż dla przedmiotowego przedsięwzięcia, jak podkreślono na stronie nr 10 raportu „w założeniach modernizacji geometrii trasy przyjęto zasadę utrzymania trasy linii w granicach istniejącego pasa wywłaszczenia terenu". Ponadto na stronie nr 94 raportu wskazano, iż „nie przewiduje się wykupów ani wyburzeń budynków mieszkalnych".

Mając powyższe na uwadze, podnoszone zarzuty należy uznać za bezzasadne.

Ad. 40)

Czesława Skoneczna w odwołaniu wskazuje na naruszenie art. 56 ust. 3 Prawa ochrony środowiska poprzez pominięcie w charakterystyce przedsięwzięcia „informacji o tunelach, przejściach podziemnych i drogach dojazdowych, parametrach technicznych, powierzchni i położeniu w terenie, z informacją, które z nich będą zlokalizowane na gruntach PKP, które na terenach Skarbu Państwa, gminnych czy prywatnych, a także które grunty i gdzie będą pozyskane metodą wywłaszczeń".

W myśl art. 56 ust. 3 Poś charakterystyka całego przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W przepisie tym zatem określono jedynie ogólnie, że stanowi ona załącznik do decyzji bez doprecyzowania jakie wymagania powinna spełniać. „Zgodnie z art. 107 § 1 Kpa załącznik do decyzji powinien zawierać stosowną adnotację opatrzoną podpisem i pieczęcią oraz wskazującą datę i numer decyzji, której stanowić ma integralną część" (wyrok NSA w Warszawie z dnia 21 czerwca 1999 r., sygn. akt IV SA 1757/98, LEX nr 47867). Analizowana charakterystyka przedsięwzięcia zawiera wszystkie wymagane w tym przepisie elementy.

Z treści art. 56 ust. 3 Poś nie wynika bezpośrednio, jakie informacje powinny być zawarte w charakterystyce przedsięwzięcia i jaki powinien być ich poziom szczegółowości. Z punktu widzenia materialnoprawnego charakterystyka przedsięwzięcia powinna być odzwierciedleniem karty informacyjnej przedsięwzięcia, która zawiera podstawowe informacje o przedsięwzięciu. W opinii Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska charakterystyka przedsięwzięcia zawiera wszystkie najważniejsze elementy: informuje kto jest inwestorem, przedstawia ogólny opis i lokalizację planowanej inwestycji oraz charakterystykę z zakresem przewidywanych robót. Należy dodać, iż - jak wyjaśniono w poprzednich punktach - kwestie dotyczące lokalizacji inwestycji, rozwiązań projektowych i technicznych, czy wywłaszczenia nieruchomości, z racji iż wykraczają poza zakres przedmiotowy sprawy oraz określone w przepisach ustawy Prawo ochrony środowiska kompetencje organu w zakresie ocen oddziaływania na środowisko, pozostawiono bez uwzględnienia w zapisach zaskarżonej decyzji. Ponadto autorzy raportu na stronie nr 10 raportu przedstawili informację, że „w założeniach modernizacji geometrii trasy przyjęto zasadę utrzymania trasy linii w granicach istniejącego pasa wywłaszczenia terenu". Mając powyższe na uwadze, organ odwoławczy nie dopatrzył się nieprawidłowości w charakterystyce przedsięwzięcia.

Ad. 41)

Skarżący wskazują na naruszenie art. 56 ust. 2 pkt 2 i 6 ustawy Prawo ochrony środowiska poprzez brak w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie precyzyjnych informacji na temat konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, podczas gdy z uwagi na przekroczenia norm hałasu, drgań oraz braku „dostępu do światła słonecznego" przy zastosowaniu nieprzezroczystych ekranów akustycznych istnieje taki wymóg. Zdaniem Czesławy Skonecznej w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko jest mowa o konieczności utworzenia takiego obszaru, jednakże nie wskazano gdzie i w jakim zakresie.

Należy jeszcze raz wyjaśnić, że przepisy w zakresie ochrony środowiska nie przewidują zagadnienia ochrony przed drganiami. Do kwestii tej organ odwoławczy odniósł się, udzielając odpowiedzi na zarzuty 5) i 6) niniejszej decyzji.

Zagadnienie „dostępu światła" nie jest regulowane zapisami ustawy Prawo ochrony środowiska, natomiast mając na uwadze nałożony na inwestora w części III punkt 2 decyzji warunek dotyczący charakterystyki ekranów, należy podkreślić, iż organ nie narzucił w sposób jednoznaczny obowiązku wykonania ekranów akustycznych nieprzezroczystych. Wyglądem mają się wpisywać w otaczający krajobraz. Nieprzezroczysty materiał jest istotny z uwagi na konieczność ochrony ptaków. Jednakże w ostateczności mogą to być konstrukcje dwudzielne, składające się z części przezroczystej oraz nieprzezroczystej barwnej. W przypadku zastosowania elementów przezroczystych organ nałożył warunek umieszczenia na nich nadruków w formie poprzecznych pasów. W uzasadnionych przypadkach np. w sąsiedztwie obiektów zabytkowych organ I instancji dopuścił stosowanie ekranów akustycznych przezroczystych barwnych, co ma na celu eliminację kolizji z ptakami. Ponadto przy konieczności obniżenia wysokości ekranów akustycznych inwestor jest zobowiązany do zastosowania reduktora hałasu – oktagonu.

Zgodnie z art. 56 ust. 2 pkt 6 Poś w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ określa w przypadku, o którym mowa w art. 135 ust. 1 Poś - stwierdzenie konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Art. 135 ust. 1 Poś odnosi się do sytuacji, w której, jeżeli z postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, z analizy porealizacyjnej albo z przeglądu ekologicznego wynika, że mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu, to dla (...) trasy komunikacyjnej (...), tworzy się obszar ograniczonego użytkowania.

Należy wskazać, iż na stronie nr 146 raportu o oddziaływaniu na środowisko przedstawiono informację, iż „na podstawie opracowanego raportu oraz wykonanych obliczeń modelowych, można z dużym prawdopodobieństwem powiedzieć, że w przypadku danej inwestycji nie zajdzie potrzeba ustanowienia obszarów ograniczonego użytkowania.". Zgodnie z prognozą zawartą w raporcie oraz przedstawioną na załącznikach graficznych (mapa zasięgu oddziaływania hałasu w załączniku nr 1 do raportu) w miejscach objętych ochroną przed hałasem po zastosowaniu ekranów akustycznych nie nastąpią przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu. Jednak zdaniem autorów raportu ostateczne potwierdzenie konieczności utworzenia obszarów ograniczonego użytkowania będzie możliwe dopiero po wdrożeniu monitoringu porealizacyjnego i uzyskaniu jego wyników. W nawiązaniu do tego, w części VII sentencji rozpatrywanej decyzji na inwestora został nałożony warunek wykonania analizy porealizacyjnej na terenach chronionych akustycznie w zakresie skuteczności zastosowanych rozwiązań ochrony przed hałasem, zbadania konieczności wprowadzenia dodatkowych rozwiązań technicznych minimalizujących ewentualne negatywne oddziaływania, bądź utworzenia

obszaru ograniczonego użytkowania. Analiza zostanie sporządzona po upływie 6 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona w terminie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

Termin, w którym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie zalecił wykonanie analizy porealizacyjnej uważa się za zasadny w odniesieniu do obiektów liniowych, gdyż przyjmuje się, że dopiero po takim czasie będzie można obiektywnie ocenić, czy zastosowane rozwiązania – dbałość o stan taboru, zastosowanie mat antywibracyjnych, ekranów akustycznych oraz oktagonalnego reduktora hałasu – wpłyną na poprawę klimatu akustycznego. Jeśli, pomimo zastosowanych rozwiązań ograniczających negatywne oddziaływanie, nie będą mogły być zachowane standardy jakości środowiska wówczas utworzony zostanie obszar ograniczonego użytkowania.

Mając na uwadze powyższe wyjaśnienia, należy uznać, że podnoszone zarzuty są niezasadne.

Ad. 42)

Czesława Skoneczna wskazuje na naruszenie art. 108 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego poprzez nieuzasadnione nadanie przedmiotowej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności. Zdaniem strony „decyzja środowiskowa nie wywołuje żadnych bezpośrednich skutków i nie wpływa bezpośrednio na żaden element tzw. „dobra wyższego" ".

Rozpatrując zarzut nadania skarżonej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności należy wyjaśnić, iż w myśl art. 108 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami, bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie nadał decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia rygor natychmiastowej wykonalności na wniosek pełnomocnika inwestora z dnia 27 listopada 2009 r., ze względu na nadrzędny interes społeczny, w tym ze względu na ochronę zdrowia i życia ludzkiego.

Z uwagi na konieczność poszanowania uprawnień stron, organ w skarżonej decyzji z dnia 22 grudnia 2009 r. skonkretyzował wymagania interesu społecznego i z niezwykłą starannością uzasadnił przesłanki, jakie przemawiały za nadaniem decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności. Jak wskazano na stronie nr 43 przedmiotowej decyzji linia kolejowa nr 1 na odcinku pomiędzy Warszawą Zachodnią a Grodziskiem Mazowieckim stanowi część międzynarodowej linii E65, a na dalszym odcinku linię o statusie krajowym. Łączy dwa największe miasta w Polsce – Warszawę z Łodzią. W związku z tym jest wykorzystywana codziennie przez tysiące mieszkańców obu aglomeracji, dojeżdżających do pracy, szkół, uczelni, urzędów, placówek kulturalnych itp., a odcinek objęty planowaną modernizacją jest jednym z najbardziej obciążonych odcinków linii kolejowych na sieci PKP. Co więcej – potoki podróżnych intensywnie rosną w związku z rozwojem obu aglomeracji. Modernizacja wiązać się będzie ze skróceniem czasu przejazdu, co spowoduje wzrost atrakcyjności transportu kolejowego w stosunku do kołowego, powodującego znaczną emisję zanieczyszczeń do powietrza. Przedmiotowe przedsięwzięcie ma też ogromne znaczenie dla rozwoju społeczno – gospodarczego kraju. Przyczyni się do podniesienia atrakcyjności Polski poprzez rozwój infrastruktury technicznej przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska,

bezpieczeństwa i zdrowia ludzi, zachowaniu tożsamości kulturowej i rozwijaniu spójności terytorialnej. Nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności pozwoli rozpocząć modernizację i umożliwi wykonanie zadania zgodnie z założonymi harmonogramami. Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie finansowane przy pomocy środków pochodzących z Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 i jedynie terminowa realizacja inwestycji gwarantuje wykorzystanie tych środków w pełnej wysokości. Terminowa realizacja przedsięwzięcia jest również niezbędna ze względu na organizację w Polsce Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 i ogromne znaczenie przedmiotowej linii kolejowej w zapewnieniu komunikacji dla tysięcy uczestników tego turnieju i turystów.

Ponadto, o czym nie wspomniano w rozpatrywanej decyzji, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest odpowiedzialna za wdrażanie polityki Państwa w zakresie transportu. Modernizacja przedmiotowego węzła kolejowego Warszawa – Łódź jest działaniem służącym realizacji tej polityki. Jednym z celów strategicznych samorządu województwa mazowieckiego w perspektywie do 2020 r., zawartych w Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego będzie „wzmocnienie powiązań Warszawy z otoczeniem regionalnym, krajowym i międzynarodowym". Planowana inwestycja będzie miała także na celu realizację innego założenia Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego, jakim jest dostosowanie sieci kolejowej znaczenia międzynarodowego do standardów europejskich.

Podstawowym założeniem planowanej inwestycji jest jej przebudowa dla osiągnięcia prędkości 160 km/h dla pociągów pasażerskich oraz 120 km/h dla pociągów towarowych, zatem stworzy to warunki do komfortowego ruchu o dużych prędkościach i pozwoli skrócić czas przejazdu.

Projekt modernizacji linii kolejowej nr 1 jest niezwykle istotny także w skali kraju. Jest zgodny z drugim priorytetem Strategii Rozwoju Kraju, jakim jest poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej oraz trzecim celem horyzontalnym Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia 2007-2013, jakim jest budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski. Realizacja inwestycji ma na celu także podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów poprzez rozwój infrastruktury technicznej przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska, zdrowia, zachowaniu tożsamości kulturowej i rozwijaniu spójności terytorialnej, co odpowiada głównemu założeniu Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ).

W związku z powyższym nadanie planowanej inwestycji rygoru natychmiastowej wykonalności należy uznać, w świetle przesłanek art. 108 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego, za uzasadnione i dopuszczalne.

Ad. 43)

Towarzystwo Przyjaciół Jaktorowa podniosło, iż decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia narusza art. 6, 7, 8, 9, 11 i 13 Kodeksu postępowania administracyjnego, gdyż nie uwzględnia w swej treści ustaleń wynikających z ugody administracyjnej zawartej w protokole, sporządzonym ze spotkania z dnia 21 lipca 2009 r. przed Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Warszawie pomiędzy pełnomocnikiem Towarzystwa Przyjaciół Jaktorowa – Panem Krzysztofem Jaroszem a Dyrektorem Projektu, Panem Piotrem Ziętkiem.

Odnosząc się do kwestii ugody administracyjnej, należy wyjaśnić, iż w myśl art. 117 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego ugodę sporządza się w formie pisemnej i powinna ona

zawierać: oznaczenie organu, przed którym została zawarta, datę sporządzenia, oznaczenie stron, przedmiot i treść ugody, wzmiankę o jej odczytaniu i przyjęciu, podpisy stron oraz podpis pracownika organu administracji publicznej, upoważnionego do sporządzenia ugody. Organ odwoławczy nie znalazł w aktach sprawy dokumentu potwierdzającego zawarcie ugody administracyjnej. Ponadto nie jest możliwe zawarcie ugody pomiędzy stroną postępowania a podmiotem występującym na prawach strony, bowiem ugoda dotyczy sytuacji materialnej stron. Podkreśla to Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z dnia 17 listopada 1988 r., sygn. akt IV SA 855/88: „Strony postępowania mogą w jego toku zawrzeć ugodę na zasadach określonych w art. 114 i nast. KPA, jednakże nie dotyczy to uczestników postępowania na prawach strony, gdyż ich udział w postępowaniu ma charakter jedynie procesowy".

Z treści notatki, znak: RDOŚ-14-WOOŚ-II-SK-6613-125/08, jaką Towarzystwo Przyjaciół Jaktorowa dołączyło do odwołania, nie wynika, iż podczas spotkania została zawarta ugoda. Były to jedynie ustne ustalenia zawarte między uczestnikami spotkania, spisane w formie notatki przez pracownika Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, na której widnieje jedynie podpis pracownika. W trakcie spotkania, tak jak wskazują odwołujący się, ustalono, iż:

a) peron w Jaktorowie zostanie zbudowany wg propozycji mieszkańców I, tzn. peron dla kierunku „do Warszawy" vis a vis starego peronu, a jednocześnie na przeciw nowego peronu dla kierunku „do Łodzi", pomimo trudności jakie wystąpią z odwodnieniem peronów;
b) zostaną zachowane tzw. Aleje sosnowe przy stacji w Jaktorowie, w trakcie realizacji inwestycji nie będzie bezcelowej wycinki drzew;
c) zostaną zachowane 3 budynki zabytkowe przy stacji w Jaktorowie (m. in. budynek kasy, budynek dróżnika), będące zabytkami i jednocześnie pamiątkami związanymi z Drogą Żelazną Warszawsko – Wiedeńską.

Należy mieć na uwadze, że w spotkaniu uczestniczyli jedynie:
- Pani Aleksandra Atłowska – Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie,
- Pan Piotr Ziętek – Dyrektor Projektu w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
- Pan Krzysztof Jarosz – Pełnomocnik Towarzystwa Przyjaciół Jaktorowa,
- Pan Stanisław Kirejczyk – pracownik Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie,

zatem nie brały w niej udziału wszystkie strony postępowania, których dotyczy przedmiotowa sprawa. Jak podkreślono w notatce ze spotkania, Pan Piotr Ziętek wyraził wątpliwość, czy rozwiązanie przyjęte w kwestii lokalizacji peronu zostanie zaakceptowane jako satysfakcjonujące przez wszystkich mieszkańców miejscowości. W punkcie 5 notatki wskazano, iż „propozycja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, aby przeprowadzić rozprawę administracyjną otwartą dla społeczeństwa nie została przyjęta". Jednakże, pomimo tych ustaleń rozprawa administracyjna została przeprowadzona w dniu 27 sierpnia 2009 r. i poruszono na niej kwestię przebudowy peronu w Jaktorowie. Przedstawiciele inwestora przedstawili zakres prac planowanych w ramach modernizacji linii kolejowej oraz powody, dla których peron w Jaktorowie dla kierunku Warszawa – Żyrardów, musi być zlokalizowany po stronie zachodniej, przesunięty o około 15 metrów w kierunku wschodnim w stosunku do lokalizacji istniejącego peronu.

Na stronie nr 3 skarżonej decyzji w części II punkt 10 organ nakazał ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę roślinności do drzew i krzewów stwarzających zagrożenie dla ruchu kolejowego, zaś w stosunku do usuniętej roślinności należy dokonać stosownych nasadzeń zastępczych, rodzimymi gatunkami drzew i krzewów. Na stronie nr 7, w punkcie 13 części II

przedmiotowej decyzji organ nałożył obowiązek ochrony krajobrazu kulturowego oraz wszystkich zabytków i pamiątek po dawnej Drodze Żelaznej Warszawsko – Wiedeńskiej z 1912 r. Wszystkie projekty budowlane wnioskodawca ma obowiązek uzgodnić z Konserwatorem Zabytków.

W związku z powyższymi zapisami decyzji należy stwierdzić, iż jest to wypełnienie ustaleń wskazanych w punkcie 1 podpunkt a) notatki ze spotkania z dnia 21 lipca 2009 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie w sposób wyczerpujący pod względem faktycznym i prawnym uzasadnił nałożone w decyzji obowiązki oraz wyjaśnił zasadność przesłanek, jakimi się kierował przy załatwianiu sprawy.

Mając powyższe na uwadze, stawiany przez odwołujących zarzut należy uznać za niesłuszny.

Ad. 44)

Odwołujący się wskazują na naruszenie:

a) § 6 Rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie gatunków dziko występujących zwierząt objętych ochroną,
b) art. 2 ust. 1, art. 46, art. 52 ustawy o ochronie przyrody,
c) art. 12, 13, 14, 15 Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 roku w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory,
d) art. 1, 2, 3, 4, 5 Dyrektywy Rady 79/409/EWG z 2 kwietnia 1979 r. w sprawie ochrony dzikich ptaków,

poprzez nieuwzględnienie w decyzji faktycznych i prawnych mechanizmów zapewniających ochronę przed zniszczeniem siedlisk, ostoi i gniazd zwierząt chronionych, występujących w bezpośrednim sąsiedztwie lub na terenie, gdzie będzie modernizowana linia kolejowa: żaby jeziornej, ślimaka winniczka, bobra, nietoperza, bociana białego i in. Zdaniem Towarzystwa Przyjaciół Jaktorowa decyzja nie uwzględnia także ochrony przed niszczeniem jaj, postaci młodocianych i form rozwojowych, jak również umyślnego płoszenia i niepokojenia podczas robót zwierząt i ptaków występujących w pobliżu modernizowanej linii kolejowej. W opinii skarżących istnieje ryzyko skażenia wód.

Odnosząc się do powyższego zarzutu należy wyjaśnić, iż Rzeczpospolita Polska, jako państwo członkowskie Unii Europejskiej, spełniła obowiązek wprowadzenia ww. dyrektyw do prawa krajowego. Przepisy Dyrektywy 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory, a także Dyrektywy 79/409/EWG w sprawie ochrony dzikiego ptactwa, zostały zaimplementowane w zasadniczej części do ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. *o ochronie przyrody* (Dz. U. z 2009 r., nr 151, poz. 1220).

Państwa członkowskie podejmują odpowiednie działania w celu uniknięcia zanieczyszczenia lub pogarszania się stanu siedlisk lub jakichkolwiek zaburzeń w ich środowisku, wpływających na ptaki, unikają zanieczyszczania lub pogarszania stanu siedlisk położonych poza tymi obszarami chronionymi. Państwa członkowskie mają także w obowiązku przestrzegać zasad ścisłej ochrony wybranych gatunków zwierząt, ścisłej ochrony wybranych gatunków roślin, ochrony częściowej, dozwolonych metod pozyskiwania organizmów z gatunków objętych ochroną częściową. Ochrona gatunków dzikich ptaków odgrywa kluczową rolę z punktu widzenia poprawy warunków życia, harmonijnego wzrostu gospodarczego oraz trwałego i zrównoważonego rozwoju w całej Unii Europejskiej.

§ 6 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 28 września 2004 r. w sprawie gatunków dziko występujących zwierząt objętych ochroną (Dz. U. Nr 220, poz. 2237) odnosi się do zakazów jakie zostały wprowadzone w stosunku do dziko występujących zwierząt należących do gatunków, o których mowa w § 2-4 rozporządzenia.
Przepisy ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody przewidują zachowanie, zrównoważone użytkowanie oraz odnawianie zasobów, tworów i składników przyrody.

Mając na uwadze przepisy dotyczące obowiązków, jakie ciążą na krajach członkowskich Unii Europejskiej, organ I instancji wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, uwzględniając zapewnienie odpowiednich środków minimalizujących lub zapobiegających zniszczeniu siedlisk, ostoi i gniazd gatunków chronionych występujących w bezpośrednim sąsiedztwie lub na terenie objętym modernizacją linii kolejowej.

W ramach przedmiotowego postępowania organ dokonał analizy wpływu inwestycji na obszary objęte ochroną, znajdujące się w pobliżu planowanych robót oraz oceny, w jakim stopniu modernizacja linii może wpłynąć na stan ochrony poszczególnych siedlisk przyrodniczych lub gatunków wymienionych w załącznikach do Dyrektyw Ptasiej i Siedliskowej, występujących w obszarach Natura 2000 sąsiadujących z planowaną inwestycją. W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, jego uzupełnieniach oraz aneksie w zakresie oddziaływania na obszary Natura 2000 szczegółowo opracowano potencjalne oddziaływanie realizacji i eksploatacji inwestycji na ustanowione i potencjalne obszary Natura 2000 i przedmioty ich ochrony. Pod uwagę wzięto wszystkie obszary, położone w odległości do 10 km od linii kolejowej, zaś w wyjątkowych przypadkach także obszary położone dalej, np. możliwości dalekiego oddziaływania na warunki wodne w dolinie rzecznej. Jak wskazano na stronie nr 16 aneksu do raportu w zakresie oddziaływania na obszary Natura 2000, w ramach opracowania „wykonano terenową inwentaryzację gatunków i siedlisk przyrodniczych z załączników Dyrektywy Siedliskowej i Ptasiej w pasie po 1 km od linii kolejowej, rozszerzając ten pas w miejscach, gdzie istnieje możliwość przeniesienia negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na dalsze odległości".

Organ I instancji w analizowanej decyzji nałożył na inwestora warunki, mające na celu ochronę gatunków wymienionych w odwołaniu przez Towarzystwo Przyjaciół Jaktorowa.
Organizacja budowy będzie zapewniać maksymalną ochronę środowiska przyrodniczego. Wszelkie prace będą prowadzone przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, o niskim poziomie spalin i małej uciążliwości akustycznej. Zaplecza budowy będą zlokalizowane poza obszarami zabudowy mieszkaniowej, dolinami rzek i terenami podmokłymi, a także poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Terminy dotyczące wykonywania poszczególnych robót dostosowano w taki sposób, aby zapewnić ochronę awifauny, tj. ograniczono możliwość wykonywania wycinki drzew i krzewów do terminu poza okresem lęgowym ptaków (poza terminem od 1 marca do 31 sierpnia). Na odcinkach, gdzie prace ziemne i budowlane będą prowadzone w pobliżu cieków i zbiorników wodnych, wprowadzone będą rozwiązania zabezpieczające je przed zasypaniem, zmąceniem lub zanieczyszczeniem substancjami chemicznymi. W rejonie zidentyfikowanych siedlisk płazów prace będą prowadzone poza ich okresem rozrodczym, a w miarę możliwości także poza okresem ich aktywności, czyli od października do początku marca.

Znaczne oddalenie planowanej inwestycji od obszarów Natura 2000, a także racjonalny sposób przeprowadzenia wycinki drzew nie spowoduje utraty integralności ostoi, ani nie naruszy ogólnej spójności terenów objętych ochroną obszarową. Dla zminimalizowania uciążliwości

akustycznych prace budowlane w rejonie terenów chronionych akustycznie będą wykonywane tylko w godzinach dziennych (6.00 – 22.00), a urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu, w miarę możliwości, nie będą pracowały równocześnie. Uciążliwości te będą miały charakter średnioterminowy i ustąpią w momencie ukończenia etapu realizacji przedsięwzięcia.

Mając powyższe na uwadze, należy stwierdzić, iż Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie nałożył w decyzji odpowiednie warunki, których dotrzymanie zapewni właściwą ochronę środowiska naturalnego w rejonie planowanej inwestycji.

Ad. 45)

Skarżący wskazują na naruszenie art. 52 ust. 1 pkt 2 i pkt 5 lit. a ustawy Prawo ochrony środowiska poprzez nieuwzględnienie w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wpływu inwestycji na siedliska, ostoje i gniazda zwierząt chronionych występujących w bezpośrednim sąsiedztwie lub na terenie planowanej modernizacji linii kolejowej.

Odnosząc się do tego zarzutu należy wyjaśnić, iż raport o oddziaływaniu na środowisko zawiera wszystkie elementy wymienione w art. 52 ustawy Prawo ochrony środowiska W raporcie szczegółowo przedstawiono opis robót w zakresie rozpatrywanych wariantów oraz wpływ na poszczególne komponenty środowiska, zdrowie i warunki życia ludzi, dobra materialne, zabytki, a także rodzaje zastosowanych środków, mających na celu ograniczenie lub eliminację negatywnego oddziaływania inwestycji. Oprócz podrozdziałów 6.8 i 9.5 poświęconych odpowiednio określeniu przewidywanego oddziaływania na szatę roślinną i świat zwierzęcy (strony nr 83 do 96 raportu) oraz ochronie wartości przyrodniczych i terenów chronionych (strony nr 134 do 142 raportu), kwestię oddziaływania planowanej inwestycji na obszary Natura 2000, zarówno ustanowione, jak i zgłoszone do Komisji Europejskiej w ramach tzw. Shadow List 2008, przedstawiono w aneksie do raportu dotyczącym oddziaływania na obszary Natura 2000. Ponadto siedliska wymienione w załączniku I Dyrektywy Rady 92/43/EWG oraz stanowiska chronionych roślin, płazów, ptaków i ssaków zostały przedstawione na mapie uwarunkowań przyrodniczych, stanowiącej załącznik graficzny do raportu.

Mając powyższe na uwadze, organ odwoławczy nie dopatrzył się nieprawidłowości w dokumentacji, które mogłyby mieć istotny wpływ na rozstrzygniecie w przedmiotowej sprawie.

Ad. 46)

W opinii Towarzystwa Przyjaciół Jaktorowa został naruszony art. 47 ust. 1 lit. a ustawy Prawo ochrony środowiska oraz art. 3 Dyrektywy Rady w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne poprzez brak w toku postępowania analizy i oceny bezpośredniego i pośredniego wpływu inwestycji na środowisko życia zwierząt chronionych występujących w bezpośrednim sąsiedztwie lub na terenie planowanej modernizacji linii kolejowej.

Wymaga wyjaśnienia, iż przepisy prawa Dyrektywy Rady 85/337/EWG z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne (Dz. Urz. L 175 z 05.07.1985 r. ze zm.) zostały zaimplementowane w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Odpowiednikiem załączników I i II do ww. dyrektywy stało się rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem

przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 ze zm.).

W raporcie szczegółowo określono i oceniono wpływ planowanej inwestycji na poszczególne elementy środowiska, ludzi oraz zabytki, przy uwzględnieniu przyjętych przez inwestora rozwiązań lokalizacyjnych, projektowych, technicznych, technologicznych, a także określono szereg działań mających na celu zapobieganie oraz minimalizowanie ewentualnego negatywnego wpływu inwestycji na środowisko oraz zdrowie i życie ludzi.

W zaskarżonej decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie określono warunki minimalizujące negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko (w tym obszary Natura 2000) oraz życie i zdrowie ludzi, zarówno na etapie budowy jak i na etapie eksploatacji linii kolejowej.

Mając na uwadze powyższe wyjaśnienia, przytoczony zarzut należy uznać za niesłuszny.

Ad. 48)

Zarzut dotyczący naruszenia:

- § 6 Rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie gatunków dziko występujących roślin objętych ochroną,
- art. 2 ust. 1, art. 40, 46, 52 ustawy o ochronie przyrody,
- „Dyrektywy Krajobrazowej",
- „Rozporządzenia Wojewody Mazowieckiego w sprawie ustanowienia pomników przyrody",

poprzez brak w decyzji zapisów dotyczących ochrony występujących w bezpośrednim sąsiedztwie lub na terenie planowanej modernizacji linii kolejowej drzew uznanych za pomniki przyrody należy uznać za bezpodstawny. Zdaniem odwołujących się pomniki przyrody powinny być indywidualnie wymienione w decyzji, z pouczeniem o zakazie ich wycięcia lub uszkodzenia. Ponadto w opinii skarżących zawarte w decyzji stwierdzenie, aby podczas robót budowlanych „ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę (...) drzew i krzewów stwarzających zagrożenie dla ruchu kolejowego" jest zbyt lakoniczne, szerokie i nieprecyzyjne.

Odnosząc się do powyższego należy wyjaśnić, iż § 6 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 lipca 2004 r. w sprawie gatunków dziko występujących roślin objętych ochroną (Dz. U. Nr 168, poz. 1764) odnosi się do zakazów, jakie zostały wprowadzone w stosunku do dziko występujących roślin należących do gatunków, o których mowa w § 2-4 rozporządzenia.

Przepisy ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody dotyczą ochrony przyrody poprzez zachowanie, zrównoważone użytkowanie oraz odnawianie zasobów, tworów i składników przyrody.

Mając na uwadze wskazany przez odwołujących zarzut naruszenia „Dyrektywy Krajobrazowej" należy wyjaśnić, iż nie istnieje akt prawny o takiej nazwie. Skarżącym być może chodziło o Europejską Konwencję Krajobrazową sporządzoną we Florencji dnia 20 października 2000 r. (Dz. U. 2006 Nr 14, poz. 98), która jest instrumentem mającym za zadanie ułatwienie wdrażania Paneuropejskiej Strategii Ochrony Różnorodności Biologicznej i Krajobrazowej i podkreśla znaczenie wartości krajobrazu, zwraca uwagę na sprawy istotne dla jego ochrony i prawidłowego kształtowania, ze szczególnym uwzględnieniem partycypacji społeczeństwa w procesach decyzyjnych. Organ odwoławczy nie ma jednak pewności, jaki akt normatywny skarżący mieli na myśli.

Skarżący wskazali także naruszenie „Rozporządzenia Wojewody w sprawie ustanowienia pomników przyrody", jednakże nie podali pełnej nazwy tego rozporządzenia. Z

odwołania wynika, iż kopia wskazanego rozporządzenia powinna stanowić załącznik do odwołania, jednakże organ II instancji nie otrzymał w załączeniu dokumentu, o którym mowa.

Być może Towarzystwu Przyjaciół Jaktorowa chodziło o Rozporządzenie nr 20 Wojewody Mazowieckiego z dnia 31 lipca 2009 r. w sprawie ustanowienia pomników przyrody położonych na terenie powiatu grodziskiego, na mocy którego ustanowione zostały pomniki przyrody w gminie Jaktorów.

Odnosząc się do powyższych zarzutów, należy wyjaśnić, iż na zarówno w sentencji, jak i uzasadnieniu decyzji organ I instancji wskazał oraz opisał odcinki, na których występują wszystkie formy ochrony przyrody, przez które przebiega planowana inwestycja, zapewniając im należytą ochronę.

Nałożony w sentencji przedmiotowej decyzji warunek, dotyczący ograniczenia do niezbędnego minimum wycinki drzew i krzewów, które stwarzają zagrożenie dla ruchu kolejowego jest zgodny z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. Nr 153, poz. 955). Rozporządzenie zakłada, iż wycinka drzew i krzewów może dotyczyć pasa obejmującego po 15 m od osi skrajnego toru, po obu stronach torowiska. Jak wskazał pełnomocnik inwestora na stronie nr 4 pisma z dnia 7 września 2009 r., stanowiącego odpowiedź na wezwanie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 26 sierpnia 2009 r. do uzupełnienia raportu, w wielu przypadkach roślinność nawet w ramach tego pasa nie jest usuwana, np. jeśli nie powoduje zagrożenia podczas prowadzenia ruchu kolejowego.

Pas 15 m od osi toru jest obszarem kolejowej eksploatacji i wymaga zapewnienia bezpieczeństwa ruchu pociągów, w szczególności na terenach leśnych, gdzie w/w pas jest pasem przeciwpożarowym. W związku z tym drzewa i krzewy rosnące w tym pasie są sukcesywnie usuwane.

Należy podkreślić, iż przedmiotowa inwestycja na znacznym odcinku przebiega przez tereny zurbanizowane miasta Warszawy, Piastowa, Pruszkowa, Milanówka, Grodziska Mazowieckiego, Żyrardowa. Na tych obszarach teren kolejowy jest stosunkowo niewielki – w wielu miejscach pas 15 m od torowiska obejmuje już obszary położone poza terenem kolejowym, zaś – jak podkreślają autorzy raportu - planowane przedsięwzięcie będzie realizowane jedynie w obrębie istniejącego terenu kolejowego i wycinka zieleni odbywać się będzie także tylko na terenie kolejowym.

W opinii organu odwoławczego indywidualne wymienienie w decyzji poszczególnych planowanych i ustanowionych pomników przyrody nie wpłynie na zmianę samego rozstrzygnięcia. Ponadto, zgodnie z zapisem art. 45 ust. 2 pkt 2 ustawy o ochronie przyrody, zakazy w stosunku do pomnika przyrody, stanowiska dokumentacyjnego, użytku ekologicznego lub zespołu przyrodniczo-krajobrazowego, o których mowa w ust. 1, po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody, nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego. Mając to na uwadze należy podkreślić, iż modernizacja linii kolejowej nr 1 jest inwestycją celu publicznego w rozumieniu art. 6 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 1997 r. Nr 115, poz. 741 ze zm.) i w razie konieczności, po uzyskaniu odpowiedniego pozwolenia, możliwe jest odstępstwo od zakazu m.in. niszczenia, uszkadzania lub przekształcania obiektu lub obszaru.

W przedmiotowej inwestycji organ nałożył na inwestora obowiązek ograniczenia do niezbędnego minimum wycinki drzew i krzewów, zaś w stosunku do usuniętej roślinności konieczność dokonania nasadzeń zastępczych, rodzimymi gatunkami drzew i krzewów.

Ad. 49), 50), 51) i 73)

Odnosząc się do zarzutu naruszenia art. 47 ust. 1 lit. a, art. 52 ust. 1 pkt 2 i pkt 5 lit. a ustawy Prawo ochrony środowiska oraz art. 3 Dyrektywy Rady w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne poprzez nieuwzględnienie w raporcie analizy i oceny bezpośredniego i pośredniego wpływu inwestycji na istniejące i projektowane na terenie gminy Jaktorów pomniki przyrody, należy wyjaśnić, iż raport wraz z uzupełnieniami zawiera wszystkie elementy wymienione w art. 52 ustawy Prawo ochrony środowiska W raporcie szczegółowo określono i oceniono wpływ planowanej inwestycji na poszczególne elementy środowiska, ludzi oraz zabytki przy uwzględnieniu przyjętych przez inwestora rozwiązań lokalizacyjnych, projektowych, technicznych, technologicznych, a także określono szereg działań mających na celu zapobieganie oraz minimalizowanie ewentualnego negatywnego wpływu inwestycji na środowisko oraz zdrowie i życie ludzi.

Pomniki przyrody zlokalizowane w odległości do ok. 100 m od przedmiotowej linii kolejowej autorzy raportu ujęli w tabeli nr 16 na stronach od 57 do 59 raportu oraz przedstawili ich lokalizację na mapie uwarunkowań środowiskowych, stanowiącej załącznik nr 1 do raportu. Uzupełnienie o nowe pomniki przyrody, ustanowione rozporządzeniem nr 20 Wojewody Mazowieckiego z dnia 31 lipca 2009 roku w sprawie ustanowienia pomników przyrody położonych na terenie powiatu grodziskiego, autorzy raportu przedstawili w piśmie z dnia 29 września 2010 r., stanowiącym odpowiedź na wezwanie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 24 sierpnia 2010 r.

Mając na uwadze kwestię uznania za pomniki przyrody alei sosen (w km 36+400 do 36+800) i szpaleru sosen (w km 35+650 do km 35+850) należy wskazać, iż wniosek o uznanie ich za pomniki przyrody Towarzystwo Przyjaciół Jaktorowa złożyło pismem z dnia 10 lipca 2008 r. do Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody. Z otrzymanych dokumentów nie wynika, by procedura zmierzająca do uznania wnioskowanych przez stowarzyszenie drzew za pomniki przyrody zakończyła się, w wykazie pomników przyrody aleja ta nie występuje, a zatem wskazane sosny nie podlegają ochronie, jaka dotyczy pomników przyrody i nie było zasadne umieszczanie ich w części II punkt 5 decyzji.

Mając powyższe na uwadze przytoczony zarzut należy uznać za bezzasadny.

Ad. 52)

Mając na uwadze zarzut wysuwany przez skarżących, iż w części II punkt 8 decyzji nie uwzględniono cieku wodnego w km 36+400 (siedlisko żaby jeziornej), rzeki Tucznej w km 35+500 (siedlisko bobra) oraz siedliska ślimaka winniczka w km 34+900, organ odwoławczy uchylił powyższy punkt rozpatrywanej decyzji, a następnie orzekł w tym zakresie co do istoty sprawy, zgodnie z sentencją niniejszej decyzji. Pismem z dnia 24 sierpnia 2010 r., znak: DOOŚidk-075/1707/1670/10/AŁ-75, Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska wezwał pełnomocnika inwestora do uzupełnienia materiału dowodowego zebranego w sprawie o mapę lub opis uwarunkowań przyrodniczych od ok. km 3+900 do ok. km 44+000 analizowanej linii. W odpowiedzi na wezwanie organu administracji pełnomocnik inwestora pismem z dnia

8 listopada 2010 r., znak: 207255-00, nadesłał stosowne uzupełnienie, z którego nie wynika jakoby w km 36+400 występowało siedlisko żaby jeziornej, w km 35+500 siedlisko bobra, zaś w km 34+900 siedlisko ślimaka winniczka. W związku z czym organ drugiej instancji nałożył warunek o konieczności nie dopuszczenia do zajęcia lub zniszczenia stanowisk chronionych płazów i ptaków stwierdzonych podczas przeprowadzonych inwentaryzacji przyrodniczych.

Ad. 53)

Towarzystwo Przyjaciół Jaktorowa podnosi, iż przedmiotowej decyzja zawiera błędną informację jakoby planowana inwestycja przecinała Bolimowsko – Radziejowicki Obszar Chronionego Krajobrazu na terenie gminy Jaktorów na długości 1,5 km, gdy tymczasem obszar ten ciągnie się od ok. km 35+000 do km 41+000, a zatem na długości aż 6 km. Ponadto – jak podnoszą skarżący - w jego sąsiedztwie znajdują się pomniki przyrody, które nie zostały ujęte ani w raporcie ani w decyzji.

Odnosząc się do powyższego zarzutu należy wyjaśnić, iż planowana inwestycja przecina Bolimowsko – Radziejowicki Obszar Chronionego Krajobrazu na terenie gminy Jaktorów na długości 1,5 km, a nie jak wskazują odwołujący się na 6 km. Na pozostałych 4,5 km inwestycja jedynie graniczy z ww. obszarem chronionego krajobrazu, co prezentuje mapa uwarunkowań środowiskowych (nr rys. EO-01-05), stanowiąca załącznik nr 1 do raportu.

Odnosząc się do kwestii pominięcia pomników przyrody znajdujących się w sąsiedztwie Bolimowsko – Radziejowickiego Obszaru Chronionego Krajobrazu organ odwoławczy znalazł na stronie nr 59 raportu informację na temat źródła, z jakiego autorzy raportu korzystali przy opracowywaniu kwestii związanych z pomnikami przyrody. Były to programy ochrony środowiska dla gmin Pruszków, Brwinów, Milanówek, Grodzisk Mazowiecki, Żyrardów, Wiskitki oraz opracowanie ekofizjograficzne do studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy. Należy stwierdzić, iż źródła opracowania były aktualne w dacie sporządzania raportu. Pomniki przyrody, których brak na mapach i w raporcie zgłaszają strony w odwołaniu, zostały ustanowione rozporządzeniem nr 20 Wojewody Mazowieckiego z dnia 31 lipca 2009 r. w sprawie ustanowienia pomników przyrody położonych na terenie powiatu grodziskiego, zatem po dacie przedłożenia sporządzonego raportu o oddziaływaniu na środowisko. Powyższe braki zostały uzupełnione przez pełnomocnika inwestora w piśmie z dnia 29 września 2010 r., nr 207255-00, stanowiącym odpowiedź na wezwanie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 24 sierpnia 2010 r., znak: DOOŚidk-075/1707/1670/10/AŁ-75. Wymienione w ww. piśmie pomniki przyrody, występujące w odległości do 100 m od modernizowanej linii kolejowej nr 1, zlokalizowane są w Grodzisku Mazowieckim lub Milanówku. Żaden z pomników przyrody nie występuje w sąsiedztwie Bolimowsko – Radziejowickiego Obszaru Chronionego Krajobrazu.

Mając powyższe na uwadze, organ odwoławczy nie dopatrzył się nieprawidłowości w dokumentacji, które mogłyby mieć istotny wpływ na rozstrzygnięcie w przedmiotowej sprawie.

Ad. 54), 55) i 75)

Skarżący podnoszą, iż naruszony został art. 47 ust. 1 pkt c, art. 56 ust. 2 pkt 2 ustawy Prawo ochrony środowiska oraz art. 4 i 36 ustawy o ochronie i opiece nad zabytkami, poprzez zawarcie w części III punkt 13 decyzji nieprecyzyjnego i wieloznacznego stwierdzenia o „ochronie krajobrazu kulturowego oraz wszystkich zabytków i pamiątek po dawnej Drodze Żelaznej Warszawsko – Wiedeńskiej z lat 1845 –1912". Zdaniem odwołujących się w decyzji

powinna znaleźć się informacja, o jakie obiekty chodzi, gdzie są zlokalizowane i na czym ma polegać ochrona. W opinii Towarzystwa Przyjaciół Jaktorowa art. 56 ust. 2 pkt 2 ustawy Prawo ochrony środowiska został naruszony także poprzez nieuwzględnienie w części II decyzji konieczności ochrony zabytków. Jak wskazują skarżący, w treści raportu pominięto zabytki i dobra kultury, zlokalizowane na terenie gminy Jaktorów. W uznaniu stowarzyszenia organ powinien dodać punkt 30 w części II decyzji i wymienić w nim wszystkie obiekty zabytkowe wymienione w rejestrze i ewidencji zabytków, zlokalizowane na terenie planowanej inwestycji lub w zasięgu jej oddziaływania, zaś w tytule części II decyzji zabrakło słów „oraz ochrony zabytków".

Przywołane przepisy ustawy Poś odnoszą się do oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, która powinna uwzględniać m.in. oddziaływanie na zabytki. Treść art. 4 ustawy z dnia z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2003 r., Nr 162, poz. 1568 ze zm.) odnosi się do zadań, jakie ma na celu ochrona zabytków, zaś treść art. 36 ww. ustawy traktuje o pozwoleniach wojewódzkiego konserwatora zabytków.

Odnosząc się do powyższych zarzutów, należy wyjaśnić, iż w punkcie 13 części II przedmiotowej decyzji zawarto ogólny zapis dotyczący ochrony krajobrazu kulturowego oraz wszystkich zabytków i pamiątek po dawnej Drodze Żelaznej Warszawsko – Wiedeńskiej z lat 1845 –1912. Ponadto na stronie 18 uzasadnienia skarżonej decyzji wskazano, iż „zgodnie z opracowanym raportem o oddziaływaniu na środowisko modernizacja linii kolejowej nie naruszy zabytkowych budynków wpisanych do rejestru zabytków".

Indywidualne wyszczególnienie wszystkich zabytków nie wpłynie na zmianę samego rozstrzygnięcia, zaś wykaz zabytkowych obiektów wraz z mapą z naniesionymi obiektami zabytkowymi i stanowiskami archeologicznymi zostały przedłożone wraz z pismem Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z dnia 21 października 2008 r. jako załącznik nr 2 do raportu. Wykaz wszystkich zabytkowych obiektów zlokalizowanych wzdłuż modernizowanego odcinka linii kolejowej liczy ogromną ilość pozycji (liczy 40 stron), w związku z czym niemożliwe byłoby przedstawienie ich wszystkich w decyzji.

Ponadto opis istniejących w sąsiedztwie lub bezpośrednim zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia zabytków chronionych został zawarty na stronach od 60 do 62 raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, a na stronie nr 93 raportu określono przewidywane oddziaływanie wariantów na zabytki i stanowiska archeologiczne.

Mając na uwadze podnoszony przez skarżących zarzut naruszenia art. 56 ust. 2 pkt 2 Poś, z uwagi na brak w tytule części II decyzji słów „oraz ochrony zabytków" należy wskazać, iż nie zasługuje on na uwzględnienie, bowiem sam tytuł części decyzji nie zmienia rozstrzygnięcia. Odniesienie do ochrony zabytków zostało zawarte w punkcie 13 części III analizowanej decyzji.

Mając powyższe na uwadze, należy uznać, iż przytoczony zarzut jest niezasadny.

Ad. 56)

W opinii odwołujących się zostały naruszone:

- przepisy rozporządzeń Wojewody Mazowieckiego w sprawie utworzenia obszarów chronionego krajobrazu,
- art. 2 ust. 1 pkt 7 ustawy o ochronie przyrody,
- przepisy „Dyrektywy Krajobrazowej",
- art. 3 Dyrektywy Rady w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne,

- art. 56 ust. 2 pkt 2 ustawy Prawo ochrony środowiska,

w związku z brakiem w części II i III decyzji informacji o zakazach obowiązujących na obszarach chronionego krajobrazu i wyszczególnienia na jakich odcinkach obszary te są przecinane lub graniczą z linią kolejową, a także poprzez brak w decyzji zapisu o konieczności zastosowania na obszarach chronionego krajobrazu ekranów przezroczystych z poziomymi pasami.

Wymaga ponownego wyjaśnienia, iż przepisy Dyrektywy Rady 85/337/EWG z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne (Dz. Urz. L 175 z 05.07.1985 r. ze zm.) zostały zaimplementowane w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Odpowiednikiem załączników I i II do ww. dyrektywy stało się – obowiązujące w dacie wydania zaskarżonej decyzji - rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 ze zm.).

Nie istnieje akt prawny o nazwie „Dyrektywa Krajobrazowa", a aktem prawa międzynarodowego, którego przedmiotem jest ochrona krajobrazu, jest Konwencja Krajobrazowa. Jednakże jej postanowień nie da się stosować wprost.

Odnosząc się do uzasadnienia zarzutu, należy wyjaśnić, iż część II i III decyzji to wynik ustalenia przez organ obowiązków na skutek przeprowadzonej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, zatem przytoczenie w ich treści przepisów powszechnie obowiązujących stałoby w sprzeczności z istotą decyzji administracyjnej. Dopuszczalność ich zamieszczenia w decyzji mogłaby być rozważana jedynie w uzasadnieniu lub pouczeniu decyzji, a nie w sentencji.

Opis obszarów chronionych położonych wzdłuż planowanej inwestycji został zawarty w uzasadnieniu decyzji, na podstawie szczegółowych informacji, które znalazły się w raporcie na stronach od 52 do 59 oraz od 86 do 93, a także na mapie uwarunkowań środowiskowych w załączniku nr 1 do raportu.

Biorąc pod uwagę podnoszoną przez odwołujących się kwestię braku zapisu w decyzji konieczności zastosowania na obszarach chronionego krajobrazu ekranów przezroczystych z poziomymi pasami, należy wyjaśnić, iż organ I instancji w części III punkt 2 przedmiotowej decyzji nałożył na inwestora warunek wykonania ekranów akustycznych, które wyglądem (materiały, kolorystyka, wykończenie itp.) będą wpisywały się w otaczający krajobraz. Ze względu na konieczność ochrony ptaków ekrany akustyczne winny być nieprzezroczyste lub w ostateczności mogą to być konstrukcje dwudzielne, składające się z części przezroczystej oraz nieprzezroczystej barwnej. W przypadku zastosowania elementów przezroczystych organ nałożył warunek umieszczenia na nich nadruków w formie poprzecznych pasów. W uzasadnionych przypadkach, np. w sąsiedztwie obiektów zabytkowych, organ I instancji dopuścił stosowanie ekranów akustycznych przezroczystych barwnych, co ma na celu eliminację kolizji z ptakami. Przy konieczności obniżenia wysokości ekranów akustycznych organ wskazał na wymóg zastosowania oktagonalnego reduktora hałasu.

Mając powyższe na uwadze należy uznać, że zarzuty podnoszone przez skarżących są bezpodstawne.

Ad. 57)

Zarzut naruszenia art. 56 ust. 2 pkt 2 ustawy Prawo ochrony środowiska poprzez nieuwzględnienie w zapisach decyzji wystarczających ograniczeń uciążliwości inwestycji na zdrowie i warunki życia mieszkańców w rejonie miejscowości Jaktorów, należy uznać za niezasadny. Skarżący sugerują, iż w części III punkt 4 decyzji organ popełnił błąd poprzez zastosowanie zbyt krótkich mat antywibracyjnych o długości zaledwie 120 m, które nie zapewnią odpowiedniego wyciszenia.

Należy wyjaśnić, iż podstawową funkcję w zakresie ochrony przed hałasem będą pełniły zaproponowane ekrany akustyczne – dla mieszkańców Jaktorowa: na odcinku od km 31+800 do km 37+000 po stronie północnej linii kolejowej i na odcinku od km 32+700 do km 37+400 po stronie południowej linii kolejowej. Maty antywibracyjne mają stanowić dodatkowe rozwiązanie techniczne dla wyciszenia torowiska. Po zastosowaniu urządzeń ochrony środowiska wskazany rejon nie znajdzie się w obszarze ponadnormatywnego oddziaływania przedsięwzięcia, co potwierdza mapa zasięgu oddziaływania hałasu z nałożoną lokalizacją ekranów akustycznych, mat antywibracyjnych oraz izofon z wartościami emisji hałasu, która stanowi załącznik nr 1 do raportu (mapa o numerze MO-01-E-12).

Ad. 58)

W opinii skarżących w części III punkt 6 decyzji nałożono obowiązek wykonania zbyt małych przejść dla zwierząt w km 36+440 oraz w km 37+530, gdyż w tych miejscach istnieją korytarze ekologiczne, którymi przemieszczają się średnie i duże zwierzęta.

Odnosząc się do zarzutu, należy wyjaśnić, iż przed sporządzeniem raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pełnomocnik inwestora uzyskał od nadleśnictw i kół łowieckich z rejonu planowanej inwestycji informacje o miejscach występowania migracji zwierząt (załącznik nr 2 do raportu). Jak wskazali na stronie nr 50 autorzy raportu, najbardziej prawdopodobnymi miejscami występowania migracji zwierząt są doliny rzeczne i kompleksy leśne. Organ w przedmiotowej decyzji nałożył na inwestora obowiązek wykonania przebudowy, remontu lub zachowania przejścia dla zwierząt dużych i średnich w km 35+505 oraz w km 39+266, czyli w dolinach cieków Pisia Tuczna i Głęboka Struga. Doliny te stanowią szlaki migracyjne zwierząt, co zostało zaznaczone na mapie uwarunkowań środowiskowych w załączniku nr 1 do raportu (mapa o numerze EO-01-05). Zgodnie z wytycznymi W. Jędrzejewskiego, S. Nowak, R. Kurka, R. Małyska, K. Stachuty, B. Zawadzkiej zawartymi w podręczniku „Zwierzęta a drogi" (Zakład Badania Ssaków Polskiej Akademii Nauk, Białowieża 2006) przejścia dla zwierząt dużych zwierząt powinny być lokalizowane na terenach parków krajobrazowych co 2-3 km, zaś na terenach stanowiących mozaikę polno – leśną co 4-6 km. Linia kolejowa od strony północnej biegnie obok Bolimowsko – Radziejowickiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (nie przecina go), a zatem obszary te stanowią kategorię środowiska polno – leśnego. W przedmiotowej inwestycji odległość między dużymi przejściami wynosi 3+761 km, w związku z czym organ odwoławczy nie dostrzegł żadnych nieprawidłowości. Ponadto skarżący nie przedłożyli żadnej dokumentacji potwierdzającej stawiane zarzuty.

Warto podkreślić, iż inwestor został zobowiązany do wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie skuteczności i efektywności funkcjonowania przejść dla zwierząt, wskazanych w punktach 6.a i 7.b części III analizowanej decyzji oraz efektywności zastosowanych urządzeń odstraszających zwierzęta, tj. odpłaszaczy dźwiękowych i odblaskowych, o których mowa w punktach 10 i 11 części III, przy uwzględnieniu częstotliwości przejazdu i szybkości pociągów.

Analiza zostanie sporządzona po upływie 12 miesięcy od daty oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona w terminie 24 miesięcy od daty oddania obiektu do użytkowania.

Pismem z dnia 19 stycznia 2011 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji poinformowało Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, że „w przypadku konieczności zastosowania zmian w elementach ochrony środowiska, planowane jest przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania na środowisko na etapie pozwolenia na budowę".

Ad. 67)

Skarżący wskazują na naruszenie art. 131 i 133 Kodeksu postępowania administracyjnego poprzez „zaniechanie procedury odwoławczej" przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, w związku z nierozpatrzeniem przesłanego w dniu 19 czerwca 2009 r. drogą elektroniczną przez Towarzystwo Przyjaciół Jaktorowa odwołania od decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 3 czerwca 2009 r., znak: RDOŚ-14-WOO-6613-125/08/sk, o umorzeniu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na modernizacji linii kolejowej nr 1 Warszawa – Łódź, etap II, lot A na odcinku od stacji Warszawa Zachodnia do granicy województwa mazowieckiego.

Odnosząc się do powyższego, należy wyjaśnić, iż Krzysztof Pogłód, pełnomocnik PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. pismem z dnia 14 listopada 2008 roku, złożył wniosek do Wojewody Mazowieckiego o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na *modernizacji linii kolejowej nr 1 Warszawa – Łódź na odcinku od Warszawy Zachodniej do granicy województwa mazowieckiego (km 3+900 – 57+685 linii)*. Następnie wnioskiem z dnia 29 grudnia 2008 roku zwrócił się po raz kolejny o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 1 i art. 73 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Jednakże pismem z dnia 15 maja 2009 r. pełnomocnik inwestora złożył wyjaśnienia, iż w piśmie z dnia 29 grudnia 2008 r. powołał się na nieprawidłową podstawę prawną i wniósł o wydanie decyzji w trybie art. 46a ustawy Prawo ochrony środowiska, która obowiązywała w dniu złożenia pierwszego wniosku. W związku z powyższym oświadczeniem wnioskodawcy organ miał podstawy do umorzenia postępowania wszczętego pismem z dnia 29 grudnia 2008 r. Postępowanie wszczęte jako drugie stało się bezprzedmiotowe i zostało umorzone decyzją Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 3 czerwca 2009 r., znak: RDOŚ-14-WOOŚ-II-SK-6613-125/08.

Podnoszony zarzut nie dotyczy niniejszego postępowania, zatem należy uznać go za bezprzedmiotowy.

Ad. 68)

Odwołujący się podnoszą, iż w aktach sprawy brakuje korespondencji między Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Warszawie a pełnomocnikiem inwestora oraz inwestorem w zakresie rozpatrywania uwag i wniosków zgłoszonych w trakcie udziału społeczeństwa.

Należy wyjaśnić, iż korespondencja w tym zakresie odbywała się drogą elektroniczną, a dokumenty te służyły jedynie do wewnętrznego komunikowania się i nie było konieczności

umieszczania ich w aktach sprawy. Ponadto zapisy korespondencji znalazły się w decyzji, zatem strony miały możliwość zapoznania się z jej treścią.

Ad. 69)

W opinii Towarzystwa Przyjaciół Jaktorowa nie uwzględniono większości uwag i wniosków złożonych przez nie pismem z dnia 28 października 2009 r. w trakcie udziału społeczeństwa.

Odnosząc się do powyższego zarzutu, należy wskazać, iż większość uwag i wniosków Towarzystwa Przyjaciół Jaktorowa złożonych w trakcie udziału społeczeństwa została powtórzona w odwołaniu i organ drugiej instancji rozpatrzył je w pozostałych punktach niniejszej decyzji. W opinii organu odwoławczego organ pierwszej instancji w sposób skrótowy, ale rzeczowy odpowiedział na uwagi wniesione przez stowarzyszenie. Część z nich została uwzględniona, jednakże jeśli wnioski były niesłuszne lub wykraczające poza zakres decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, nie było możliwości uwzględnienia ich.

Ad. 70)

Zdaniem skarżących naruszony został art. 31 ust. 1 pkt 2 ustawy Prawo ochrony środowiska poprzez nierozpatrzenie, stanowiącego załącznik do pisma z dnia 28 października 2009 r., pisma z dnia 7 lipca 2009 r. zawierającego analizę porównawczą propozycji mieszkańców nr 1 i propozycji inwestora w kwestii lokalizacji peronów w Jaktorowie.

Odnosząc się do powyższego, należy wyjaśnić, że zagadnienie poruszone w załączniku do pisma Towarzystwa Przyjaciół Jaktorowa z dnia 28 października 2009 r. pokrywało się z uwagą zgłoszoną w punkcie 15 pisma z dnia 28 października 2009 r.. W związku z czym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie odniósł się do powyższej kwestii na stronie nr 32 skarżonej decyzji (punkt 6.17).

Ponadto do kwestii lokalizacji peronu w Jaktorowie organ drugiej instancji szczegółowo odniósł się udzielając odpowiedzi na zarzuty 18), 32) i 33) niniejszej decyzji.

Ad. 72)

Zdaniem Towarzystwa Przyjaciół Jaktorowa istnieje podejrzenie naruszenia art. 10 § 1 i art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego, gdyż z kopii obwieszczeń, które wpłynęły z urzędów gmin wynika, że ktoś dokonywał przerabiania (poprzez skreślenia lub za pomocą korektora) dat określających czas wywieszenia tych obwieszczeń na tablicach ogłoszeń.

Odnosząc się do zarzutu, należy stwierdzić, że istotnie w aktach sprawy znajdują się obwieszczenia, w których była poprawiana data wywieszenia lub zdjęcia obwieszczenia z tablicy ogłoszeń, jednakże fakt ten nie świadczy o niedopełnieniu obowiązku właściwego obwieszczenia. Wspomniane kopie obwieszczeń z których wynika, że przy opatrywaniu datą wywieszenia na tablicy ogłoszeń dokonano sprostowania daty, stanowią dowód potwierdzający, że strony powiadomione zostały zgodnie z art. 10 § 1 i art. 49 Kpa. Wymaga bowiem stwierdzenia, że w postępowaniu zmierzającym do wydania przedmiotowej decyzji Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie zwracał się do gmin właściwych ze względu na miejsce realizacji inwestycji o wywieszenie obwieszczeń w sposób zwyczajowo przyjęty a następnie o naniesienie daty wywieszenia obwieszczeń na samych obwieszczeniach. W związku z powyższym jakkolwiek sprostowanie naniesionych dat powinno być co do zasady dokonane w odrębnych dokumentach, stanowiących dowód w sprawie, a nie za pomocą korektora czy poprzez skreślenia, to jednak w

powyższych przypadkach dopuszczalne były tego rodzaju poprawki, bowiem organy gmin nie posiadały innych egzemplarzy obwieszczeń, na których mogłyby dokonać takich korekt.

Ponadto, mając na względzie ilość uwag i wniosków, jaka wpłynęła do organu w trakcie postępowania zmierzającego do wydania skarżonej decyzji, jak również biorąc pod uwagę ilość odwołań wniesionych od wydanej już decyzji, wynika, że zarówno strony, jak i społeczeństwo było dobrze poinformowane o planowanej inwestycji.

W związku z powyższym podnoszony zarzut nie zasługuje na uwzględnienie.

Ad. 74)

W kolejnym zarzucie Towarzystwo Przyjaciół Jaktorowa podnosi, iż w treści raportu nie uwzględniono siedlisk gatunków chronionych zwierząt: żaby jeziornej, ślimaka winniczka, bobra, bociana białego, nietoperza gacka, zlokalizowanych na terenie gminy Jaktorów. Zdaniem stowarzyszenia siedlisko żaby jeziornej występuje w km 36+400, bobra w km 35+500, ślimaka winniczka w km 34+900. W odwołaniu nie przedstawiono lokalizacji występowania bociana białego i nietoperza gacka.

Biorąc pod uwagę podniesiony zarzut oraz okoliczność braku w raporcie informacji na temat ww. siedlisk, Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska wezwał inwestora pismem z dnia 24 sierpnia 2010 r., znak: DOOŚidk-075/1707/1670/10/AŁ-75, do wyjaśnienia powyższych wątpliwości i ewentualnego uzupełnienia dokumentacji w tym zakresie. Pismem z dnia 8 listopada 2010 r., znak: 207255-00, uzupełnionym pismem z dnia 27 stycznia 2011 r., znak: 207255-00, Krzysztof Pogłód - pełnomocnik inwestora udzielił odpowiedzi, iż w związku z wyżej przytoczonym wezwaniem zlecono dokonanie ponownego rozpoznania terenu od stacji Warszawa Zachodnia do ok. km 44+000 planowanej do modernizacji linii kolejowej. Jak wskazuje w ww. piśmie pełnomocnik, dodatkową inwentaryzację przyrodniczą mającą na celu wykrycie siedlisk przyrodniczych z załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (tzw. Dyrektywy Siedliskowej), wykonał na początku września 2010 r. dr Marek Wierzba, który w okolicach Jaktorowa stwierdził występowanie w ok. km 35+700 do ok. km 36+000, od ok. 36+050 do ok. 36+300 (w odległości 90 m od przedmiotowej linii kolejowej), od ok. km 36+350 do ok. km 36+600 oraz od ok. km 36+750 do ok. km 36+850 rozczłonkowanych fragmentów lasów i zadrzewień zdominowanych przez olszę czarną. Ponadto w 2010 r. została wykonana inwentaryzacja fauny dla modernizacji linii kolejowej E65, której wyniki zostały udostępnione firmie Arup przez konsorcjum firm Halcrow, Scott Wilson i Egis. Na jej podstawie można stwierdzić, iż w rejonie Jaktorowa został zaobserwowany w km 35+850 gąsiorek (Lanius collurio) i w km 36+850 potrzeszcz (Emberiza calandra). Nie zostały natomiast zidentyfikowane siedliska zwierząt wskazywanych w odwołaniu. Skarżący nie przedstawiają żadnej dokumentacji potwierdzającej stawiany zarzut, w związku z czym należy go uznać za niesłuszny.

Ad. 76)

Skarżący w podnoszą w odwołaniu, iż inwestor nie dokonał odpowiednich uzupełnień raportu, będących odpowiedzią na wezwanie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie.

Odnosząc się do powyższego należy wyjaśnić, iż pismem z dnia 2 marca 2009 r., znak: RDOŚ-14-WOOŚ-II-SK-6613-125/08, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wezwał pełnomocnika inwestora do uzupełnienia raportu w zakresie: charakterystyki

przedsięwzięcia, opisu elementów przyrodniczych w tym przejść dla zwierząt, oddziaływania przedsięwzięcia na zwierzęta i rośliny, oddziaływań skumulowanych.

Pismem z dnia 10 kwietnia 2009 r. pełnomocnik inwestora nadesłał uzupełnienie raportu, które istotnie nie zawierało wszystkich informacji, o które zwrócił się Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie, jednakże brakujące dane zostały uzupełnione na etapie wydawania przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska postanowienia uzgadniającego warunki realizacji przedsięwzięcia. Wszystkie niezbędne do wydania rozstrzygnięcia informacje zostały przekazane do organu uzgadniającego przez Krzysztofa Pogłóda pismami z dnia 25 sierpnia 2009 r. oraz 7 września 2009 r.

W związku z powyższym należy uznać, że przytoczony zarzut jest niezasadny.

Ad. 77)

Za niesłuszny należy uznać zarzut, jakoby w raporcie znajdowały się dane, których źródło jest nieznane i w ten sposób mogłyby nie podlegać weryfikacji, np. ilość gruzu czy złomu stalowego powstała przy realizacji poszczególnych wariantów.

Na stronie nr 97 raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pod tabelą nr 26, zawierającą rodzaje i szacunkowe ilości odpadów przewidzianych do wytworzenia w ramach automatyki kolejowej w przypadku realizacji wariantów inwestycyjnych, wskazano, iż źródłem jest opracowanie własne. Ponadto na stronie nr 96 raportu autorzy podkreślili, iż ilości poszczególnych rodzajów odpadów, przewidzianych do wytworzenia w ramach poszczególnych wariantów realizacji inwestycji zostaną dokładnie określone na etapie projektu budowlanego na podstawie dokumentacji obmiaru inwentaryzacyjnego. W ramach zaś niniejszego opracowania dokonano szacunkowej oceny ilości odpadów, które zostaną wytworzone podczas realizacji i eksploatacji inwestycji. Na etapie wydawania decyzji środowiskowej przedstawione informacje są wystarczające. Ilość odpadów, które powstaną w związku z realizacją inwestycji jest trudna do oszacowania. Istotne jest natomiast to, że „znacząca ilość materiałów i odpadów materiałowych z rozbiórek i demontażu w warunkach odzysku i selektywnego gromadzenia będzie zasobem potencjalnie użytecznym do dalszego wykorzystania z przeznaczeniem określonym w dokumentacjach projektowych inwestycji" (str. 99 raportu). Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia w warunkach właściwej organizacji i sprawności systemu rozwiązań gospodarowania odpadami nie będzie znacząco oddziaływać na otaczające środowisko.

Ad. 78)

Skarżący podnoszą, iż w raporcie nie uwzględniono skumulowanego oddziaływania pomiędzy „budowaną linią kolejową a istniejącą linią centralnej magistrali kolejowej".

Należy wyjaśnić, iż planowana inwestycja nie polega na budowie linii kolejowej, lecz na modernizacji istniejącej już linii kolejowej nr 1. Ponadto odnosząc się do zarzutu pominięcia oddziaływania skumulowanego, należy stwierdzić, iż kwestia ta została uzupełniona przez pełnomocnika inwestora w pismach z dnia 13 sierpnia 2009 r. oraz 7 września 2009 r. skierowanych do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska przed wydaniem postanowienia uzgadniającego warunki realizacji przedsięwzięcia.

Ad. 79)

Odwołujący się podnoszą, iż w punkcie 16 części II decyzji, który odnosi się do działań zabezpieczających przed odprowadzeniem nieoczyszczonych wód z linii kolejowej do cieków, nie

uwzględniono cieku wodnego w km 36+400, stanowiącego siedlisko żaby jeziornej. Należy zwrócić uwagę, iż konieczność zapewnienia właściwego bezpieczeństwa w zakresie czystości wód dotyczy wszystkich cieków i zbiorników wodnych, natomiast organ I instancji wymienił jedynie największe rzeki. W związku z powyższym organ odwoławczy uchylił punkt 16 części II rozpatrywanej decyzji, a następnie orzekł w tym zakresie co do istoty sprawy, zgodnie z sentencją niniejszej decyzji.

Po przeanalizowaniu zarzutów wysuwanych przez odwołujących się, organ II instancji nie znalazł podstaw do uchylenia decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 22 grudnia 2009 r. o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia i skierowania sprawy do ponownego rozpatrzenia.

Pismem z dnia 9 grudnia 2010 r. inwestor zwrócił się do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z prośbą o skorygowanie warunków skarżonej decyzji odnoszących się do lokalizacji ekranów akustycznych oraz rozwiązań umożliwiających migrację zwierząt, przekraczających linię kolejową. W związku z powyższym organ uchylił w decyzji w części III punkt 1 i 6 i orzekł w tym zakresie co do istoty sprawy.

Uchylenie i orzekanie w miejsce punktu 1 w części III przedmiotowej decyzji dotyczy konieczności modyfikacji lokalizacji ekranów akustycznych, która wynika z miejscowych uwarunkowań terenowych oraz technicznych możliwości realizacji: braku możliwości zachowania skrajni na istniejących obiektach inżynieryjnych, braku miejsca na sieć trakcyjną (w przypadku przebiegu układu torowego w bezpośrednim sąsiedztwie drogi lub innych obiektów), występowania obiektów obsługi podróżnych (dworców, peronów, dojść do peronów, kładek itp.), występowania w sąsiedztwie układu torowego terenów przemysłowych lub obiektów zabytkowych, co powodowało brak konieczności lub możliwości posadowienia ekranów akustycznych.

Uchylenie i orzekanie w miejsce punktu 6 w części III skarżonej decyzji wynika z konieczności dostosowania parametrów przejść dla zwierząt zgodnie z możliwościami technicznymi i projektowymi dla zapewnienia prawidłowej funkcji i bezpieczeństwa linii kolejowej, przy zachowaniu właściwej funkcji przejść dla zwierząt. W związku z powyższym parametry przejść określonych w decyzji skorygowano zgodnie z informacją zawartą na stronie nr 134 raportu - dla przejść w km 16+633, w km 17+767 oraz, zgodnie z informacją zawartą na stronie nr 137 raportu – dla przejścia w km 30+064. Obowiązek przebudowy przejścia dla zwierząt w km 27+168 został nałożony na inwestora w decyzji Wojewody Mazowieckiego z dnia 9 stycznia 2008 r., znak: WŚR.I.SM.6613/1/59/07, o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na poprawie infrastruktury kolejowej na obszarze woj. mazowieckiego, w związku z czym nie było zasadne ponowne nakładanie warunku w tym zakresie.

Należy mieć także na uwadze, iż w piśmie z dnia 19 stycznia 2011 r. skierowanym do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji poinformowało organ, że w ramach projektu POIiŚ 7.1-24.1 *Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, lot A – odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice)* w przypadku konieczności zastosowania zmian w elementach ochrony środowiska, planowane jest przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania na środowisko na etapie pozwolenia na budowę.

Zgodnie z art. 10 § 1 Kpa organ drugiej instancji zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił im wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów oraz żądań.

Stosownie do art. 49 Kpa oraz art. 46a ust. 5 Poś strony były zawiadomione o decyzjach i innych czynnościach organu prowadzącego postępowanie odwoławcze przez obwieszczenia umieszczane na tablicach ogłoszeń lub w inny zwyczajowo przyjęty sposób w: Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, Urzędzie Dzielnicy Wola m.st. Warszawy, Urzędzie Dzielnicy Włochy m.st. Warszawy, Urzędzie Dzielnicy Ursus m.st. Warszawy, Urzędzie Gminy Piastów, Urzędzie Gminy Pruszków, Urzędzie Gminy Brwinów, Urzędzie Gminy Milanówek, Urzędzie Gminy Grodzisk Mazowiecki, Urzędzie Gminy Jaktorów, Urzędzie Gminy Żyrardów, Urzędzie Gminy Wiskitki, Urzędzie Gminy Puszcza Mariańska oraz na stronie internetowej Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska.

Mając na uwadze art. 32 ust. 1 Poś, Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska podał do publicznej wiadomości, że w związku z toczącym się postępowaniem odwoławczym od decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 22 grudnia 2009 r. o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na *modernizacji linii kolejowej nr 1 Warszawa – Łódź, etap II, lot A na odcinku od stacji Warszawa Zachodnia do granicy województwa mazowieckiego, polegającej na budowie i przebudowie infrastruktury kolejowej, a także budowie i przebudowie infrastruktury drogowej oraz obiektów służących ochronie środowiska,* wszyscy zainteresowani mogą zapoznać się z niezbędną dokumentacją sprawy, tj. z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację ww. przedsięwzięcia wraz z wymaganymi prawem załącznikami, wymaganym prawem stanowiskiem innych organów oraz decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację ww. przedsięwzięcia. Jednocześnie organ drugiej instancji poinformował wszystkich zainteresowanych o terminie i miejscu wyłożenia dokumentów, możliwości składania uwag i wniosków, organie właściwym do ich rozpatrzenia oraz sposobie podania do publicznej wiadomości.

W obwieszczonym przez organ terminie do składania uwag i wniosków, tj. od 22 listopada 2010 r. do 13 grudnia 2010 r. uwagi i wnioski złożyło Towarzystwo Przyjaciół Jaktorowa pismem z dnia 13 grudnia 2010 r. oraz Stowarzyszenie Mieszkańców Chylic Kolonii, przesłane faxem pismo z dnia 13 grudnia 2010 r.

Ze względu na charakter wniosków złożonych przez Towarzystwo Przyjaciół Jaktorowa organ odwoławczy udzielił na nie odpowiedzi przed wydaniem decyzji drugoinstancyjnej pismem z dnia 14 lutego 2011 r., znak: DOOŚidk.4201.2.2011.AŁ.

Z treści pisma Towarzystwa Przyjaciół Jaktorowa, opatrzonego datą 13 grudnia 2010 r. wynika, iż na podstawie art. 114 i 115 Kodeksu postępowania administracyjnego stowarzyszenie wniosło o zawarcie ugody przed Generalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska, której celem byłoby uproszczenie i przyspieszenie postępowania odwoławczego w przedmiotowej sprawie. Ponadto stowarzyszenie wniosło o „wystąpienie przez GDOŚ do pełnomocnika inwestora – przedstawiciela firmy Arup oraz do PKP-PLK ze stosownym zawiadomieniem i wnioskiem".

Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska poinformował wnioskodawcę, że zgłoszone żądanie, aby organ zwrócił się do wnioskodawcy oraz inwestora nie może być spełnione. Z art. 116 § 1 Kpa wynika, że z inicjatywą zawarcia ugody muszą wystąpić jednocześnie strony postępowania, składając zgodne oświadczenie o zamiarze zawarcia ugody.

Ponadto, kierując się zasadą pogłębiania zaufania obywateli do organów państwa, o której mowa w art. 8 Kpa oraz zasadą określoną w art. 9 Kpa, która kształtuje obowiązek udzielania

stronom postępowania pełnej informacji o okolicznościach faktycznych i prawnych, organ odwoławczy poinformował, iż nie jest możliwe zawarcie ugody pomiędzy stroną postępowania a podmiotem występującym na prawach strony, bowiem ugoda dotyczy sytuacji materialnej stron. Podkreśla to Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z dnia 17 listopada 1988 r., sygn. akt IV SA 855/88: „Strony postępowania mogą w jego toku zawrzeć ugodę na zasadach określonych w art. 114 i nast. KPA, jednakże nie dotyczy to uczestników postępowania na prawach strony, gdyż ich udział w postępowaniu ma charakter jedynie procesowy".

W piśmie z dnia 13 grudnia 2010 r. Towarzystwo Przyjaciół Jaktorowa wysunęło zarzut, iż obwieszczenie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 12 listopada 2010 r. o podaniu do publicznej wiadomości informacji o zgromadzonym materiale dowodowym i możliwości zapoznania się z nim, „aby skutecznie zawiadomiło strony" powinno być wywieszone na okres 14 dni, a dopiero po tym terminie powinno być umożliwione składanie uwag i wniosków. W związku z faktem, iż Towarzystwo Przyjaciół Jaktorowa zbyt późno zapoznało się z obwieszczeniem i nie miało możliwości wglądu do akt sprawy wniosło o wydłużenie terminu na składanie uwag i wniosków o dodatkowe 7 dni.

Należało wyjaśnić, iż bieg 21-dniowego terminu rozpoczyna się z dniem podania go do publicznej wiadomości. Jest to termin ustawowy, materialnoprawny, w przypadku którego nie musi zaistnieć skutek doręczenia, bowiem dotyczy możliwości zgłaszania uwag i wniosków przez podmioty nie posiadające statusu strony. Potwierdza to wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 4 listopada 2010 r. sygn. akt II OSK 1297/10.

Strony oraz podmioty działające na prawach strony mają prawo wypowiadania się i składania uwag na każdym etapie trwania postępowania, niezależnie od wyznaczonego terminu „21 dni". Mając zatem na uwadze, iż Towarzystwo Przyjaciół Jaktorowa uczestniczy w przedmiotowym postępowaniu na prawach strony, mogło składać uwagi i wnioski niezależnie od wyznaczonych terminów, na każdym etapie postępowania. Ponadto w związku z tym, że strony miały możliwość zapoznania się z materiałem dowodowym zebranym w sprawie oraz wypowiedzenia się co do jego treści przed wydaniem decyzji organu odwoławczego, w opinii organu nie było zasadne przedłużanie terminu na składanie uwag i wniosków o dodatkowe 7 dni.

W związku z wątpliwościami, jakie budziła w Towarzystwie Przyjaciół Jaktorowa podstawa prawna wezwania do składania „ponownych uwag i wniosków oraz fakt przekazania prowadzenia tych czynności do RDOŚ", organ odwoławczy wyjaśnił, iż decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia jest decyzją wymagającą udziału społeczeństwa. Decyzja Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska także jest decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, jednakże w drugiej instancji. W prowadzonym postępowaniu odwoławczym od decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 22 grudnia 2009 r., Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska uzupełnił materiał dowodowy sprawy, w związku z czym przed wydaniem decyzji środowiskowej w drugiej instancji zapewnił możliwość zapoznania się z dokumentacją wszystkim zainteresowanym. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie w ramach wsparcia udzielonego organowi wyższej instancji zapewnił społeczeństwu dostęp do akt sprawy. Nie miało to jednak wpływu na wynik sprawy, bowiem wszystkie uwagi i wnioski zebrane w trakcie udziału społeczeństwa organ pierwszej instancji przekazał do analizy i odniesienia się organowi, przed którym toczy się postępowanie.

W piśmie z dnia 13 grudnia 2010 r. stowarzyszenie wniosło o dokonanie wizji lokalnej na terenie gminy Jaktorów, co miałoby pomóc w rozwiązaniu wielu kwestii podnoszonych w

odwołaniu. W odpowiedzi należało wskazać, że organ drugiej instancji zakończył już wówczas gromadzenie materiału dowodowego, który pozwolił mu odnieść się do zarzutów podniesionych w odwołaniu przez Towarzystwo Przyjaciół Jaktorowa, bez konieczności przeprowadzania dodatkowej wizji lokalnej na terenie gminy Jaktorów.

Pismem z dnia 13 grudnia 2010 r. swoje uwagi i wnioski przekazało Stowarzyszenie Mieszkańców Chylic – Kolonii, w którym poinformowało organ odwoławczy, iż o prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie postępowaniu oraz o wydanej w dniu 22 grudnia 2009 r. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na *modernizacji linii kolejowej nr 1 Warszawa – Łódź, etap II, lot A na odcinku od stacji Warszawa Zachodnia do granicy województwa mazowieckiego, polegającej na budowie i przebudowie infrastruktury kolejowej, a także budowie i przebudowie infrastruktury drogowej oraz obiektów służących ochronie środowiska* dowiedziało się przypadkiem 29 maja 2010 r. Podobnie przypadkowo stowarzyszenie dowiedziało się o postanowieniach Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego z dnia 27 maja 2009 r. oraz Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 21 września 2009 r. o uzgodnieniu warunków realizacji przedsięwzięcia dla przedmiotowej inwestycji, w związku z czym nie miało możliwości uczestniczenia w prowadzonych postępowaniach.

Mając powyższe na uwadze Stowarzyszenie wniosło o:

- uznanie ww. postanowień za wadliwe, bowiem wydanych bez zapewnienia udziału stron;
- uchylenie lub zmianę ww. postanowień lub „wznowienie postępowania w części dotyczącej terenu działania" Stowarzyszenia Mieszkańców Chylic – Kolonii.

Odnosząc się do uwag dotyczących braku możliwości uczestniczenia w postępowaniach przed Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Warszawie, Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym oraz Generalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska, organ odwoławczy wskazuje, iż odniósł się do powyższych kwestii w piśmie z dnia 14 lipca 2010 r., znak: DOOŚidk-452/2268/1381/10/AŁ-61, wyjaśniając, iż w sytuacji, gdy liczba stron postępowania przekracza 20 osób, strony postępowania są zawiadamiane o wydaniu decyzji przez obwieszczenie w trybie art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego. W przypadku inwestycji liniowej, jaką jest przedmiotowa inwestycja, precyzyjne określenie stron postępowania jest dość kłopotliwe ze względu na duży teren zajmowany przez inwestycję, liczący setki działek ewidencyjnych. Organ I instancji ma obowiązek ustalenia, która z osób posiada interes prawny w sprawie, gdy w trakcie postępowania zostaną złożone uwagi i wnioski, niezależnie od wyznaczonych terminów dla udziału społeczeństwa. W przedmiotowej sprawie liczba stron postępowania przekraczała 20, zatem o czynnościach w postępowaniu zawiadamiano strony za pomocą obwieszczeń na podstawie art. 49 Kpa.

Zgodnie z dokumentacją sprawy organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Zostało to także podkreślone na stronie nr 19 skarżonej decyzji.

Z akt sprawy wynika, iż strony były zawiadamiane o czynnościach podejmowanych przez organ prowadzący postępowanie przez obwieszczenia w trybie art. 49 Kpa w związku z art. 46a ust. 5

ustawy Prawo ochrony środowiska, co zostało szczegółowo opisane w odpowiedziach na zarzuty 20), 27), 68) i 69) niniejszej decyzji.

Mając na uwadze wniosek o „wznowienie postępowania w części dotyczącej terenu działania" Stowarzyszenia Mieszkańców Chylic – Kolonii, należy wyjaśnić, iż w myśl art. 145 § 1 Kpa postępowanie wznawia się w sprawie zakończonej decyzją ostateczną, natomiast decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 22 grudnia 2009 r. o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia przed wydaniem rozstrzygnięcia przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nie ma waloru ostateczności, dopóki toczy się postępowanie odwoławcze.

Uwagi i wnioski dotyczące nieprawidłowości w postanowieniach Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego z dnia 27 maja 2009 r. oraz Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 21 września 2009 r. o uzgodnieniu warunków realizacji przedsięwzięcia organ odwoławczy wziął pod uwagę przy wydawaniu niniejszego rozstrzygnięcia i nie dopatrzył się uchybień, które skutkowałyby uchyleniem decyzji organu pierwszej instancji i przekazaniu sprawy do ponownego rozpatrzenia.

W piśmie z dnia 13 grudnia 2010 r. Stowarzyszenie Mieszkańców Chylic – Kolonii wyraziło swój sprzeciw wobec realizacji projektowanego tunelu drogowego w km ok. 34+086 modernizowanej linii kolejowej oraz dróg dojazdowych łączących go z ulicą Poznańską, przy której mieszkają członkowie Stowarzyszenia, bowiem takie rozwiązanie spowoduje powstanie uciążliwości:

- wzrost hałasu oraz wibracji od samochodów, które będą jechać do nowo powstałego tunelu,
- pojawienie się zanieczyszczeń w postaci spalin samochodowych,
- „pojawienie się zanieczyszczeń wody gruntowej powstałych ze spłukiwania z jezdni i wsiąkania w grunt wycieków: benzyny, olejów silnikowych i oleju napędowego",
- wycięcie drzew przy Państwa posesjach przy ul. Poznańskiej i w pasie projektowanej drogi, co zdegraduje krajobraz i zniszczy ekran chroniący przed hałasem i wibracjami od kolei,
- spadek wartości nieruchomości w związku z licznymi uciążliwościami uniemożliwiającymi mieszkanie przy ul. Poznańskiej.

Stowarzyszenie sugeruje połączenie tunelu drogowego w km 34+086 linii kolejowej z ul. Leśmiana lub ul. Jagiełły, bowiem ul. Leśmiana położona jest bliżej projektowanego tunelu, co zmniejszy koszty budowy drogi łączącej, przy ul. Leśmiana nie ma zabudowań, więc nie będzie negatywnego oddziaływania na zdrowie i warunki życia ludzi oraz dobra materialne, ul. Jagiełły jest ulicą najszerszą w okolicy a zabudowa jest od niej daleko odsunięta.

W związku z powyższym Stowarzyszenie wniosło o:

- zmianę decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 22 grudnia 2009 r. o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na *modernizacji linii kolejowej nr 1 Warszawa – Łódź, etap II, lot A na odcinku od stacji Warszawa Zachodnia do granicy województwa mazowieckiego, polegającego na budowie i przebudowie infrastruktury kolejowej, a także budowie i przebudowie infrastruktury drogowej oraz obiektów służących ochronie środowiska* w takim zakresie, aby połączenie tunelu drogowego w km 34+086 było z ul. Leśmiana lub Jagiełły, a nie z ul. Poznańską,
- „przeprowadzenie analizy kosztowej i analizy wpływu na środowisko obu wariantów drogowego wyjazdu w tunelu w km 34+086",

- „wycofanie poparcia z decyzji środowiskowej realizowania wariantu wyjazdu z tunelu w ul. Leśmiana- droższego i bardziej szkodzącego środowisku i mieszkańcom"
- przeprowadzenie oględzin w miejscu planowanego tunelu drogowego w km 34+086 modernizowanej linii kolejowej oraz dróg dojazdowych.

Odnosząc się do powyższego, należy wyjaśnić, iż uwagi dotyczące ulicy Poznańskiej, „przy której mieszkają członkowie stowarzyszenia" sugerują, iż członkowie Stowarzyszenia nie działają w imieniu ogółu społeczeństwa, a jedynie dbając o partykularne interesy własne. W takim przypadku członkowie Stowarzyszenia powinni występować w imieniu własnym jako osoby fizyczne.

Ponadto należy wskazać, iż w ramach planowanego przedsięwzięcia tunel drogowy w km 34+086 linii kolejowej za pośrednictwem dróg dojazdowych będzie się łączyć nie tylko z ul. Poznańską, lecz również z ul. Jagiełły, zatem ruch samochodowy rozłoży się na dwie ulice i nie nastąpi znaczące negatywne oddziaływanie w zakresie np. hałasu i zanieczyszczeń pochodzących z ruchu pojazdów, na środowisko. Realizacja tunelu jest niezbędna z punktu zachowania bezpieczeństwa przy przekraczaniu torów kolejowych przez samochody osobowe, pieszych oraz rowerzystów. Ponadto wszelkie przejazdy drogowe w poziomie torów powodowałyby konieczność zmniejszenia prędkości przez przejeżdżające pociągi, zaś celem modernizacji linii kolejowej nr 1 jest m.in. zwiększenie prędkości jazdy pociągów i skrócenie czasu jazdy. Budowa tunelu jest następstwem likwidacji przejazdu drogowego w ciągu ul. Jagiełły w poziomie torów.

Oddziaływania akustyczne wywołane przez przejeżdżające pociągi zostaną zminimalizowane do wartości dopuszczalnych dzięki zastosowaniu wzdłuż linii kolejowej ekranów akustycznych, w związku z czym hałas przy ul. Poznańskiej ulegnie zmniejszeniu. Zanieczyszczenia spalinami od przejeżdżających ul. Poznańską samochodów już w chwili obecnej występują, bowiem droga ta istnieje i samochody z niej korzystają. Połączenie z tunelem drogowym powinno być przez mieszkańców ul. Poznańskiej traktowane jak udogodnienie, bowiem tunel o obniżonej skrajni będzie przeznaczony jedynie dla samochodów osobowych i pieszych, natomiast samochody ciężarowe będą musiały korzystać z innych przejazdów, w związku z czym zmiany w połączeniu drogowym nie będą w sposób dotkliwy odczuwalne przez mieszkańców ul. Poznańskiej. Obniżenie skrajni stanowi w istocie środek minimalizujący negatywne oddziaływanie ruchu pojazdów, poprzez eliminację samochodów ciężarowych.

Nie dojdzie do zanieczyszczenia wód gruntowych, bowiem w trakcie realizacji inwestycji, w razie konieczności zostaną zaproponowane odpowiednie środki zapobiegawcze. Szczegółowe rozwiązania w zakresie odwodnienia drogi dojazdowej zostaną przedstawione w projekcie budowlanym.

Wycinka drzew będzie nieznaczna, nie wpłynie w sposób istotny na krajobraz. Należy wyjaśnić w tym miejscu, iż drzewa nie zapewniają ochrony przed wibracjami, a jedynie mogą chronić przed hałasem, jednakże funkcję tą po zrealizowaniu inwestycji będą pełniły ekrany akustyczne. Wycinka drzew przy ul. Poznańskiej stanowi pewną niedogodność pod względem krajobrazowym, jednak należy mieć na uwadze, że zmiany koncepcyjne przedsięwzięcia zależą od inwestora, a rolą organów ochrony środowiska jest ich ocena pod kątem warunków i wymagań środowiskowych. Realizacja przejazdu dwupoziomowego nie wpłynie negatywnie na środowisko, bowiem zlokalizowany on będzie w obszarze zabudowanym, przekształconym przez działalność człowieka, a w sąsiedztwie brak jest obszarów cennych pod względem przyrodniczym. Budowa tunelu zwiększy natomiast bezpieczeństwo i płynność ruchu drogowego.

Szacowanie wartości nieruchomości nie leży w zakresie kompetencji organów ochrony środowiska.

Mając na uwadze wniosek Stowarzyszenia o zmianę decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 22 grudnia 2009 r. o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na *modernizacji linii kolejowej nr 1 Warszawa – Łódź, etap II, lot A na odcinku od stacji Warszawa Zachodnia do granicy województwa mazowieckiego, polegającej na budowie i przebudowie infrastruktury kolejowej, a także budowie i przebudowie infrastruktury drogowej oraz obiektów służących ochronie środowiska* w takim zakresie, aby połączenie tunelu drogowego w km 34+086 było z ul. Leśmiana lub Jagiełły, a nie z ul. Poznańską, należy wyjaśnić, iż jak wskazano powyżej, tunel drogowy będzie połączony z ul. Jagiełły. Połączenie z ul. Poznańską jest dodatkowym, drugim połączeniem, umożliwiającym mieszkańcom łatwiejsze przedostanie się na drugą stronę torów bezpiecznym przejazdem.

Prośba dotycząca przeprowadzenia analizy kosztowej drogowego wyjazdu w tunelu w km 34+086 wykracza poza zakres decyzji środowiskowej.

Dla organu drugiej instancji niezrozumiały jest kolejny wniosek Stowarzyszenia, zawarty w piśmie z dnia 13 grudnia 2010 r., dotyczący „wycofania poparcia z decyzji środowiskowej realizowania wariantu wyjazdu z tunelu w ul. Leśmiana- droższego i bardziej szkodzącego środowisku i mieszkańcom"', skoro wcześniej wariant ten Stowarzyszenie proponowało do realizacji.

Organ odwoławczy zebrał już komplet materiału dowodowego w sprawie, który pozwala na wydanie rozstrzygnięcia, zatem, przeprowadzenie oględzin w miejscu planowanego tunelu drogowego w km 34+086 modernizowanej linii kolejowej oraz dróg dojazdowych jest niezasadne.

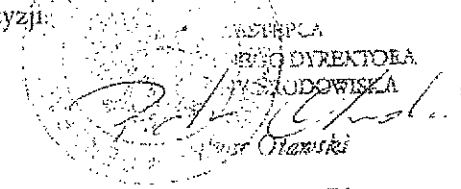
W piśmie z dnia 30 stycznia 2011 r. Stowarzyszenie Mieszkańców Chylic – Kolonii poinformowało Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska o złożeniu do Wydziału Ruchu Drogowego – Komendy Wojewódzkiej Policji w Radomiu wystąpienia o zajęcie stanowiska i wydanie opinii dotyczącej bezpieczeństwa ruchu w projektowanym tunelu drogowym w km 34+086 modernizowanej linii kolejowej. Stowarzyszenie zwróciło się do organu odwoławczego z wnioskiem o wstrzymanie wydania rozstrzygnięcia do momentu uzyskania opinii Komendy Wojewódzkiej Policji w Radomiu.

Odnosząc się do powyższego, należy wyjaśnić, iż opinia o którą wystąpiło Stowarzyszenie Mieszkańców Chylic – Kolonii do Komendy Wojewódzkiej Policji nie stanowi w przedmiotowym postępowaniu zagadnienia wstępnego, niezbędnego do rozstrzygnięcia. Ponadto zagadnienie bezpieczeństwa ruchu w tunelu nie jest związane z materią decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w związku z czym organ drugiej instancji nie ma obowiązku wstrzymywania zakończenia postępowania i wydawania decyzji po uzyskaniu ww. opinii.

W związku z powyższym orzeczono jak w sentencji.

Decyzja niniejsza jest ostateczna.

Na niniejszą decyzję można wnieść skargę do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, za pośrednictwem Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (ul. Wawelska 52/54, 00-922 Warszawa), w terminie 30 dni od dnia otrzymania decyzji.



Otrzymują:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie, ul. H. Sienkiewicza 3, 00-015 Warszawa;
2. PKP Polskie Linie Kolejowe, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa,
3. Danuta Sienkiewicz, Urząd Gminy Wiskitki, ul. Kościuszki 1, 96-315 Wiskitki;
4. Towarzystwo Przyjaciół Jaktorowa, ul. Wojska Polskiego 40, Chylice – Kolonia, 96-313 Jaktorów;
5. Stowarzyszenie Rozwoju Lokalnego, ul. S. Moniuszki 12, Stare Budy, 96-313 Jaktorów;
6. Czesława Skoneczna, ul. Skokowskiego, Jaktorów-Kolonia, 96-313 Jaktorów;
7. Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji, ul. Mroczna 5/23, 01-456 Warszawa;
8. Stowarzyszenie na rzecz Miast – Ogrodów, ul. P. Skargi 11/17, 05-822 Milanówek;
9. Burmistrz Miasta Milanówka, ul. Kościuszki 45, 05-822 Milanówek;
10. Stowarzyszenie Projektów Brwinów, ul. Dworska 6, 05-840 Brwinów;
11. Stowarzyszenie Mieszkańców Chylic – Kolonii, ul. Poznańska 7, Chylice – Kolonia, 96-313 Jaktorów;
12. pozostałe strony postępowania zawiadamiane przez obwieszczenie w trybie art. 49 Kpa;
13. a/a.

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W WARSZAWIE

Warszawa, dnia 22 grudnia 2009 r.

RDOŚ-14-WOOŚ-II-TS-6613-125/08

DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH ZGODY NA REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA

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

określam

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

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia

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

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

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

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

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

Charakterystykę przedsięwzięcia stanowi załącznik Nr 1 do decyzji.

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

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

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

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

III. W projekcie budowlanym uwzględnić:

1. Wykonanie ekranów akustycznych o wysokości 5,0 m w celu ochrony terenów narażonych na hałas w następujących lokalizacjach:
   - na odcinku od km 6+200 do km 8+100 po stronie północnej linii kolejowej;
   - na odcinku od km 9+300 do km 10+500 po stronie północnej linii kolejowej;
   - na odcinku od km 11+200 do km 12+900 po stronie północnej linii kolejowej;
   - na odcinku od km 13+100 do km 14+000 po stronie północnej linii kolejowej;
   - na odcinku od km 14+950 do km 15+300 po stronie północnej linii kolejowej;
   - na odcinku od km 15+900 do km 17+300 po stronie północnej lino kolejowej;
   - na odcinku od km 19+400 do km 19+600 po stronie północnej linii kolejowej;
   - na odcinku od km 21+200 do km 23+400 po stronie północnej linii kolejowej;
   - na odcinku od km 24+900 do km 27+500 po stronie północnej linii kolejowej;
   - na odcinku od km 27+900 do km 28+200 po stronie północnej linii kolejowej;
   - na odcinku od km 30+050 do km 31+000 po stronie północnej linii kolejowej;
   - na odcinku od km 31+800 do km 37+000 po stronie północnej linii kolejowej;
   - na odcinku od km 37+900 do km 38+700 po stronie północnej linii kolejowej;
   - na odcinku od km 40+100 do km 44+800 po stronie północnej linii kolejowej;
   - na odcinku od km 49+600 do km 50+300 po stronie północnej linii kolejowej;
   - na odcinku od km 50+900 do km 52+400 po stronie północnej linii kolejowej;
   - na odcinku od km 53+400 do km 53+600 po stronie północnej linii kolejowej;
   - na odcinku od km 53+900 do km 55+700 po stronie północnej linii kolejowej;
   - na odcinku od km 56+000 do km 56+200 po stronie północnej linii kolejowej;
   - na odcinku od km 5+200 do km 15+820 po stronie południowej linii kolejowej;
   - na odcinku od km 15+900 do km 17+500 po stronie południowej linii kolejowej;

— na odcinku od km 18+400 do km 20+000 po stronie południowej linii kolejowej;
— na odcinku od km 20+800 do km 23+300 po stronie południowej linii kolejowej;
— na odcinku od km 24+600 do km 25+930 po stronie południowej linii kolejowej;
— na odcinku od km 26+120 do km 29+400 po stronie południowej linii kolejowej;
— na odcinku od km 29+600 do km 31+000 po stronie południowej linii kolejowej;
— na odcinku od km 31+800 do km 32+400 po stronie południowej linii kolejowej;
— na odcinku od km 32+700 do km 37+400 po stronie południowej linii kolejowej;
— na odcinku od km 38+300 do km 41+600 po stronie południowej linii kolejowej;
— na odcinku od km 43+800 do km 44+300 po stronie południowej linii kolejowej;
— na odcinku od km 49+600 do km 50+700 po stronie południowej linii kolejowej;
— na odcinku od km 51+600 do km 52+000 po stronie południowej linii kolejowej;
— na odcinku od km 52+200 do km 52+400 po stronie południowej linii kolejowej;
— na odcinku od km 54+000 do km 54+800 po stronie południowej linii kolejowej;
— na odcinku od km 55+100 do km 55+600 po stronie południowej linii kolejowej;
— na odcinku od km 55+900 do km 56+400 po stronie południowej linii kolejowej.

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

5. Zaprojektowanie systemu odwodnienia i odprowadzania wód opadowych ze szlaku oraz ze stacji kolejowych z uwzględnieniem ochrony wód podziemnych i powierzchniowych, w tym należy przewidzieć:
   a. zastosowanie szczelnego systemu odwodnienia wszystkich obiektów mostowych, dzięki któremu wody opadowe nie będą kierowane bezpośrednio z tych obiektów do przepływających pod nimi cieków,
   b. na obiektach, o których mowa w punkcie 5.a., zaprojektowanie urządzeń umożliwiających oczyszczanie wód opadowych spływających z torowiska z zawiesin i substancji ropopochodnych, a także urządzeń umożliwiających zatrzymanie substancji niebezpiecznych w przypadku awarii;
6. Zastosowanie rozwiązań umożliwiających bezpieczną migrację zwierząt przekraczających linię kolejową, w tym należy przewidzieć:
   a. przebudowę, remont lub zachowanie w istniejących obiektach funkcji przejść dla zwierząt małych:
   - w km 16+633, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m;
   - w km 17+767, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m;
   - w km 20+535, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją, suchych półek;
   - w km 22+274, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją, suchych półek;
   - w km 23+290, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
   - w km 24+552, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
   - w km 30+936, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
   - w km 31+740, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
   - w km 32+421, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
   - w km 34+554, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
   - w km 34+827, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m;
   - w km 36+440, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
   - w km 37+530, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
   - w km 42+972, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m;
   - w km 44+824, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją, suchych półek;
   - w km 46+531, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
   - w km 50+473, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
   - w km 51+327, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
   - w km 52+507, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
   - w km 52+875, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
   - w km 53+641, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
   - w km 55+994, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek.

   W przypadku przejść połączonych z ciekami wodnymi, koryta cieków powinny być zlokalizowane w centralnej części przejścia, a po obu stronach powinny znajdować się pasy suchego terenu (dla płazów, gadów i małych ssaków) lub półki drewniane dla małych ssaków. Minimalna szerokość półek to 0,5 m. Pasy suchego terenu, położone poza zasięgiem wody powinny mieć szerokość łączną równą podwójnej szerokości koryta. Przebudowa przedmiotowych przejść nie może powodować zwężenia szerokości koryt cieków.
   b. przebudowa, remont lub zachowanie w istniejących obiektach funkcji przejść dla zwierząt średnich:
   - w km 15+350, o wysokości 2,90 m i szerokości 9,50 m, 9,50 m, 9,50 m;
   - w km 19+989, o wysokości 3,11 m i szerokości 17,10 m;
   - w km 23+527, o wysokości 2,80 m i szerokości 3,05 m;
   - w km 27+168, o wysokości 1,60 m i szerokości 8,04 m i 8,23 m;
   - w km 29+108, o wysokości 2,05 m i szerokości 5,60 m;
   - w km 30+064, o wysokości 1,50 m i szerokości 17,10 m;

- w km 33+785, o wysokości 1,20 m i szerokości 6,38 m;
- w km 35+505, o wysokości 2,30 m i szerokości 5,60 m, 5,60 m, 5,60 m;
- w km 39+266, o wysokości 2,95 m i szerokości 6,20 m;
- w km 41+352, o wysokości 2,15 m i szerokości 3,85 m i 3,85 m;
- w km 43+784, o wysokości 2,00 m i szerokości 6,80 m;
- w km 47+805, o wysokości 2,75 m i szerokości 17,10 m;
- w km 49+631, o wysokości 2,30 m i szerokości 7,44 m, 7,20 m, 7,20 m;
- w km 55+658, o wysokości 1,70 m i szerokości 15,85 m;
- w km 57+560, o wysokości 1,60 m i szerokości 16,00 m;

c. budowa przepustu dla płazów z dnem o charakterze naturalnym w km 53+000 o wymiarach 0,75 m wysokości i 1,0 m szerokości. Konieczne jest również zastosowanie przy przepuście betonowych płotów o wysokości 0,5 m, na odcinkach 150 m w obie strony od przepustu, zabezpieczających przed przedostaniem się płazów na torowisko i kierujących je do przejścia.

7. Strefy przejść dla zwierząt należy odpowiednio urządzić (wkomponowanie w krajobraz, osłony antyolśnieniowe, nasadzenia osłonowe) oraz ukształtować konstrukcje naprowadzające zwierzęta na przejścia; w fazie eksploatacji inwestycji tunele / przejścia winny być regularnie oczyszczane np. z liści.
8. Należy przystosować do rangi przejść dla zwierząt wszystkie możliwe przepusty i obiekty mostowe; przejścia dla zwierząt, jako obiekt inżynierski, winny być zaprojektowane i wykonane w sposób odpowiadający wymaganiom wynikającym z jego usytuowania i przeznaczenia, tak aby była zapewniona jego trwałość oraz warunki prawidłowej eksploatacji i utrzymania.
9. Zaprojektowanie urządzeń odstraszających zwierzęta UOZ-1 na odcinkach:
   - od km 20+000 do km 21+000,
   - od km 44+800 do km 49+000,
   - od km 53+050 do km 53+700,
   - od km 56+400 do granicy województwa, z wyłączeniem miejsc z zabudową mieszkalną umiejscowioną w niewielkiej odległości (do ok. 100 m) od linii kolejowej. W ww. miejscach jako zamiennik odpłaszaczy dźwiękowych UOZ-1, po obu stronach linii kolejowej zamontować siatkę zabezpieczającą przed wtargnięciem zwierząt na tory.

   Odpłaszacze dźwiękowe UOZ-1 należy rozmieszczać w odległości co 70 m naprzemianlegle po obu stronach toru.
10. Zaprojektowanie urządzeń odstraszających zwierzęta w postaci odpłaszaczy odblaskowych na odcinku od km 56+200 do km 57+685. Na prostych odcinkach linii elementy odblaskowe powinny zostać zamontowane w odległości co 20 m naprzeciwlegle wzdłuż obu stron torów. Na lukach odległość między elementami odblaskowymi powinna być określona funkcją, promienia łuku. Maksymalnie dopuszczalna odległość elementu odblaskowego od krawędzi toru wynosi 4,0 m.
11. Zaprojektowanie siatki, na odcinku od km 44+300 do km 44+800,po stronie południowej linii kolejowej przeciwdziałającej wkraczaniu zwierząt na linię kolejową ograniczoną od północnej strony ekranem akustycznym.
12. Rezygnację z budowy korytek krakowskich i innych głębokich umocnień dna rowów prowadzących wody opadowe, które mogłyby stanowić pułapkę lub barierę dla zwierząt. Jedynie w wyjątkowych przypadkach zagrożenia osuwania się ziemi dopuszczalne jest zastosowanie elementów betonowych o profilu umożliwiającym łatwe wyjście z nich zwierząt np. korytek Gara, słowackich lub innych o nachyleniu ścian cembrowin, stanowiących obudowę kanałów nie przekraczającym kąta 30 stopni.
13. Ochronę krajobrazu kulturowego oraz wszystkich zabytków i pamiątek po dawnej Drodze Żelaznej Warszawsko –Wiedeńskiej z lat 1845-1912.

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

V. Wymogi w zakresie ograniczania trans granicznego oddziaływania na środowisko:
- nie określa się.

VI. Wymagania dodatkowe.

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

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

1) emisja hałasu kolejowego na terenach chronionych akustycznie, pod kątem zbadania konieczności wprowadzenia dodatkowych rozwiązań technicznych minimalizujących ewentualne negatywne oddziaływania, bądź utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Analiza ta powinna zostać sporządzona po upływie 6 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona w terminie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

2) skuteczność podjętych działań łagodzących w stosunku do obszarów i gatunków chronionych. Należy dokonać monitoringu weryfikującego efektywność funkcjonowania przejść dla zwierząt wskazanych w punkcie III.6.a. i III.6.b. niniejszej decyzji oraz efektywność zastosowanych urządzeń odstraszających zwierzęta tj. odpłaszaczy dźwiękowych i odblaskowych, o których mowa w punkcie III.9 i III.10, uwzględniając częstotliwości przejazdów pociągów oraz szybkości poszczególnych składów. Analiza ta powinna zostać sporządzona po upływie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona w terminie 24 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

VIII. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

U Z A S A D N I E N I E

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

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

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

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

Organ prowadzący postępowanie administracyjne poddał ocenie wymienione poniżej dokumenty:

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

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

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

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

Ad. 1), 2).

W związku z planowaną modernizacją, przeanalizowano pięć wariantów:

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

rozjazdów przy jeździe w kierunku Łodzi by umożliwić przejazd przez stację Grodzisk Mazowiecki z prędkością maksymalną do160 km/h;

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

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

Przedmiotowa inwestycja przebiega:

– w odległości ok. 10 km od projektowanego obszaru Natura 2000 „Polany Puszczy Bolimowskiej" (poprzednia nazwa „Motyle Puszczy Bolimowskiej"). Obszar, o którym mowa powyżej, obejmuje obecnie fragment o powierzchni 132,3 ha (wcześniej 4331,8 ha) dużego kompleksu leśnego Puszczy Bolimowskiej (o całkowitej powierzchni 17 230 ha). Obszar ten charakteryzuję się stosunkowo dobrze zachowanymi ekosystemami łąkowymi i ziołoroślowymi. Obszar „Polany Puszczy Bolimowskiej" składa się z czterech, starych, śródleśnych polan, z których dwie najcenniejsze mają pochodzenie autogeniczne (Strożyska, Siwica), a dwie - antropogeniczne (Olszówka, Bielawy). Przedmiotem ochrony obszaru „Polany Puszczy Bolimowskiej" są siedliska wymienione w załączniku I Dyrektywy Rady 92/43/EWG, w tym siedliska łęgów wierzbowych, topolowych, olszowych i jesionowych 91E0 oraz grądu środkowoeuropejskiego 9170. Zaproponowane do objęcia ochroną polany odznaczają się stabilnością pozwalającą im trwać mimo permanentnego niedoboru wód gruntowych i wieloletniego braku użytkowania. Na wszystkich polanach zaznacza się sukcesyjna presja zbiorowisk zaroślowych i leśnych. Jest to spowodowane obniżeniem poziomu wód gruntowych i wieloletnim brakiem tradycyjnego, kośnego użytkowania. Bardzo istotnym aspektem ochrony charakteryzowanego obszaru jest fakt, iż położone wśród lasów Puszczy Bolimowskiej polany, chronione w granicach Bolimowskiego Parku Krajobrazowego, są poddawane stosunkowo znikomej antropopresji, z kolei fakt ten sprzyja zachowaniu bogatej

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

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

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

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

- w województwie mazowieckim linia kolejowa Warszawa — Łódź przebiega przez teren Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, jednocześnie w obrębie którego przecina dolinę Utraty w Pruszkowie (na długości ok. 150 m), dolinę Zimnej Wody pomiędzy Parzniewem a Brwinowem (na długości ok. 900 m), dolinę Rokitnicy i tereny zabudowy niskiej wśród zieleni w Milanówku (na długości ok. 2,5 km). Przewidziane w ramach realizacji planowanej inwestycji prace budowlane, przy uwzględnieniu uwarunkowań znajdujących się w sentencji niniejszej decyzji, nie będą powodować znacznego negatywnego wpływu na chronione w ww. obszarze siedliska i gatunki, a także na cele ochrony tego obszaru;
- przedmiotowa inwestycja przebiega także przez Bolimowsko — Radziejowicki Obszar Chronionego Krajobrazu z doliną środkowej Rawki, jednocześnie w obrębie którego przecina: tereny wydmowe w Międzyborowie (na długości ok. 1,5 km), kompleks leśny na południowy zachód od Żyrardowa (na długości ok. 2.5 km) oraz tereny rolno — leśne z luźną zabudową jednorodzinną pomiędzy Franciszkowem a Bartnikami (na długości ok. 2,8 km). Obszar ten został utworzony w celu ochrony zróżnicowanych krajobrazów o znacznym potencjale dla rozwoju turystyki i rekreacji, a także w celu ochrony korytarzy migracyjnych w dorzeczach Pilicy i Bzury. Przewidziane w ramach realizacji planowanej inwestycji prace budowlane, przy uwzględnieniu uwarunkowań znajdujących się w sentencji niniejszej decyzji, nie będą powodować znacznego negatywnego wpływu na chronione w ww. obszarze siedliska i gatunki, a także na cele ochrony tego obszaru;
- W obrębie Bolimowskiego — Radziejowickiego Obszaru Chronionego Krajobrazu z doliną środkowej Rawki położony jest zespół przyrodniczo — krajobrazowy „Wydmy Miedzyborowskie", o powierzchni całkowitej 31,4 ha, z porastającymi wydmy lasami sosnowymi. Zespół został utworzony na bazie dawnego Pomnika Przyrody Nieożywionej — Wydmy Międzyborowskie, w celu otoczenia większą ochroną tego obszaru o wysokich walorach krajobrazowych i przyrodniczych. Zespół przyrodniczo - krajobrazowy, o którym mowa powyżej, oddalony jest od trasy przebiegu inwestycji o ok. 400 m i nie będzie ona stanowiła zagrożenia dla siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, będących celem ochrony na przedmiotowym terenie.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ad.3)

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

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

Ad.4).

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

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

Zgodnie z art. 10 § 1 Kpa organ zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił im wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Stosownie do art. 49 k.p.a. oraz art. 46a ust. 5 Poś strony były zawiadomione o decyzjach i innych czynnościach organu prowadzącego postępowanie przez obwieszczenia – zawiadomienia (zawiadomienie o wszczęciu postępowania, zawiadomienia o wystąpieniu o opinie i uzgodnienia, zawiadomienie o wydaniu postanowienia o uzgodnieniu warunków realizacji wraz z treścią postanowienia, zawiadomienie o umieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o wniosku, zawiadomienie o zmianie nazwy przedsięwzięcia, zawiadomienie o zebraniu materiału dowodowego). Zawiadomienia umieszczane były na tablicach ogłoszeń w: siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, w Urzędzie m.st. Warszawy

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

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

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

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

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

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

	wyłącznie poza okresem lęgowym prawnie chronionych gatunków ptaków- czyli w czasie od 1 września do końca lutego.	
1.2	System odwadniający tory wraz z ich podłożem powinien być tak ukształtowany, aby nachylenie ścian cembrowin, stanowiących obudowę kanałów nie przekroczyło kąta 30 stopni; uwaga dotyczy także dolnych części studni odwodniających.	Wniosek został uwzględniony w pkt III.12. sentencji decyzji.
1.3	Ekrany nie mogą być przezroczyste.	Wniosek został częściowo uwzględniony w pkt III.2. sentencji decyzji. W przypadku wykonania ekranów z elementami przezroczystymi, winny one mieć nadruki w formie poprzecznych pasów. Dopuszcza się też stosowanie ekranów przezroczystych barwnych (zabezpieczających przed kolizją z ptakami) w uzasadnionych przypadkach, np. w sąsiedztwie obiektów zabytkowych.
2.	**SISKOM Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji (pismo z dn.29.10.2009 r.)**	
2.1	Uzupełnienie dokumentacji o Studium Wykonalności.	Wniosek nie został uwzględniony. Dyrektywy Unii Europejskiej dotyczące oceny skutków przedsięwzięć na środowisko naturalne, w tym dyrektywa ooś, ani też ustawa Poś i ustawa ooś nie zobowiązują inwestorów do przedkładania społeczeństwu, w tym także organizacjom pozarządowym, na etapie uzyskania decyzji środowiskowej, Studium Wykonalności, które zawiera wiele informacji stanowiących tajemnice przedsiębiorstwa. Wykonawcy opracowujący Studium są zawsze zobowiązani do zachowania tajemnicy danych, które pozyskali od PKP PLK S.A. i innych spółek Grupy PKP, niezbędnych do opracowania studium. W ramach procedury oceny oddziaływania na środowisko przedmiotem konsultacji społecznych jest więc tylko raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.
2.2	Wydłużenie terminu składania uwag i wniosków.	Wniosek nie został uwzględniony. Termin wynika z zapisów ustawy Poś. W związku z powyższym nie ma prawnej możliwości wydłużania terminu konsultacji społecznych.
2.3	SISKOM preferuje wariant W2 jako najbardziej bezpieczny i zwiększający atrakcyjność transportu zbiorowego.	Wniosek nie został uwzględniony. Wariant W2 wraz z pozostałymi wariantami był przedmiotem analiz technicznych, ekonomicznych oraz środowiskowych. Sporządzony raport OOŚ wykazał, że wariantem powodującym najmniejszą ingerencję w środowisko naturalne jest wariant W1A, który jest jednocześnie

		najbardziej uzasadniony ekonomicznie i technicznie i został rekomendowany jako wariant przyjęty do dalszej realizacji.
2.4	Wprowadzenie do wariantów zapisu ograniczającego do niezbędnego minimum lokalizowanie słupów trakcyjnych na powierzchni użytkowej peronów.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że na odcinku planowanej modernizacji do Grodziska Mazowieckiego przewidziano zawieszenie sieci trakcyjnej na konstrukcjach bramkowych, na dalszym odcinku na konstrukcjach indywidualnych. W fazie projektowej zostaną wyznaczone miejsca posadowienia wspomnianych konstrukcji wsporczych, z ograniczeniem do minimum posadowienia konstrukcji na powierzchni peronów.
2.5	Rozszerzenie zakresu przebudowy linii nr 1 – przebudowa istniejących oraz budowa nowych bezkolizyjnych przejść pieszo-rowerowych:	
2.5.a	Przebudowa istniejącej kładki zlokalizowanej w ciągu ulic Bandurskiego – Plac Czerwca 1976 r. na pieszo-rowerową.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w rekomendowanym wariancie W1A kładka jest własnością Urzędu Miasta i nie została włączona w zakres modernizacji linii kolejowej. Budowa i modernizacja układu komunikacyjnego miasta leży w obowiązku zarządcy dróg.
2.5.b	Przebudowa istniejącego przejścia podziemnego na wschodniej głowicy przystanku osobowego Warszawa Ursus z zastosowaniem pochylni zamiast schodów na wejściu południowym od ul. Wiosny Ludów.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w rekomendowanym wariancie W1A przejście nie jest przewidziane do kompleksowej modernizacji, gdyż w ramach projektu realizowany będzie tylko ciąg linii nr 1 (tory dla ruchu dalekobieżnego).
2.5.c	Przebudowa istniejącego przejścia podziemnego na przystanku osobowym Piastów z zastosowaniem pochylni.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w rekomendowanym wariancie W1A przejście nie jest przewidziane do kompleksowej modernizacji, gdyż w ramach projektu realizowany będzie tylko ciąg linii nr 1 (tory dla ruchu dalekobieżnego).
2.5.d	Budowa nowego przejścia pieszo-rowerowego w osi ulic Grunwaldzkiej – Broniewskiego – Warszawska w miejscu zlikwidowanego przejazdu kolejowego i kładki pieszej.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w rekomendowanym wariancie W1A nie przewiduje się budowy nowego przejścia. Budowa i modernizacja układu komunikacyjnego miasta leży w obowiązku zarządcy dróg.
2.5.e	Rezygnacja z likwidacji kładki pieszej na wschodniej głowicy peronu stacji Pruszków, do czasu	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika,

	realizacji przejazdu drogowego w ciągu ulic Kościuszki – Waryńskiego.	że w rekomendowanym wariancie W1A kładka z uwagi na bardzo zły stan techniczny jest przewidziana do likwidacji, w zamian będzie przedłużone przejście podziemne dla pieszych prowadzące na przeciwległą stronę miasta.
2.5.f	Budowa nowego przejścia pieszo-rowerowego między ciągami ulic Działkowa – Błońska i Jastrzębia –Robotnicza.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w rekomendowanym wariancie W1A nie przewiduje się budowy nowego przejścia. Budowa i modernizacja układu komunikacyjnego miasta leży w obowiązku zarządcy dróg.
2.5.g	Budowa nowego przejścia pieszo-rowerowego ze wschodniej głowicy peronu przystanku osobowego Brwinów.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w rekomendowanym wariancie W1A nie przewiduje się budowy nowego przejścia. Budowa i modernizacja układu komunikacyjnego miasta leży w obowiązku zarządcy dróg.
2.5.h	Budowa nowego przejścia pieszo-rowerowego w ciągu ulic Przejazd – Sportowa.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w rekomendowanym wariancie W1A nie przewiduje się budowy nowego przejścia. Budowa i modernizacja układu komunikacyjnego miasta leży w obowiązku zarządcy dróg.
2.5.i	Przebudowa istniejących przejść pieszych zlokalizowanych na terenie miasta Milanówek na pieszo – rowerowe.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Realizowany będzie zakres modernizacji ujęty w rekomendowanym wariancie W1A. Budowa i modernizacja układu komunikacyjnego miasta leży w obowiązku zarządcy dróg.
2.5.j	Przebudowa istniejącej kładki zlokalizowanej na zachodniej głowicy stacji Grodzisk Mazowiecki na kładkę pieszo-rowerową.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w rekomendowanym wariancie W1A kładka przeznaczona została do rozebrania (lub przekazana do Urzędu Miasta).
2.5.k	Przebudowa pozostałych istniejących, nie wymienionych wyżej przejść pieszych zlokalizowanych na terenie inwestycji na pieszo –rowerowe.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Realizowany będzie zakres modernizacji ujęty w rekomendowanym wariancie W1A. Budowa i modernizacja układu komunikacyjnego miasta leży w obowiązku zarządcy dróg.
2.6	Objęcie bezkolizyjnych przejść pieszo-rowerowych monitoringiem.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że monitoring zostanie założony na wszystkich przejściach objętych modernizacją – zgodnie z zakresem wariantu W1A.
2.7	Wprowadzenie ramp bądź	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść

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

		kolejowych poprzez modernizację istniejących przejść podziemnych bądź ich wydłużenie, ale dotyczy to przede wszystkim przejść związanych z dojściami do peronów itp. Kwestia skomunikowania dwóch stron ciągle rozrastającego się miasta, które swój rozwój zawdzięcza przede wszystkim modernizowanej linii kolejowej, jest przede wszystkim zadaniem władz samorządowych oraz deweloperów. Nie jest to zadanie zarządcy infrastruktury kolejowej.
3.1.b	Na przedłużeniu drogi gminnej ul. Sobieskiego do ul. Pruszkowskiej w Brwinowie.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w rekomendowanym wariancie W1A nie przewiduje się budowy nowej kładki. W ramach modernizacji przewidziano poprawę połączeń dwóch stron linii kolejowych poprzez modernizację istniejących przejść podziemnych bądź ich wydłużenie, ale dotyczy to przede wszystkim przejść związanych z dojściami do peronów itp. Kwestia skomunikowania dwóch stron ciągle rozrastającego się miasta, które swój rozwój zawdzięcza przede wszystkim modernizowanej linii kolejowej, jest przede wszystkim zadaniem władz samorządowych oraz deweloperów. Nie jest to zadanie zarządcy infrastruktury kolejowej.
3.1.c	W ciągu dróg powiatowych ul. Przejazd i ul. Sportowej w Brwinowie.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w rekomendowanym wariancie W1A nie przewiduje się budowy nowej kładki. W ramach modernizacji przewidziano poprawę połączeń dwóch stron linii kolejowych poprzez modernizację istniejących przejść podziemnych bądź ich wydłużenie, ale dotyczy to przede wszystkim przejść związanych z dojściami do peronów itp. Kwestia skomunikowania dwóch stron ciągle rozrastającego się miasta, które swój rozwój zawdzięcza przede wszystkim modernizowanej linii kolejowej, jest przede wszystkim zadaniem władz samorządowych oraz deweloperów. Nie jest to zadanie zarządcy infrastruktury kolejowej.
3.2	Instalacja ekranów akustycznych zgodnie z projektem.	Złożony wniosek pokrywa się z wcześniejszymi założeniami Inwestora. Ekrany akustyczne zostaną zamontowane w lokalizacjach wskazanych w raporcie OOŚ oraz decyzji środowiskowej (pkt III.1 sentencji decyzji). Szczegółowe parametry oraz usytuowanie ekranów akustycznych zostaną sprecyzowane w poszczególnych projektach budowlanych, na podstawie którego zostaną opracowane projekty wykonawcze i nastąpi realizacja.
3.3	Nałożenie na inwestora obowiązku corocznego wykonywania pomiarów	Wniosek nie został uwzględniony. Inwestor ma obowiązek prowadzenia pomiarów raz na 5 lat. Wykonywanie pomiarów raz na rok jest nieuzasadnione i

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

		negatywne oddziaływanie.
5.	**Urząd Miejski w Piastowie (pisma z dn.13.10.2009 r. i 26.10.2009 r.)**	
5.1	Instalacja ekranu nieparzystego po północnej stronie linii kolejowej od długości 11+200 – 12+900	Wniosek został uwzględniony w pkt III.1. sentencji decyzji. W opracowanym raporcie OOŚ wykonano modelowanie hałasu, a następnie zaproponowano ekran na fragmencie wskazanego odcinka w celu ochrony zabudowy mieszkalnej, natomiast na pozostałym odcinku nie zaplanowano ekranu, ponieważ są tam zlokalizowane ogródki działkowe, a zabudowa mieszkaniowa jest oddalona od torów. Po zakończeniu modernizacji zostanie wykonana analiza porealizacyjna celem sprawdzenia skuteczności zastosowanych działań minimalizujących negatywne oddziaływanie.
6.	**Towarzystwo Przyjaciół Jaktorowa (pismo z dn. 28.10.2009 r.)**	
6.1	Zorganizowanie prawdziwej i przeprowadzonej zgodnie ze standardami unijnymi rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa w mieście Żyrardowie w celu : a) przeprowadzenia prawdziwych konsultacji społecznych z mieszkańcami powiatu żyrardowskiego i grodziskiego oraz zapoznania zainteresowanego społeczeństwa z wszystkimi możliwymi i wymienionymi w „Raporcie oddziaływania na środowisko" wariantami modernizacji linii kolejowej b) umożliwienia zapoznania się z wszystkimi nowymi dokumentami zgromadzonymi w aktach sprawy oraz wypowiedzenia się co do ich treści c) przedyskutowanie z przedstawicielami PKP zasadności i możliwości uwzględnienia uwag i	Wniosek nie został uwzględniony. Ze względu na dużą liczbę uwag i wniosków na miejsce rozprawy administracyjnej wybrano Jaktorów, ale rozprawa dotyczyła całego odcinka przebiegającego w granicach województwa mazowieckiego. Rozprawa odbyła się 27 sierpnia 2009 r. i była otwarta dla społeczeństwa. Została ona przeprowadzona zgodnie z zapisami ustawy Poś. W ramach przeprowadzonego postępowania umożliwiono społeczeństwu zapoznanie się z raportem OOŚ, w którym przeanalizowano kilka wariantów modernizacji linii kolejowej. Na zakończenie rozprawy administracyjnej w Jaktorowie sporządzono protokół, w którym odniesiono się do treści wszystkich zgłoszonych w czasie rozprawy uwag i wniosków. Wszystkim obecnym umożliwiono wnoszenie uwag, odczytano protokół dając możliwość jego podpisania. Ustosunkowanie się Inwestora do uwag i wniosków zgłoszonych w terminie 09.10– 30.11.2009 r. nastąpiło w niniejszej decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych. W przypadku uwag wymagających wyjaśnienia Inwestor kontaktował się bezpośrednio z ich autorami.

	wniosków zgłoszonych w terminie 09–29.10.2009 r. w celu uzgodnienia interesu stron oraz w celu wyjaśnienia sprawy w drodze oględzin	
6.2	Przedłużenie o 14 dni tzw. "21 dniowego" terminu na składanie uwag i wniosków do postępowania.	Wniosek nie został uwzględniony. Termin wynika z zapisów ustawy Poś. W związku z powyższym nie ma prawnej możliwości wydłużania terminu konsultacji społecznych.
6.3	Dopuszczenie do realizacji modernizacji linii kolejowej tylko i wyłącznie w „wariancie W2 modyfikowanym" opisanym w „Raporcie oddziaływania na Środowisko".	Wniosek nie został uwzględniony. Wariant W2 wraz z pozostałymi wariantami był przedmiotem analiz technicznych, ekonomicznych oraz środowiskowych. Sporządzony raport OOŚ wykazał, że wariantem powodującym najmniejszą ingerencję w środowisko naturalne jest wariant W1A, który jest jednocześnie najbardziej uzasadniony ekonomicznie i technicznie i został rekomendowany jako wariant przyjęty do dalszej realizacji.
6.4	Odrzucenie Raportu oddziaływania na środowisko sporządzonego przez PKP-PLK jako niekompletnego i wadliwego do czasu uzupełnienia i poprawienia jego treści.	Wniosek nie został uwzględniony. Przedstawiony Raport OOŚ jest zgodny z zapisami art. 52 ustawy Poś. W wyniku postępowania z zakresu oceny oddziaływania na środowisko raport został uzupełniony o kilka wymagających wyjaśnienia kwestii, których zażądały Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska oraz Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska. Przedmiotem postępowania z udziałem społeczeństwa była uzupełniona wersja raportu po zgłoszeniu uwag ww. organów.
6.5	Dopuszczenie jako dowód w sprawie i przyjęcie do akt niezależnej opinii (raportu) o oddziaływaniu inwestycji na środowisko.	Wniosek nie został uwzględniony. Raport OOŚ jest zgodny z art. 52 ustawy Poś i zawiera wszystkie wymagane prawem elementy.
6.6	Włączenie jako dowodu do akt postępowania Studium Wykonalności.	Wniosek nie został uwzględniony. Studium Wykonalności nie jest dokumentacją wymaganą do złożenia w toku postępowania o wydanie decyzji środowiskowej. Wykonawcy opracowujący Studium są zawsze zobowiązani do zachowania tajemnicy danych, które pozyskali od PKP PLK S.A. i innych spółek Grupy PKP, niezbędnych do opracowania Studium. W ramach procedury oceny oddziaływania na środowisko przedmiotem konsultacji społecznych jest więc tylko raport OOŚ.
6.7	Zapisanie w decyzji środowiskowej jako dopuszczalnego czasu prowadzenia robót budowlanych (i zamknięcia ruchu pociągów osobowych relacji Żyrardów-Warszawa) tylko w godzinach od	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że Inwestor przewiduje ograniczenie ruchu pociągów na wyznaczonych kolejno odcinkach modernizowanego toru zakładając prowadzenie ruchu po drugim torze oraz na odcinku Warszawa Zachodnia-Grodzisk Mazowiecki po

	8.00-15.00 i od 19.00-22.00 na terenie miasta Żyrardowa, gminy Jaktorów, oraz miasta i gminy Grodzisk Mazowiecki.	torach wykorzystywanych w ruchu podmiejskim. Prace nad projektem są na zbyt wczesnym etapie, aby stwierdzić, kiedy i na jakich odcinkach nastąpi ograniczenie ruchu. Zapis dopuszczający prowadzenie robót budowlanych wyłącznie w tylko w godzinach od 8.00-15.00 i od 19.00-22.00 oznaczałoby ograniczenie czasu prac do 10 godzin dziennie, co skutkowałoby znacznym wydłużeniem realizacji projektu i znacznie dłużej trwającymi komplikacjami ruchowymi.
6.8	Zapewnienie w godzinach szczytu komunikacyjnego konkretnej ilości dodatkowych połączeń i zwiększenia liczebności składów pociągów osobowych aby zapewnić optymalne warunki dojazdu do pracy i szkół.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że PKP PLK S. A. jako zarządca sieci kolejowej oferuje przewoźnikom do dostęp do infrastruktury kolejowej o określonych parametrach (wyższe parametry linii umożliwiają uruchomienie większej liczby szybkich połączeń). Przeprowadzona modernizacja linii kolejowej umożliwi ruch pociągów o prędkości do 160 km/h oraz pozwoli zwiększyć przepustowość linii kolejowej. Kwestia zapewnienia dostatecznej ilości połączeń kolejowych oraz pojemności składów nie leży w gestii PKP PLK S.A. Zadanie to należy do przewoźników takich jak PKP PR, Koleje Mazowieckie, PKP IC.
6.9	Uzupełnienie Raport o dane (z ankiet i z baz danych z kas nt. sprzedawanych biletów) na temat ilości pasażerów korzystających (wsiadających i wysiadających) z / na przystanków w Żyrardowie, Międzyborowie, Jaktorowie i Grodzisku. W raporcie powinno się znaleźć porozumienie spółek PKP-PLK SA z KM-Kolejami Mazowieckimi SA oraz PKP-Intercity nt szczegółowych warunków działania komunikacji kolejowej podczas prac modernizacyjnych.	Wniosek nie został uwzględniony. Raport OOŚ jest zgodny z art. 52 ustawy Poś i zawiera wszystkie wymagane prawem elementy. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w ramach przeprowadzonych badań ankietowych nie przeprowadzano badań źródło - cel, na podstawie, których można by było określić ilość osób wsiadających i wysiadających na poszczególnych przystankach.
6.10	Uzupełnienie raportu o kilka wariantów planu organizacji ruchu pociągów osobowych podczas prowadzenia prac budowlanych na trasie Warszawa-Żyrardów dla pasażerów wsiadających w Grodzisku, Jaktorowie, Międzyborowie i Żyrardowie. Następnie umożliwienie zapoznania się z nimi społeczeństwa i złożenia uwag i wniosków do nich.	Wniosek nie został uwzględniony. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że Inwestor przewiduje ograniczenie ruchu pociągów na wyznaczonych kolejno odcinkach modernizowanego toru zakładając prowadzenie ruchu po drugim torze oraz na odcinku Warszawa Zachodnia-Grodzisk Mazowiecki po torach wykorzystywanych w ruchu podmiejskim. Prace nad projektem są na zbyt wczesnym etapie, aby stwierdzić, kiedy i na jakich odcinkach nastąpi ograniczenie ruchu. Planowany rozkład ruchu wynika z trudnych do przewidzenia możliwości udostępnienia poszczególnych odcinków linii kolejowej, a zatem nie

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

	inżynierskich (obejmujących miejsce powstania/ przebudowy/ modernizacji, ich wielkość / rozpiętość i szacowany cząstkowy koszt), w szczególności takich jak: (a) gdzie, ile i w jakim zakresie modernizacja układów torowych szlaków i stacji, (b) gdzie, ile i jakie obiekty inżynieryjne, (c) gdzie, ile i jakie obiekty kubaturowe perony i obiekty małej architektury, (d) gdzie, ile i w jakim zakresie modernizacje przejazdów w poziomie torów, (e) gdzie, ile i jaka automatyka kolejowa, (f) gdzie, ile i jaka teletechnika, (g) gdzie, ile i jakie zasilanie sieci trakcyjnej, (h) gdzie, ile i jakie zasilanie odbiorników nietrakcyjnych, (i) gdzie, ile i jakie urządzenia elektroenergetyki do 1 kV, (j) gdzie, ile i jakie nasypy kolejowe, (k) gdzie, ile i jakie budowa, przebudowa modernizacja rowów, (l) gdzie, ile i jakich drzew i krzewów przewiduje się do wycięcia.	
6.14	Uznanie w toku oceny oddziaływania na środowisko jak i w decyzji środowiskowej - wariantu W2 realizacji modernizacji linii kolejowej jako najbardziej optymalnego z punktu widzenia społecznego, ekonomicznego jak i najmniej szkodzącego środowisku, i uznanie tego wariantu jako jedynego nadającego się do realizacji.	Wniosek nie został uwzględniony. Wariant W2 wraz z pozostałymi wariantami był przedmiotem analiz technicznych, ekonomicznych oraz środowiskowych. Sporządzony raport OOŚ wykazał, że wariantem powodującym najmniejszą ingerencję w środowisko naturalne jest wariant W1A, który jest jednocześnie najbardziej uzasadniony ekonomicznie i technicznie i został rekomendowany jako wariant przyjęty do dalszej realizacji.
6.15	Przedstawienie w raporcie wszystkich wariantów modernizacji linii kolejowej: W0, W1A, W1B i W2 w formie graficznej na mapach gdyż forma	Wniosek nie został uwzględniony. Działanie takie jest niecelowe ze względu na fakt, że proponowane warianty różnią się głównie rozwiązaniami technicznymi (a nie lokalizacyjnymi), których nie ma możliwości pokazania na mapie. Różnice dotyczą jedynie łącznicy w wariancie

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

		zamontowane urządzenia dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się oraz monitoring. Ze względów bezpieczeństwa (ruch pociągów o prędkości do 160 km/h) nie jest możliwe zachowanie peronu wyspowego. Szczegóły dotyczące wystroju i rozwiązań technicznych zostaną uwzględnione na etapie projektu budowlanego.
6.20	Sporządzenie przez inwestora ekspertyzy przyrodniczej: botaniczno – zoologicznej dotyczącej terenu linii kolejowej nr 1 i nr 4 w gminie Jaktorów pod kątem oddziaływania na występujące zwierzęta i rośliny chronione przez uznaną jednostkę naukowo – badawczą np. Uniwersytet Warszawski lub Szkołę Główną Gospodarstwa Wiejskiego.	Wniosek nie został uwzględniony. W Raporcie OOŚ uwzględniono wyniki inwentaryzacji przyrodniczej (siedlisk oraz gatunków roślin i zwierząt) przeprowadzonej w otoczeniu omawianej inwestycji.
6.21	Przedstawienie w raporcie analizy: koszów finansowych, społecznych i przyrodniczych poszczególnych wariantów: W1A, W1B, W1zmod, W2 w formie tabelarycznej.	Wniosek nie został uwzględniony. Szczegółowa analiza kosztów przedsięwzięcia w różnych aspektach nie jest zgodnie z odpowiednimi przepisami przedmiotem raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Sporządzony raport OOŚ wykazał, że wariantem powodującym najmniejszą ingerencję w środowisko naturalne jest wariant W1A, który jest jednocześnie najbardziej uzasadniony ekonomicznie i technicznie i został rekomendowany jako wariant przyjęty do dalszej realizacji.
6.22	Zgłoszenie chęci zawarcia ugody administracyjnej z przedstawicielem Inwestora w trybie art. 114 KPA	Wniosek wykracza poza zakres decyzji środowiskowej
7	**Stowarzyszenie Rozwoju Lokalnego z siedzibą w Jaktorowie (pismo z dn. 24.05.2009 r.)**	
7.1	sporządzenie raportu ooś z uwzględnieniem uwarunkowań terenowych występujących na terenie gm. Jaktorów.	Wniosek został uwzględniony na etapie opracowywania raportu OOŚ. Sporządzony raport uwzględnia uwarunkowania terenowe występujące na całej długości analizowanej trasy.
7.2	dokonać pomiarów hałasu i drgań do linii kolejowej występującej dzisiaj i umieścić wyniki w raporcie.	Wniosek został uwzględniony na etapie opracowywania raportu OOŚ. Pomiary takie zostały przeprowadzone, a ich wyniki zamieszczone w raporcie.
7.3	sporządzić w raporcie wersji modernizacji tej linii kolejowej polegający na przeniesieniu ruchu pociągów trasy W-wa –Łódź na trasę kolejową CMK-i, która w Jaktorowie biegnie równolegle do trasy Skierniewice Warszawa ale	Wniosek został uwzględniony na etapie opracowywania raportu OOŚ. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że wariant łącznicy linii kolejowej nr 1 z CMK (wariant W2) wraz z pozostałymi wariantami był przedmiotem analiz technicznych, ekonomicznych oraz środowiskowych. Sporządzony raport o oddziaływaniu

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

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

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

		budowy dodatkowych urządzeń dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się, które będą mogły przedostać się na drugą stronę linii kolejowej w miejscu przejazdu kolejowego.
11.	**Urząd Gminy Wiskitki, Urząd Gminy Puszcza Mariańska oraz okoliczni mieszkańcy (pismo z dn. 22.10.2009 r.)**	
11.1	protest przeciw likwidacji przejazdu w km 54,281 zlokalizowanego na terenie gm. Wiskitki w miejscowości Franciszków, w pobliżu stacji Radziwiłłów Gmina Puszcza Mariańska.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że kwestia likwidacji przejazdu w km 54+281 była konsultowana z władzami gminy. Oprócz wizyty w siedzibie Gminy Wiskitki w sierpniu 2008 roku do Władz Gminy zostało wysłane pismo przedstawiające proponowane zmiany w tym zakresie z prośbą o ustosunkowanie się do proponowanych zmian. Ze względu na ustne pozytywne ustosunkowanie się Władz Gminy do likwidacji przejazdu oraz brak pisemnego sprzeciwu do przedstawionych w formie pisemnej proponowanych rozwiązań projektowych, PKP PLK S.A. wprowadziła omawiane rozwiązanie do projektu.
12.	**Prezydent miasta Żyrardowa (pismo z dn. 23.10.2009 r.)**	
12.1	wniosek o zachowanie 2 przejść dla pieszych i rowerzystów w świetle istniejących przejść – w miejscu istniejącej kładki w km 42,097 oraz przejście podziemne wchodzące w skład zabytkowego kompleksu przy budynku dworca w km 43,100, a także ich modernizację dostosowujące do obowiązujących norm prawnych.	Wniosek został uwzględniony częściowo (całkowicie w zakresie ruchu pieszego) w pkt III. 13 sentencji decyzji. W rejonie istniejącej w km ok. 42,960 kładki zostanie zbudowane przejście podziemne umożliwiające komunikację na drugą stronę miasta oraz dostęp do peronów (z ciągiem pieszym oraz urządzeniami dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się). Ponadto w km 43,100 zostanie zachowane (z przebudową) istniejące przejście podziemne wkomponowane w zabytkowy kompleks budynku dworca umożliwiające pieszym dostęp do peronów (bez komunikacji na drugą stronę miasta oraz bez urządzeń dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się). Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że zagadnienie zachowania istniejącego przejścia dla pieszych do peronów oraz budowy nowego przejścia podziemnego była kilkakrotnie omawiana z pracownikami PKP PLK S.A. Po ponownej analizie wniosków mieszkańców, możliwości technicznych oraz uwarunkowań terenowych Inwestor przychylił się do wniosku m.in. ze względu na wkomponowanie istniejącego przejścia podziemnego w kompleks zabytkowego dworca.
12.2	wniosek o minimalizację	Wniosek wykracza poza zakres decyzji środowiskowej. Z

	uciążliwości podczas realizacji inwestycji dla pasażerów.	informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że będzie on dążył do minimalizacji uciążliwości realizacji inwestycji dla pasażerów, dlatego przewiduje ograniczenie ruchu pociągów na wyznaczonych kolejno odcinkach modernizowanego toru zakładając prowadzenie ruchu po drugim torze oraz na odcinku Warszawa Zachodnia-Grodzisk Mazowiecki po torach wykorzystywanych w ruchu podmiejskim. Prace nad projektem są na zbyt wczesnym etapie, aby stwierdzić, kiedy i na jakich odcinkach nastąpi ograniczenie ruchu. Zagadnienie organizacji ruchu zostanie szczegółowo przeanalizowane na etapie projektu budowlanego.
12.3	wniosek o szerszy zakres inwestycji związany z pracami naprawczymi mostu w km 43,862 tzn. poszerzenie pasa drogi i oddzielenie od ruchu pieszego.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że poszerzenie pasa drogi i oddzielenie od ruchu pieszego nie jest przedmiotem modernizacji linii kolejowej. Budowa i modernizacja układu komunikacyjnego miasta leży w obowiązku zarządcy dróg.
12.4	wniosek o szerszy zakres inwestycji związany z pracami naprawczymi mostu w km 41,352 (tzn. wykonanie prac związanych z wprowadzeniem przejścia dla pieszych i rowerzystów oraz wykonanie suchych półek dla przejścia małych zwierząt).	Wniosek został uwzględniony częściowo na etapie opracowywania raportu OOŚ. Wspomniany most w km 41+352 ze względu na swoje parametry będzie pełnił funkcję nie tylko przejścia dla małych, ale i średnich zwierząt; nie ma potrzeby instalacji tzw. „suchej półki" pod tym obiektem. Wykonanie prac związanych z wprowadzeniem przejścia dla pieszych i rowerzystów nie jest przedmiotem modernizacji linii kolejowej, a zatem wniosek jest niezasadny. Budowa i modernizacja układu komunikacyjnego miasta leży w obowiązku zarządcy dróg.
12.5	wniosek o zachowanie i dostosowanie przejścia podziemnego w km 43,100 znajdującego się przy budynku zabytkowego dworca w Żyrardowie, ze względów zabytkowych, historycznych i kulturowych.	Wniosek został uwzględniony częściowo (całkowicie w zakresie ruchu pieszego) w pkt III. 13 sentencji decyzji. W rejonie istniejącej w km ok. 42,960 kładki zostanie zbudowane przejście podziemne umożliwiające komunikację na drugą stronę miasta oraz dostęp do peronów (z ciągiem pieszym oraz urządzeniami dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się). Ponadto w km 43,100 zostanie zachowane (z przebudową) istniejące przejście podziemne, wkomponowane w zabytkowy kompleks budynku dworca, umożliwiające pieszym dostęp do peronów (bez komunikacji na drugą stronę miasta oraz bez urządzeń dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się). Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że zagadnienie zachowania istniejącego przejścia dla pieszych do peronów oraz budowy nowego przejścia podziemnego była kilkakrotnie omawiana z pracownikami PKP PLK S.A. Po ponownej analizie wniosków mieszkańców, możliwości technicznych oraz uwarunkowań terenowych Inwestor przychylił się do wniosku m.in. ze względu na

		wkomponowanie istniejącego przejścia podziemnego w kompleks zabytkowego dworca.
12.6	wniosek o zastosowanie ekranów dźwiękochłonnych przezroczystych.	Wniosek został częściowo uwzględniony w pkt III.2 sentencji decyzji. Podstawowym parametrem decydującym o skuteczności ekranów akustycznych jest tzw. izolacyjność akustyczna - największa w przypadku ekranów nieprzezroczystych wypełnionych, dlatego w niektórych miejscach w przypadku dużych przekroczeń norm w zakresie hałasu niemożliwa jest realizacja wyłącznie ekranów przezroczystych. Ponadto ze względu na konieczność ochrony ptaków ekrany akustyczne winny być nieprzezroczyste – w szczególności zbudowane z elementów betonowych, kamiennych bądź też z nieprzezroczystych tworzyw sztucznych, w ostateczności mogą to być konstrukcje dwudzielne składające się z części przezroczystej oraz części nieprzezroczystej barwnej. Biorąc pod uwagę warunki środowiskowe nałożone przez Generalną Dyrekcję Ochrony Środowiska, nawet w przypadku występowania ekranów przezroczystych, należy umieścić na nich nadruki w formie poprzecznych pasów. Jedynie w uzasadnionych przypadkach (np. w sąsiedztwie obiektów zabytkowych) dopuszcza się stosowanie ekranów przezroczystych barwnych – by przeciwdziałać kolizjom z ptakami. Rodzaj zastosowanych ekranów akustycznych będzie szczegółowo rozważany na etapie projektu budowlanego.
13.	**Urząd Miasta w Pruszkowie (pismo z dn. 28.10.2009 r.)**	
13.1	wniosek o utworzenie bezkolizyjnych podziemnych przejść: - dla pieszych i rowerzystów w rejonie granicy miasta Pruszkowa i Piastowa – ul. Główna-Broniewskiego - w zamian za likwidację kładki w rejonie ul. 3 Maja – Majowa - dla pieszych i rowerzystów oraz tunel dla samochodów o obniżonej skrajni na połączeniu ulic Działkowa-Błońska – km 18,500.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że kwestia skomunikowania dwóch stron miasta jest przede wszystkim zadaniem władz samorządowych. Miasta rozwijające się wzdłuż linii kolejowych powinny dbać o prawidłowe skomunikowanie dwóch stron miasta położonych po przeciwnych stronach linii kolejach. Nie jest to natomiast zadanie zarządcy infrastruktury kolejowej. W ramach modernizacji przewidziano poprawę połączeń dwóch stron linii kolejowych poprzez modernizację przejścia podziemnego i jego wydłużenie, ale dotyczy to przede wszystkim przejścia związanego z dojściami do peronów etc.
13.2	wniosek o budowę ekranów akustycznych na obszarze miasta Pruszkowa w pierwszym etapie modernizacji linii PKP.	Wniosek nie został uwzględniony. Ekrany akustyczne będą realizowane razem z innymi elementami modernizacji linii kolejowej. Szczegółowy harmonogram prac zostanie opracowany po sporządzeniu projektów budowlanych i opracowania fazowania robót.
14.	**Pani Czesława Skoneczna (pismo z dn. 29.10.2009 r.)**	

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

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

		postępowania umożliwiono społeczeństwu zapoznanie się z raportem OOŚ, w którym przeanalizowano kilka wariantów modernizacji linii kolejowej. Na rozprawie przedstawiono argumenty zarówno mieszkańców, jak i Inwestora. Wszystkim obecnym umożliwiono wnoszenie uwag, odczytano protokół dając możliwość jego podpisania. Ustosunkowanie się Inwestora do uwag i wniosków zgłoszonych w terminie 09.10.– 30.11.2009 r. nastąpiło w powyższej decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych. W przypadku uwag wymagających wyjaśnienia Inwestor kontaktował się bezpośrednio z ich autorami.
17.	**Pan Wojciech Klim**	
17.1	Skarga na Inwestora, zarzucenie nie dopełnienia obowiązku przekazania informacji publicznej o planowanej i obecnie realizowanej inwestycji modernizacji linii kolejowej PKP na odcinku m.in. przebiegającym przez miasto Milanówek.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej.
17.2	Wniosek o zorganizowanie rozprawy administracyjnej w Milanówku.	Wniosek nie został uwzględniony. Ze względu na dużą liczbę uwag i wniosków na miejsce rozprawy administracyjnej wybrano Jaktorów, ale rozprawa dotyczyła całego odcinka przebiegającego w granicach województwa mazowieckiego. Urząd Miasta w Milanówku otrzymał w dniu 12.08.2009r stosowne obwieszczenie informujące o dacie i miejscu rozprawy administracyjnej, było ono wywieszone na tablicy ogłoszeń urzędu od 12.08.2009 r. do 26.08.2009 r. Rozprawa odbyła się 27 sierpnia 2009 r. i była otwarta dla społeczeństwa. Została ona przeprowadzona zgodnie z zapisami ustawy Poś. W ramach przeprowadzonego postępowania umożliwiono społeczeństwu zapoznanie się z raportem OOŚ, w którym przeanalizowano kilka wariantów modernizacji linii kolejowej. Na rozprawie przedstawiono argumenty zarówno mieszkańców, jak i Inwestora. Wszystkim obecnym umożliwiono wnoszenie uwag, odczytano protokół dając możliwość jego podpisania. Ustosunkowanie się Inwestora do uwag i wniosków zgłoszonych w terminie 09.10.– 30.11.2009 r. nastąpiło w powyższej decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych. W przypadku uwag wymagających wyjaśnienia Inwestor kontaktował się bezpośrednio z ich autorami.

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

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

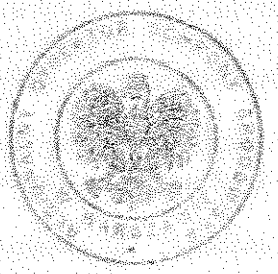
Decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności. Linia kolejowa nr 1 jest linią o znaczeniu priorytetowym, stanowiącą na odcinku pomiędzy Warszawą Zachodnią a Grodziskiem Mazowieckim część międzynarodowej linii E65, a na dalszym odcinku linię o statusie krajowym. Linia ta łączy dwa największe miasta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

Z uwagi na powyższe orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie:

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

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



REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie
Aleksandra Jałowska

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

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

Koleje Mazowieckie

„Koleje Mazowieckie – KM" sp. z o.o.
03-802 Warszawa
ul. Lubelska 1
www.mazowieckie.com.pl

Wydział Napraw
i Utrzymania Taboru
tel. (+48 22) 47 38 879
fax (+48 22) 47 37 366

Warszawa, dnia 20.07.2011r.

Nr MEN4-6212-309/11

EKKOM Sp. z o.o.
Oddział w Warszawie
Al. Stanów Zjednoczonych 53
04-028 Warszawa

W odpowiedzi na otrzymane pismo nr 2143/DOS/628/WAW/2011 z dnia 13.07.2011r „Koleje Mazowieckie – KM" sp. z o.o. w Warszawie informuje że, w okresie ostatnich 5 lat na linii kolejowej Warszawa Zachodnia – Skierniewice nie odnotowano żadnych zdarzeń oraz wypadków z udziałem zwierząt.

CZŁONEK ZARZĄDU
Dyrektor Handlowy
Michał Panfil

CZŁONEK ZARZĄDU
Dyrektor Eksploatacyjny
Czesław Sulima

EKKOM Sp. z o.o.
Oddział w Warszawie
Wpł. dn. 2011 -07- 27 załącz.
Nr 679/11/WAW
Kopia KDOS, DPR
Oryginał DOS KW

P. Zwolińska
T. Gibura
T. Withanis

q/e p. TADEUSZ GĘDUKA * TP/WS/346/2011

URZĄD MIEJSKI
w Pruszkowie
ul. Krasz[illegible] 14/16
05-800 P r u s z k o w
tel. 758-62-43, fax 758 66-50

Pruszków, dnia 10.06.2011r.

Centralne Biuro Projektowo Badawcze Budownictwa Kolejowego Sp. z o. o.
14. 06. 2011
Warszawa, ul. Boremlowska 40A
Nr 320 Załączniki szt: ....

OSO/6225/ 26 /2011

Centralne Biuro Projektowo-Badawcze
Budownictwa Kolejowego
„ Kolprojekt „ Spółka z.o.o
ul. Boremlowska 40A
04-338 Warszawa

W odpowiedzi na Państwa pismo Nr TK/W-S/073/2011 z dnia 19.05.2011r. w sprawie odprowadzania wód deszczowych z części torowiska stacji Pruszków- od km 17,300 do 17,767 wg załączonej mapy informuję ,że prawidłowa nazwa rowu odwadniającego do którego odprowadzana jest woda deszczowa z w/w terenu to rów „ Gąsin Południowy", a nie jak Państwo wnioskujecie rów „Na Gąsinie".

Gmina prowadzi coroczną bieżącą konserwację rowu „ Gąsin Południowy" ponosząc związane z tym nakłady finansowe.

W związku z powyższym informuję ,że wyrażam zgodę na odbiór wód opadowych zgodnie z Państwa wnioskiem w ilości do 30l/s , pod warunkiem partycypacji właściciela terenu z którego odprowadzana będzie woda deszczowa do rowu „ Na Gąsinie" w kosztach utrzymania rowu wg niżej załączonego wzoru umowy.

Umowa zostanie zawarta po uzyskaniu przez właściciela terenu z którego będzie odprowadzana woda do rowu decyzji pozwolenie wodnoprawne.

ZASTĘPCA PREZYDENTA
Miasta Pruszkowa
inż. Andrzej Kurzela

Załączniki: (2)

1/ Wzór umowy
2/ mapka poglądowa

* pismo z załącznikami wysłano dzisiaj pocztą.

KIEROWNIK
Wydziału Ochrony Środowiska
inż. Elżbieta Jakubczak-Sarzyńska

Przekazano opinię do Kd projektu
14.10.2011
Skołka

Warszawa, dnia 23.09 2011r.

DYREKTOR
REGIONALNEGO ZARZĄDU GOSPODARKI WODNEJ
W WARSZAWIE

NN-404/P/63-AN/11

TK
07.10.2011

BIURO PROJEKTÓW KOLEJOWYCH
I USŁUG INWESTYCYJNYCH
Sp. z o.o. Oddz.
0 B
48/10
Ilość załączników

Biuro Projektów Kolejowych
i Usług Inwestycyjnych Spółka z o.o.
ul. Tuwima 28
90-002 Łódź

Odpowiadając na wniosek z dnia 30.06.2011r. znak: TK/Ł-2010.05-W/560/2011 o wydanie pozwolenia wodnoprawnego na wykonanie przebudowy przepustu zlokalizowanego na rowie odwadniającym „Na Gąsinie" w km 16+633 szlaku kolejowego Warszawa Włochy – Pruszków, miasto Pruszków, po analizie przedstawionych dokumentów Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie informuje, że przedstawiony zakres robót, które mają być wykonane w związku z w/w przebudową, nie jest przedsięwzięciem, które ma wpływ na stan i warunki korzystania z zasobów wodnych o którym mowa w art. 9 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 18 lipca 2001r. Prawo wodne (Dz.U. z 2005r. Nr 239 poz. 2019 z późn. zm.). W związku z powyższym nie wymaga uzyskania pozwolenia wodnoprawnego.

DYREKTOR
Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej
w Warszawie
Leszek Bagiński

Otrzymują: */za potwierdzeniem odbioru/*
1. Adresat
2. a/a

Do wiadomości:
1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
   03-734 Warszawa, ul. Targowa 74