

MIŚ.6220. 2 .2020

Decyzja nr 2/2021  
o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia

Na podstawie art. 71 ust.1, ust. 2 pkt. 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 oraz art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt. 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity Dz. U. z 2021 roku poz. 247), art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks Postępowania Administracyjnego (Dz. U. z 2020 roku poz. 256 z późn. zm. ) oraz § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 września 2019 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jednolity Dz. U. z 2019 roku poz. 1839), w związku z wpływieniem w dniu 28.10.2020 roku wniosku Powiatu Sochaczew z siedzibą przy ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego 65, 96-500 Sochaczew oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa reprezentowanych przez pełnomocnika Pana Piotra Chełstowskiego CertusVia Sp. z o.o. ul. Świętokrzyska 14, 00-050 Warszawa, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla zamierzenia inwestycyjnego o nazwie „ Budowa skrzyżowania wielopoziomowego linii kolejowej z przejściem pod linią kolejową w km 41,740 linii kolejowej nr 3 Warszawa-Kunowice, w ciągu drogi powiatowej nr 3837W w Teresinie” w zakresie inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizowanej w ramach zadania inwestycyjnego w ramach III Etapu pn. „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowej z drogami”, oraz uzupełnieniem z dnia 19.11.2020 roku (data wpływu 24.11.2020 roku) i 27.11.2020 roku (data wpływu 30.11.2020 roku), po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, opinia z dnia 04.02.2021 roku, znak sprawy WOOŚ-I.4200.1666.2020.JC.2, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego, opinia z dnia 30.12.2020 roku, znak sprawy ZNS.712.1.15.2020.AM, oraz uzgodnienia Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, opinia z dnia 11.02.2021 roku, znak sprawy WA.RZŚ.435.1.60.2021.PSZ , Wójt Gminy Teresin

stwierdza:

1. brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla zamierzenia inwestycyjnego o nazwie „ Budowa skrzyżowania wielopoziomowego linii kolejowej z przejściem pod linią kolejową w km 41,740 linii kolejowej nr 3 Warszawa-Kunowice, w ciągu drogi powiatowej nr 3837W w Teresinie” w zakresie inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizowanej w ramach zadania inwestycyjnego w ramach III Etapu pn. „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowej z drogami” realizowanego na cz. dz.nr ewi. 374, 404, 249, 405, 327, 359, 329, 330 położonych w obrębie ewidencyjnym Paprotnia oraz na dz. nr ewid. 195/12, 66/6 i na cz. dz. nr ewid. 201/1, 195/2, 195/4, 195/6, 195/13, 195/15, 195/20, 178, 174 66/5 i 66/4, położonych w obrębie ewidencyjnym Teresin;
2. określa następujące warunki korzystania ze środowiska na etapie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia:
  - 1) wszelkie prace prowadzić przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, o małej uciążliwości akustycznej,
  - 2) roboty budowlane należy prowadzić w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00; w wyjątkowych przypadkach, uzasadnionych technologicznie i organizacyjnie, dopuszcza się pracę w porze nocnej tj. w godzinach od 22:00 do 6:00,
  - 3) należy opracować i wdrożyć taki plan robót, aby urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu, w pobliżu zabudowań mieszkalnych nie pracowały jednocześnie oraz aby zoptymalizować wykorzystanie sprzętu budowlanego i środków transportu (np. poprzez zminimalizowanie zbędnych przejazdów),

- 4) zaplecze budowlane, w tym miejsca postojowe stosowanych na etapie realizacji przedsięwzięcia pojazdów i maszyn, a także bazy materiałowe i sprzętowe zlokalizować na terenie utwardzonym i zabezpieczonym przed potencjalnymi wyciekami substancji ropopochodnych,
- 5) plac budowy oraz zaplecze budowy wyposażać w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych (sorbenty lub inne materiały umożliwiające zebranie wycieków substancji niebezpiecznych); w przypadku awaryjnego zanieczyszczenia gruntu ww. substancjami, należy go niezwłocznie zebrać i przekazać do unieszkodliwienia podmiotowi posiadającemu stosowne uprawnienia w tym zakresie; substancje ropopochodne z zanieczyszczonych powierzchni utwardzonych należy zebrać przy użyciu odpowiednich sorbentów i przekazać do unieszkodliwienia; należy również zabezpieczyć użytkowane maszyny, sprzęt budowlany i transportowy przed wyciekami paliw i olejów,
- 6) ograniczyć powierzchnię pasa zajętego pod prace budowlane do minimum,
- 7) po zakończeniu prac budowlanych uporządkować teren inwestycji,
- 8) sukcesywnie usuwać odpady z terenu robót poprzez przekazanie wyłącznie uprawnionym firmom, posiadającym zezwolenie właściwego organu na prowadzenie działalności w zakresie gospodarowania odpadami: transport, zbieranie, odzysk lub unieszkodliwienie,
- 9) materiały sypkie transportować pojazdami wyposażonymi w plandeki ograniczające pylenie,
- 10) materiały i surowce składować w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód,
- 11) plac budowy należy utrzymywać w stanie ograniczającym pylenie (pyły mineralne) poprzez, np. regularne zraszanie w okresach suchych,
- 12) nie przeciążać lub przeładowywać sprzętu i środków transportowych,
- 13) minimalizować ilość powstających odpadów poprzez wdrożenie systemu gospodarowania odpadami na etapie robót wykonawczych, mającego na celu selekcjonowanie, zabezpieczanie i systematyczne usuwanie odpadów — przekazywanie ich do jednostki uprawnionej do odbioru i gospodarowania odpadami, w pierwszej kolejności do odzysku lub unieszkodliwiania,
- 14) wyposażać place budowy i zaplecza techniczno-socjalne w pojemniki (kontenery) zapewniające selektywną zbiórkę odpadów w zależności od ich rodzajów, możliwości dalszego zagospodarowania czy przetworzenia;
- 15) małogabarytowe odpady niebezpieczne gromadzić w zamkniętych szczelnych i oznakowanych pojemnikach odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów, wielkogabarytowe odpady niebezpieczne należy magazynować w sposób uniemożliwiający bezpośredni kontakt z gruntem; miejsce magazynowania odpadów niebezpiecznych należy oznaczyć i zabezpieczyć przed dostępem osób nieupoważnionych i zwierząt oraz przed wpływem warunków atmosferycznych, odpady mogą być przekazywane wyłącznie uprawnionym odbiorcom,
- 16) odpady w postaci gruzu budowlanego oraz gleby i ziemi, w tym kamienie oraz gruz ceglany należy składować poza obszarami, na których znajdują ciekłe wodne, poza terenem zagrożonym powodzią, a także poza obszarami spływu wód powierzchniowych do ujęć wód podziemnych; odkład wykorzystać w obrębie terenu inwestycyjnego, a jego nadmiar przekazać uprawnionym odbiorcom;
- 17) na etapie realizacji wodę dostarczać beczkowozami lub zbiornikami na wodę,
- 18) zapewnić odpowiednie zagospodarowanie ścieków; powstające ścieki bytowe z zaplecza budowy będą odprowadzane do przewoźnych sanitariatów, a następnie wywożone przez uprawnione jednostki do oczyszczalni ścieków,
- 19) prace ziemne prowadzić w sposób ograniczający ingerencję w warstwy wodonośne,
- 20) wykonać ściany tunelu w technologii ścian szczelinowych w celu ograniczenia wpływu wykopów na wody,

- 21) w przypadku stwierdzenia konieczności odwadniania dna wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych; ograniczyć czas odwadniania wykopu do minimum oraz wpływ ww. prac do terenu inwestycji; wodę z odwodnienia zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami po uzyskaniu pozwolenia wodnoprawnego, jeśli jest wymagane przepisami prawa,
- 22) nie dopuścić do zniszczenia lub uszkodzenia istniejącego systemu odwadniającego, bez uprzedniego wykonania nowego systemu odwadniającego,
- 23) nowe odwodnienie wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami, przed zrzutem wód opadowych i roztopowych do rzeki należy oczyścić je z zawiesiny poprzez zastosowanie osadnika,
- 24) zapewnić swobodny przepływ wód w rzece Teresince na etapie realizacji nowego przepustu i przesunięcia biegu rzeki Teresinki,
- 25) wykonać trwałe umocnienie w sąsiedztwie przepustu zapewniające stabilność skarp i dna rzeki,
- 26) zaprojektować konstrukcję tunelu tak, aby żelbetowa płyta denna pełniła rolę przepony odcinającej napływ wody gruntowej do tunelu,
- 27) konstrukcja przepustu oraz umocnień koryta rzeki nie może powodować ograniczenia czynnego przekroju poprzecznego koryta rzeki,
- 28) likwidację, przebudowę i wykonanie nowych urządzeń wodnych oraz odprowadzenie wód opadowych i roztopowych na etapie realizacji przedsięwzięcia prowadzić zgodnie z warunkami określonymi w pozwoleniu wodnoprawnym/decyzji,
- 29) podczyszczone wody opadowe i roztopowe z powierzchni utwardzonych odprowadzane do rzeki Teresinki nie mogą przekraczać parametrów zanieczyszczeń określonych w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 roku w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych i roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz.U. 2019 poz. 1311),
- 30) system wodno-ściekowy oraz urządzenia podczyszczające regularnie i terminowo poddać próbom szczelności i konserwacjom; wszelkie wykryte nieszczelności bądź awarie niezwłocznie usuwać,
- 31) prace budowlane w sąsiedztwie drzew należy prowadzić w sposób, który zabezpieczy drzewa przed uszkodzeniem, w razie konieczności należy zastosować specjalistyczne osłony.

#### Uzasadnienie

W dniu 28.10.2020 roku wpłynął wniosek Powiatu Sochaczew z siedzibą przy ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego 65, 96-500 Sochaczew oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa reprezentowanych przez pełnomocnika Pana Piotra Chełstowskiego CertusVia Sp. z o.o. ul. Świętokrzyska 14, 00-050 Warszawa, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla zamierzenia inwestycyjnego o nazwie „Budowa skrzyżowania wielopoziomowego linii kolejowej z przejściem pod linią kolejową w km 41,740 linii kolejowej nr 3 Warszawa-Kunowice, w ciągu drogi powiatowej nr 3837W w Teresinie” w zakresie inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizowanej w ramach zadania inwestycyjnego w ramach III Etapu pn. „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowej z drogami”. Pismem z dnia 04.11.2020 roku wezwano wnioskodawcę uzupełnienia wniosku oraz poprawy załączonych dokumentów. Wniosek został uzupełniony i poprawiony pismami z dnia 19.11.2020 roku oraz 27.11.2020 roku.

Pismem z dnia 01.12.2020 roku wszczęto postępowanie w sprawie, o czym powiadomiono właścicieli nieruchomości na których będzie realizowane przedsięwzięcie na piśmie oraz wszystkie

strony postępowania obwieszczeniem zamieszczonym na tablicy ogłoszeń w urzędzie, w sołectwie właściwym ze względu na realizację inwestycji oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Gminy Teresin. W trakcie postępowania działając zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt. 1, 2 i 4 ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko wystąpiono do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o wyrażenie opinii co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określenie zakresu raportu o oddziaływaniu inwestycji na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Sochaczewie postanowieniem z dnia 30.12.2020 roku, znak sprawy ZNS.712.1.15.2020.AM, stwierdził konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie pismem z dnia 04.02.2021 roku, znak sprawy WOOŚ-I.4220.1666.2020.JC.2, wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określił zakres raportu o oddziaływaniu inwestycji na środowisko.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie pismem z dnia 11.02.2021 roku, znak sprawy WA.RZŚ.435.1.60.2021.PSZ, wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określił zakres raportu o oddziaływaniu inwestycji na środowisko.

Podczas rozpatrywania przedmiotowej sprawy uwzględniono przesłanki określone w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia z uwzględnieniem:

a) Skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań chroniących przedsięwzięcie:

Przedmiotem wniosku jest budowa tunelu drogowego pod linią kolejową nr 3 Warszawa - Kunowice w ciągu drogi powiatowej nr 3837W. Zadanie obejmuje likwidację przejazdu kolejowego w km 41+740 oraz budowę połączeń drogowych. Przejazd znajduje się na terenie województwa mazowieckiego, powiatu sochaczewskiego, gminy Teresin. Zadanie realizowane będzie na cz. dz.nr ewi. 374, 404, 249, 405, 327, 359, 329, 330 położonych w obrębie ewidencyjnym Paprotnia oraz na dz. nr ewid. 195/12, 66/6 i na cz. dz. nr ewid. 201/1, 195/2, 195/4, 195/6, 195/13, 195/15, 195/20, 178, 174 66/5 i 66/4, położonych w obrębie ewidencyjnym Teresin.

Planowana inwestycja obejmuje budowę tunelu drogowego pod linią kolejową nr 3 Warszawa-Kunowice w ciągu drogi powiatowej nr 3837W. Zadanie ma na celu likwidację przejazdu kolejowego w ciągu ul. Szymanowskiej oraz budowę połączeń drogowych w mieście Teresin.

Tunel umożliwi połączenie północnej i południowej części gminy Teresin, co znacznie zmniejszy korki powstające przy przejeździe kolejowym i poprawi warunki komunikacyjne. Inwestycja wykonywana jest w celu zapewnienia bezpiecznego i bezkolizyjnego połączenia komunikacyjnego mieszkańcom okolicznych ulic. Konieczność budowy tunelu drogowego wynika także z poprawienia bezpieczeństwa na stacji kolejowej oraz umożliwi uzyskanie docelowej prędkości pociągów. Projektowana inwestycja obejmuje wykonanie systemu odwodnienia, konstrukcji tunelu drogowego, nawierzchni drogowej oraz ciągów pieszych i rowerowych, a także wykonanie dróg dojazdowych i zjazdów na posesje. Dodatkowo zapewni uporządkowanie terenu oraz zabezpieczenie na czas robót i przebudowy infrastruktury technicznej.

W skład projektowanej inwestycji wchodzi:

- zabezpieczenie na czas robót i przebudowa infrastruktury technicznej zgodnie z warunkami określonymi przez gestorów sieci,
- wykonanie systemu odwodnienia,

- rozbiórka i odtworzenie torowiska zgodnie ze stanem istniejącym w celu budowy etapowej tunelu,
- wykonanie konstrukcji tunelu drogowego,
- wykonanie nawierzchni drogowej oraz ciągów pieszych i rowerowych,
- wykonanie dróg dojazdowych i zjazdów na posesje,
- uporządkowanie terenu.

Biorąc pod uwagę charakter inwestycji (budowa tunelu drogowego pod linią kolejową nr 3 Warszawa - Kunowice w ciągu drogi powiatowej nr 3837W wraz z likwidacją przejazdu kolejowego w km 41+740) można stwierdzić, iż jest to inwestycja o małej skali. Całkowita powierzchnia inwestycji wyniesie ok. 1,8 ha.

Przejazd kolejowy, który podlegał będzie likwidacji oraz projektowany tunel drogowy zlokalizowany jest w km 41+740 linii kolejowej nr 3.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją planowana jest budowa tunelu drogowego w konstrukcji żelbetowej dwuprzęsłowej. Przewiduje się, że obiekt będzie zrealizowany w technologii ścian szczelinowych, stanowiących docelową obudowę wykopu, a jednocześnie będących podporami dla konstrukcji żelbetowej wiaduktu kolejowego (w ciągu linii kolejowej nr 3 Warszawa-Kunowice). Konstrukcja tunelu będzie stanowić ustrój ramownicowy z rygłem górnym w postaci pomostu wiaduktu żelbetowego i rygłem dolnym w postaci płyty dennej. Zaprojektowana płyta denna będzie szczelnie połączona ze ścianami szczelinowymi tworząc nieprzepuszczalną wannę. Konstrukcję tunelu stanowią szczelinowe ściany boczne i ściana rozdzielająca, które u góry zwieńczone są monolitycznym stropem żelbetowym wylewanym „na mokro”. U dołu tunelu ściany rozparte są żelbetową płytą denną wykonaną „na mokro”, która pełni również rolę przepony odcinającej napływ wody gruntowej do tunelu. Szerokość przekroju poprzecznego drogi w ciągu obiektu jest stała na całej długości. Wysokość skrajni drogowej wynosi 3,50 m od osi drogi. Wymiary przekroju poprzecznego tunelu wynoszą odpowiednio:

- długość konstrukcji wynosi ok. 31 m,
- długość konstrukcji (w ścianach szczelinowych) wynosi ok. 138 m,
- wstępnie zakładane zagłębienie ścian szczelinowych ok. 16 m.

Wykonanie ścian tunelu przewidziano w technologii ścian szczelinowych. Głębienie szczelin będzie prowadzone w osłonie zawieszony bentonitowej. Przewidziano wykonanie wiaduktu żelbetowego służącego przeprowadzeniu ruchu kolejowego nad ul. O.M. Kolbego/ ul. Szymanowską.

Zaprojektowano schody umożliwiające komunikację z wejściem na perony stacji Teresin-Niepokalanów oraz parking. Zaprojektowano przebudowę istniejącej sieci gazowej średniego ciśnienia na odcinkach kolizyjnych. Przejścia pod drogami zostaną zabezpieczone rurami osłonowymi. Istniejąca armatura zaporowa na odcinkach przeznaczonych do demontażu zostanie odtworzona na odcinkach projektowanych w nowej lokalizacji. Istniejącą sieć przeznaczoną do likwidacji należy zdemontować. Istniejące przyłącza na odcinkach demontowanych należy przełączyć do projektowanej sieci gazowej. Zaprojektowano przebudowę istniejącej sieci na odcinkach kolizyjnych.

Zaprojektowano przebudowę sieci wodociągowej. Przejścia pod drogami zostaną zabezpieczone rurami osłonowymi. Istniejąca armatura zaporowa na odcinkach przeznaczonych do demontażu zostanie odtworzona na odcinkach projektowanych w nowej lokalizacji. Istniejącą sieć przeznaczoną do likwidacji należy zdemontować. Istniejące przyłącza na odcinkach demontowanych należy przełączyć do istniejącej lub projektowanej sieci wodociągowej. Na przedmiotowym obszarze istniejąca sieć kanalizacji sanitarnej w związku ze zmianą układu drogowego zostanie poddana regulacji wysokościowej włączów i pokryw studni. W przypadku zlokalizowania włączów w projektowanym układzie drogowym należy regulację wykonać przy zastosowaniu pierścieni odciążających i pierścieni dystansowych. Włazy zlokalizowane w projektowanej jezdni należy wymienić. Na terenie nienajzdowym regulację należy przeprowadzić poprzez zastosowanie pierścieni dystansowych. W związku ze zmianą układu drogowego i budową tunelu konieczna jest przebudowa istniejącego systemu odwodnienia drogi. Projektowane rozwiązania techniczne zakładają budowę kanału deszczowego z rur PP z wpustami deszczowymi. Na załamaniach trasy projektuje się studnie rewizyjne

z kręgów betonowych, zwieńczonych włazem osadzonym na pierścieniu odciążającym. Połączenie wpustów ze studniami rewizyjnymi poprzez przykanaliki z rur PP. Odbiornikiem wód opadowych i roztopowych będzie rzeka Teresinka. Wylot do rzeki zostanie umocniony zgodnie z warunkami technicznymi gestora cieku. Przed zrzutem do rzeki zaprojektowano urządzenia oczyszczające w postaci osadnika zawieszin. Na kanale odwadniającym tunel zaprojektowano przepompownię wód deszczowych kanałem tłocznym do studni rozprężnej. Istniejący system odwodnienia na odcinkach kolizyjnych należy zdemontować.

Obiekt mostowy oraz torowisko nad obiektem odwadniane będzie przez drenaże do gruntu.

Obecne odwodnienie dróg leżących w obszarze inwestycji jest zgodne z projektowanym odwodnieniem. Po stronie południowej od linii kolejowej projekt zakłada odprowadzenie wód opadowych do istniejącej kanalizacji deszczowej. Po stronie północnej projekt zakłada odprowadzenie wód opadowych do kanalizacji deszczowej, a następnie do rzeki Teresinki.

Zgodnie ze złożoną kartą informacyjną przedsięwzięcia na terenach kolejowych przewidziane są prace związane z usunięciem kolizji projektowanego docelowego układu komunikacyjnego z istniejącą infrastrukturą PKP PLK S.A.. Torowisko zostanie rozebrane i odtworzone zgodnie ze stanem istniejącym. Działanie takie ma umożliwić etapową budowę tunelu. Obiekt mostowy oraz torowisko nad obiektem odwadniane będzie przez drenaże do gruntu. Projekt nie zakłada ograniczeń w zagospodarowaniu nieruchomości kolejowej. Istniejąca na tym terenie nastawnia zostanie zachowana. Zaprojektowany układ komunikacyjny przewiduje rezerwę terenu pod dwa dodatkowe tory przeznaczone dla pociągów dalekobieżnych, które zgodnie z wykonanym w 2010 r. Studium Wykonalności Warszawskiego Węzła Kolejowego, powinny się znajdować po zewnętrznych stronach istniejących peronów. Dodatkowe tory nie będą budowane w ramach niniejszej inwestycji. W stanie projektowanym przewiduje się odtworzenie istniejącego układu torowego, zarówno sytuacyjnie, jak i wysokościowo.

W związku z ukształtowaniem rampy wjazdowej do tunelu i zagłębieniem konstrukcji drogowej konieczna jest zmiana lokalizacji przepustu pod ulicą o.M. Kolbego, będącego w ciągu rzeki Teresinki. Przepust zostanie rozebrany i wybudowany zostanie nowy. W związku z powyższym oddziaływanie wiązać się będzie z przełożeniem fragmentu cieku. Ciek zostanie przełożony na długości ok. 82 m (75 m istniejącego biegu cieku). Nie wpłynie to znacząco na cechy hydromorfologiczne rzeki Teresinki, której długość wynosi 15,68 km. Brzegi i dno cieku zostaną umocnione. Przewiduje się wykonanie umocnień brzegów i dna cieku Teresinka na długości ok. 4 m na wlocie i ok. 6 m na wylocie z przepustu.

b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych, zrealizowanych, dla których wydana została decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływanie mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływanie mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem:

Planowane przedsięwzięcie realizowane jest pod linią kolejową nr 3 Warszawa - Kunowice w ciągu drogi powiatowej nr 3837W. Na terenie objętym inwestycją została wydana decyzja przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu dla przedsięwzięcia pn.: Modernizacja Kolejowego Korytarza Nr II (E20 i C-E20) – Pozostałe roboty z dnia 22.10.2012 r. (Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach z dn. 19 października 2012 znak WOO-II.4201.11.2011.WM). Zgodnie z przedłożoną kartą informacyjną nie przewiduje się występowania kumulacji oddziaływania akustycznego po realizacji obu inwestycji mogącego powodować występowanie przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu (w ramach modernizacji linii kolejowej zastosowane zostaną ekrany akustyczne). Planowana budowa tunelu nie będzie powodowała istotnych oddziaływań na środowisko przyrodnicze. W analizowanym obszarze brak jest przedsięwzięć, które mogłyby prowadzić do kumulacji oddziaływań związanych z drganiami, emisją zanieczyszczeń do wód i gleb, emisją zanieczyszczeń do powietrza. Ewentualne kumulacje nastąpić mogą podczas prac budowlanych przy

modernizacji Kolejowego Korytarza Nr II (E20 i C-E20). Oddziaływania te jednak będą miały charakter krótkotrwały i przemijający.

c) różnorodności biologicznej wykorzystania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi:

Zgodnie ze złożoną dokumentacją realizacja inwestycji będzie wymagała wykorzystania pewnych ilości materiałów, surowców, paliw oraz wody. Materiały wykorzystywane podczas fazy realizacji przedmiotowej inwestycji to przede wszystkim beton i stal.

Na obecnym etapie prac projektowych trudno dokładnie podać ilość poszczególnych materiałów, które planuje się wykorzystać w czasie prac. Szczegółowy bilans materiałów i surowców niezbędnych do realizacji przedsięwzięcia zawierał będzie projekt wykonawczy, w tym kosztorys czy przedmiar robót. Realizacja inwestycji wiązać się będzie ze zużyciem paliwa (oleju napędowego) przez maszyny i urządzenia wykorzystywane do prac budowlanych. Część sprzętu budowlanego może wymagać zasilania energią elektryczną lub sprężonym powietrzem, media te dostarczane będą na plac budowy z przewoźnych agregatów zasilanych olejem napędowym.

Dodatkowo prace budowlane będą się wiązały z wykorzystaniem wody dostarczanej na teren budowy za pomocą beczkowozów i zbiorników na wodę. Woda wykorzystywana będzie zarówno na cele budowlane, ale przede wszystkim na cele socjalno-bytowe zatrudnionych w fazie budowy pracowników. Szacowana ilość to kilkadziesiąt m<sup>3</sup>.

Eksploatacja nie będzie wiązała się z wykorzystywaniem materiałów, surowców, paliw czy też wody. Należy mieć na uwadze, że w przyszłości może wystąpić konieczność naprawy lub konserwacji tunelu, jednak na obecnym etapie nie można określić, rodzaju i ilości niezbędnych do tego celu surowców, materiałów i paliw. Analizowana inwestycja wymaga zapotrzebowania w energię w trakcie eksploatacji w zakresie oświetlenia ulicznego.

d) emisji i występowania innych uciążliwości

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją planowane przedsięwzięcie spowoduje uciążliwości na etapie wykonywania prac budowlanych (m.in. emisja hałasu, krótkookresowe zwiększenie zapylenia i emisji spalin, powstanie odpadów). Oddziaływania te będą miały charakter lokalny, krótkotrwały i odwracalny.

Podczas robót będą wykonywane prace ziemne, dowóz materiałów do budowy konstrukcji mostu przy użyciu maszyn ciężkich. Niezbędnym elementem fazy budowy jest transport surowców oraz materiałów i odpadów w obrębie placu budowy, jak również poza terenem budowy. Wykonanie prac wymaga użycia różnych maszyn ciężkich takich jak koparki, spycharki, samochody ciężarowe itp. oraz urządzenia odznaczające się wysoką mocą akustyczną takie jak piły itp. Podczas etapu budowy emitowany hałas będzie odznaczać się dużym wahaniami czasowymi jak i zmiennym natężeniem. Prace budowlane w rejonie terenów chronionych akustycznie prowadzone będą w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00. W wyjątkowych przypadkach, uzasadnionych technologicznie i organizacyjnie, dopuszcza się pracę w porze nocnej tj. w godzinach od 22:00 do 6:00. Natężenie hałasu związane będzie ściśle z rodzajem wykonywanych na bieżąco robót, a także zależne będzie od wykorzystywanych do tego celu maszyn.

Źródłem uciążliwości akustycznych na analizowanym obszarze jest przede wszystkim hałas związany z pociągami poruszającymi się na linii kolejowej nr 3 oraz ruchem samochodowym na przyległych ulicach. Pozostałe źródła hałasu mają marginalne znaczenie. Realizacja inwestycji obejmująca: budowę tunelu pod torami kolejowymi, wymianę nawierzchni jezdni i poprawę geometrii ulic i skrzyżowań przełoży się na płynność ruchu samochodów, a tym samym na zmniejszenie oddziaływania wibroakustycznego na etapie eksploatacji ulic na terenach sąsiadujących.

Realizacja inwestycji obejmująca m.in. wymianę nawierzchni jezdni na tzw. „cichą” oraz poprawę geometrii ulic i skrzyżowań przełoży się na płynność ruchu kierowców, a tym samym na zmniejszenie oddziaływania wibroakustycznego na etapie eksploatacji ulic na terenach sąsiadujących.

Na przebudowanym odcinku drogi zaleca się zastosowanie nawierzchni o obniżonej hałaśliwości (-2 dB względem nawierzchni referencyjnej SMA11). Dzięki wymianie nawierzchni poziom drgań zostanie obniżony a ich oddziaływanie będzie zdecydowanie mniejsze niż przed przebudową.

Zgodnie z przedłożoną KIP droga powiatowa nie jest źródłem drgań, powodujących uciążliwości dla mieszkańców terenów położonych w ich sąsiedztwie. Wobec powyższego należy stwierdzić, iż inwestycja, która dodatkowo przyczyni się do zmniejszenia oddziaływań w zakresie drgań na terenach sąsiadujących drogą powiatową, nie będzie powodować znaczących uciążliwości związanych z drganiami.

Na etapie realizacji inwestycji emisja zanieczyszczeń gazowych i pyłowych do powietrza będzie miała charakter niezorganizowany. W czasie budowy będzie dochodzić do emisji zanieczyszczeń pyłowych i gazowych. Głównymi źródłami zanieczyszczeń będą następujące czynności:

- prace ziemne związane z przemieszczaniem i transportem mas ziemnych, kruszyw, surowców sypkich skutkować będą głównie emisją pyłu szczególnie w wietrzne i suche dni;
- spalanie paliw w maszynach budowlanych, środkach transportu również poza placem budowy będzie źródłem emisji pyłowo-gazowych w szczególności tlenków azotu, tlenku węgla, pyłów oraz lotnych związków organicznych, ponadto ruch pojazdów zwłaszcza po nieutwardzonym podłożu może dodatkowo powodować emisję wtórną zanieczyszczeń pyłowych podczas bezdeszczowej i wietrznej pogody.

Emisja zanieczyszczeń, głównie będzie ograniczona do placu budowy, w obrębie którego będzie odbywać się większość czynności mogących być źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza. Oddziaływanie na etapie budowy na powietrze ma charakter krótkotrwały oraz niewielki zasięg przestrzenny. Czas emisji będzie ograniczony do czasu prowadzenia prac budowlanych.

W obecnym stanie przejazd kolejowy wymusza zatrzymywanie się pojazdów, co powoduje większe emisje zanieczyszczeń do powietrza. Na skutek realizacji inwestycji poprawi się płynność ruchu samochodów, a tym samym zmniejszy emisja zanieczyszczeń do powietrza. Biorąc powyższe pod uwagę należy stwierdzić, że planowana inwestycja wpłynie pozytywnie na stan powietrza na terenie, na którym się znajduje.

e) ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnej awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka ze zmianą klimatu:

Zgodnie ze złożoną kartą informacyjną przedsięwzięcia, realizacja planowanej inwestycji przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i kolejowego. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją inwestycja w planowanym kształcie nie będzie w sposób istotny wpływać na zmiany klimatu. Zostanie zrealizowana zgodnie z obowiązującymi przepisami, z zastosowaniem materiałów zapewniających trwałość konstrukcji zarówno w warunkach normalnej eksploatacji jak i w trakcie występowania ekstremalnych zjawisk pogodowych w stopniu dostępnym na obecnym etapie technologicznym.

f) przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko, w przypadku gdy planuje się ich powstawanie:

Zgodnie z obowiązującymi przepisami Wykonawca robót będzie wytwórcą odpadów i to na nim będzie ciążył obowiązek prowadzenia gospodarki odpadami zgodnie z wymogiem ochrony środowiska. Będzie on odpowiedzialny za właściwe gromadzenie tych odpadów na budowie, a następnie kolejno za ich zagospodarowanie oraz prowadzenie stosownej ewidencji powstałych odpadów. Dokładna ilość powstających odpadów będzie uzależniona od wybranej technologii budowy, niemniej zgodnie z szacunkami Inwestora poczynionymi w oparciu o realizację podobnych inwestycji na terenie innych lokalizacji. Na etapie realizacji inwestycji będą powstawały następujące odpady:

- 02 01 03 odpadowa masa roślinna – ok. 20 Mg,
- 15 01 01 opakowania z papieru i tektury – ok. 0,1 Mg,
- 15 01 02 opakowania z tworzyw sztucznych – ok. 0,1 Mg,
- 15 01 03 opakowania z drewna – ok. 0,1 Mg,



- 15 01 04 opakowania z metali – ok. 0,01 Mg,
- 15 01 05 opakowania wielomateriałowe – ok. 0,02 Mg,
- 15 01 06 zmieszane odpady opakowaniowe – ok. 0,02 Mg,
- 15 01 07 opakowania ze szkła – ok. 0,005 Mg,
- 15 02 02\* sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nieujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi – ok. 0,01 Mg,
- 15 02 03 sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne inne niż wymieniane w 15 02 02 – ok. 0,01 Mg,
- 17 01 01 odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów – ok. 1500 Mg,
- 17 01 81 odpady z remontów i przebudowy dróg – ok. 500 Mg,
- 17 02 01 drewno – ok. 20 Mg,
- 17 02 03 tworzywa sztuczne – ok. 5 Mg,
- 17 03 02 mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01 – ok. 500 Mg,
- 17 05 04 gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03 – ok. 150 Mg,
- 20 02 01 odpady ulegające biodegradacji – ok. 3 Mg,
- 20 03 01 niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne – ok. 2 Mg.

W związku z planowaną budową tunelu i układu drogowego nie powstaną nowe rodzaje odpadów na etapie eksploatacji ww. obiektów w stosunku do stanu istniejącego (funkcjonowania drogi). Nie przewiduje się również wzrostu ilości odpadów w stosunku do stanu istniejącego. Powstające odpady tak jak dotychczas związane będą z utrzymaniem drogi oraz linii kolejowej wraz z towarzyszącą infrastrukturą. Na etapie realizacji inwestycji będą powstawały następujące odpady:

- 15 02 02\* sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nieujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. PCB) – ok. 0,01 Mg,
- 15 02 03 sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne inne niż wymieniane w 15 02 02 – wytwarzane w związku z likwidacją ewentualnych rozlewów substancji innych niż niebezpieczne na drodze – ok. 0,01 Mg,
- 16 02 15\* niebezpieczne elementy lub części składowe usunięte ze zużytych urządzeń – ok. 0,01 Mg,
- 16 02 16 elementy usunięte ze zużytych urządzeń inne niż wymienione 16 02 15 (zużyte oprawy oświetleniowe) – ok. 1 Mg,
- 16 81 01\* odpady wykazujące własności niebezpieczne – powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych – ok. 0,1 mg,
- 16 81 02 odpady powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych – inne niż wymienione w 16 81 01 – ok. 0,2 Mg,
- 20 02 01 odpady ulegające biodegradacji – ok. 0,8 mg,
- 20 03 01 niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne – ok. 0,8 Mg,
- 20 03 03 odpady z czyszczenia ulic i placów – 1 ok. Mg.

Nie przewiduje się likwidacji przedsięwzięcia. Z dużym prawdopodobieństwem można jednak założyć, że ewentualne oddziaływania w trakcie likwidacji byłyby porównywalne do etapu budowy. Na etapie likwidacji będzie powstawała większa niż na etapie budowy ilość odpadów (choć z dużym prawdopodobieństwem część materiałów będzie mogła być powtórnie wykorzystana).

g) zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji:

Na podstawie zebranej dokumentacji można założyć, że realizacja inwestycji nie będzie stanowić zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi.

2) Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się

środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – uwzględniając:

a) obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek

Na terenie i w sąsiedztwie planowanej inwestycji brak jest obszarów wodno-błotnych. Analizowana inwestycja zlokalizowana jest poza terenami mokradeł. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, zwierciadło wód gruntowych znajduje się około trzech metrów poniżej poziomu główek szyn na przejeździe kolejowo-drogowym. W najbliższej okolicy inwestycji nie występują ujścia rzek.

b) obszary wybrzeży i środowisko morskie

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane będzie poza obszarami wybrzeży i środowiskiem morskim.

c) obszary górskie lub leśne

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane będzie poza obszarami górkimi i leśnymi.

d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych

Zgodnie z dokumentacją na terenie planowanej inwestycji nie znajdują się obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych.

e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody

Planowana inwestycja położona jest poza obszarami wymagającymi specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody. Najbliżej położone obszary to Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk Puszcza Kampinoska oraz Specjalny Obszar Ochrony Ptaków Puszcza Kampinoska oddalone o ok. 8 km na północ od analizowanej inwestycji. Najbliżej zlokalizowanym Parkiem Narodowym jest Kampinoski Park Narodowy oddalony o ok. 6,8 km w kierunku północnym od inwestycji (ok. 5,1 km – otulina parku). Najbliżej położonym rezerwatem jest rezerwat Wolica zlokalizowany w odległości ok. 18 km na wschód od inwestycji. Najbliżej położonym parkiem krajobrazowym jest Bolimowski Park Krajobrazowy zlokalizowany w odległości ok. 14,6 km na południowy - wschód od inwestycji. Najbliższe stanowisko dokumentacyjne (Odślonięcie geologiczne w Niesułkowie Kolonii) położone jest w odległości ponad 60 km na południowy – zachód od analizowanej inwestycji. Najbliższy zespół przyrodniczo - krajobrazowy (Wydmy Międzyborowskie) zlokalizowany jest w odległości ponad 14 km na południowy – zachód od analizowanej inwestycji. Najbliższy użytek ekologiczny (Teresin 69c – obniżenie terenu stale wilgotnego) zlokalizowany jest w odległości ok. 3 km na zachód od inwestycji. Najbliżej zlokalizowanym pomnikiem przyrody jest Dąb szypułkowy *Quercus robur* zlokalizowany w odległości ok. 220 m od inwestycji. Analizowana inwestycja nie jest zlokalizowana na obszarze korytarzy ekologicznych o znaczeniu krajowym, wyznaczonych w projekcie korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce opracowanym przez Zakład Badania Ssaków Polskiej Akademii Nauk, Białawieża 2012 r. Najbliżej zlokalizowanym spośród ww. korytarzy jest korytarz GKPN-11 Puszcza Kampinoska, oddalony o ok. 8,2 km na północ od inwestycji.

f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia

Oceny jakości powietrza na terenie Polski wykonywane są w odniesieniu do obszaru stref. Teren inwestycji znajduje się na obszarze strefy mazowieckiej – kod strefy PL1404. Dla strefy tej Główny Inspektorat Ochrony Środowiska wykonał ocenę jakości powietrza za rok 2018 i na jej podstawie

dokonał klasyfikacji strefy pod kątem ochrony zdrowia ludzi. Ocena pod kątem ochrony zdrowia została wykonana odrębnie dla 12 zanieczyszczeń: dwutlenku siarki (SO<sub>2</sub>), dwutlenku azotu (NO<sub>2</sub>), tlenku węgla (CO), ozonu (O<sub>3</sub>), benzenu (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>), pyłu zawieszonego PM<sub>10</sub>, pyłu zawieszonego PM<sub>2,5</sub> oraz zanieczyszczeń oznaczanych w pyłe PM<sub>10</sub>: benzo(a)pirenu, arsenu, kadmu, niklu i ołowiu. Po przeglądzie i analizie danych monitoringowych ze stacji pomiarowych w 2018 roku strefę zaliczono do klasy A (brak przekroczeń poziomów dopuszczalnych) ze względu na poziom wszystkich substancji poza trzema - odnotowano przekroczenia benzo(a)pirenu zawartego w pyłe PM<sub>10</sub>, pyłu zawieszonego PM<sub>10</sub> i pyłu zawieszonego PM<sub>2,5</sub>. Strefę dla ww. trzech substancji zaklasyfikowano do klasy C.

g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne  
Na odcinku linii kolejowej objętej wnioskiem w buforze do 200 m nie zlokalizowano zabytków wpisanych do rejestru i ewidencji zabytków, pomników historii, obiektów wpisanych na listę UNESCO, czy też parków kulturowych. W obszarze planowanej inwestycji nie występują zidentyfikowane stanowiska archeologiczne wpisane do rejestru zabytków lub do gminnej ewidencji zabytków miasta Teresin.

h) gęstość zaludnienia  
Gęstość zaludnienia na terenie gminy Teresin wynosi ok. 130 os./km<sup>2</sup>.

i) obszary przylegające do jezior  
W zasięgu oddziaływania inwestycji i w jej najbliższej okolicy nie występują jeziora i inne naturalne zbiorniki wód stojących.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej  
W rejonie realizacji przedsięwzięcia brak jest uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej.

k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe  
Zgodnie z przedłożoną dokumentacją można założyć, że planowane przedsięwzięcie zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji nie spowoduje negatywnych oddziaływań na stan ilościowy i chemiczny jednolitych części wód podziemnych oraz na stan ekologiczny jednolitych części wód powierzchniowych. Nie będzie stanowiło zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych wyznaczonych dla jednolitych części wód podziemnych, jednolitych części wód powierzchniowych oraz na obszary podlegające ochronie.

3) Rodzaj i skala możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt 1 i 2 oraz art. 62 ust. 1 pkt. 1, wynikające z:

a) zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać:

Zasięg przestrzenny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia ograniczy się do najbliższego otoczenia miejsca jego realizacji.

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze:

Ze względu na rodzaj planowanej inwestycji oraz jej lokalizację nie wystąpi transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

c) charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania:

Na podstawie przedłożonej dokumentacji można stwierdzić, że w związku z realizacją i eksploatacją planowanego przedsięwzięcia nie wystąpią oddziaływania o znacznej wielkości i złożoności. Planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.

d) prawdopodobieństwa oddziaływania:

Informacje zawarte w przedłożonej dokumentacji potwierdzają wystąpienie oddziaływań na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. Bezpośrednie oddziaływania będą miały jedynie zasięg lokalny.

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:

Na podstawie przedłożonej dokumentacji można stwierdzić, że oddziaływania powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia będą krótkotrwałe i ustąpią po zakończeniu prac budowlanych. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia oddziaływanie będzie ciągłe, natomiast będzie miało charakter lokalny.

f) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszają się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

Na terenie objętym inwestycją wydana została Decyzja przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu dla przedsięwzięcia pn.: Modernizacja Kolejowego Korytarza Nr II (E20 i C-E20) – Pozostałe roboty z dnia 22.10.2012 r. (Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach z dn. 19 października 2012 znak WOO-II.4201.11.2011.WM). zgodnie z przedłożoną dokumentacją, linia kolejowa jest dominującym źródłem hałasu na analizowanym obszarze. Jednak z uwagi na planowane do realizacji ekrany akustyczne w ramach modernizacji linii kolejowej będą skutecznie chronić zabudowę na analizowanym obszarze przed oddziaływaniem hałasu o poziomach większych od dopuszczalnych. W związku z powyższym nie przewiduje się występowania kumulacji oddziaływania akustycznego po realizacji obu inwestycji mogącego powodować występowanie przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu.

W zakresie pozostałych elementów środowiska nie prognozuje się, aby mogły wystąpić oddziaływania skumulowane. Planowana budowa wiaduktu nie będzie powodowała istotnych oddziaływań na środowisko przyrodnicze.

g) możliwość ograniczenia oddziaływania

Zgodnie z przedłożoną KIP na etapie realizacji inwestycji oraz jej eksploatacji zostanie zastosowanych szereg rozwiązań mających na celu ograniczenie oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska.

#### Pouczenie

Od niniejszej decyzji przysługuje stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Warszawie za pośrednictwem organu wydającego w terminie 14 dni od dnia otrzymania niniejszej decyzji.

Zgodnie z art.127a Kpa – w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna. Powyższe oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu oraz brak jest możliwości złożenia odwołania do organu wyższego stopnia i zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko niniejsza decyzja stanowi załącznik do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art.

72 ust. 1 oraz zgłoszenia o którym mowa w art. 72 ust. 1a w/w ustawy. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia następuje w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Na podstawie ustawy o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2020 roku, poz. 1546) niniejsza decyzja nie podlega opłacie skarbowej.

Załączniki:

1. charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Wnioskodawca
2. Pełnomocnik
3. Właściciele nieruchomości, na których realizowana jest wnioskowana inwestycja
4. Strony postępowania poprzez obwieszczenie zamieszczone na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Gminy Teresin, na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Teresin ul. Zielona 18, 96-515 Teresin oraz na tablicach ogłoszeń w Sołectwie Paprotnia i Teresin
5. A/a

Do wiadomości:

1. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Warszawie
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Sochaczewie
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej Warszawie

## 1. Charakterystyka przedsięwzięcia

Zgodnie z §3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko analizowana inwestycja została zakwalifikowana do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko – drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody

Przedmiotem wniosku jest budowa tunelu drogowego pod linią kolejową nr 3 Warszawa - Kunowice w ciągu drogi powiatowej nr 3837W. Zadanie obejmuje likwidację przejazdu kolejowego w km 41+740 oraz budowę połączeń drogowych. Przejazd znajduje się na terenie województwa mazowieckiego, powiatu sochaczewskiego, gminy Teresin. Zadanie realizowane będzie na cz. dz.nr ewi. 374, 404, 249, 405, 327, 359, 329, 330 położonych w obrębie ewidencyjnym Paprotnia oraz na dz. nr ewid. 195/12, 66/6 i na cz. dz. nr ewid. 201/1, 195/2, 195/4, 195/6, 195/13, 195/15, 195/20, 178, 174 66/5 i 66/4, położonych w obrębie ewidencyjnym Teresin.

Planowana inwestycja obejmuje budowę tunelu drogowego pod linią kolejową nr 3 Warszawa-Kunowice w ciągu drogi powiatowej nr 3837W. Zadanie ma na celu likwidację przejazdu kolejowego w ciągu ul. Szymanowskiej oraz budowę połączeń drogowych w mieście Teresin.

Tunel umożliwi połączenie północnej i południowej części gminy Teresin, co znacznie zmniejszy korki powstające przy przejeździe kolejowym i poprawi warunki komunikacyjne. Inwestycja wykonywana jest w celu zapewnienia bezpiecznego i bezkolizyjnego połączenia komunikacyjnego mieszkańcom okolicznych ulic. Konieczność budowy tunelu drogowego wynika także z poprawienia bezpieczeństwa na stacji kolejowej oraz umożliwi uzyskanie docelowej prędkości pociągów. Projektowana inwestycja obejmuje wykonanie systemu odwodnienia, konstrukcji tunelu drogowego, nawierzchni drogowej oraz ciągów pieszych i rowerowych, a także wykonanie dróg dojazdowych i zjazdów na posesje. Dodatkowo zapewni uporządkowanie terenu oraz zabezpieczenie na czas robót i przebudowy infrastruktury technicznej.

W skład projektowanej inwestycji wchodzi:

- zabezpieczenie na czas robót i przebudowa infrastruktury technicznej zgodnie z warunkami określonymi przez gestorów sieci,
- wykonanie systemu odwodnienia,
- rozbiórka i odtworzenie torowiska zgodnie ze stanem istniejącym w celu budowy etapowej tunelu,
- wykonanie konstrukcji tunelu drogowego,
- wykonanie nawierzchni drogowej oraz ciągów pieszych i rowerowych,
- wykonanie dróg dojazdowych i zjazdów na posesje,
- uporządkowanie terenu.

Biorąc pod uwagę charakter inwestycji (budowa tunelu drogowego pod linią kolejową nr 3 Warszawa - Kunowice w ciągu drogi powiatowej nr 3837W wraz z likwidacją przejazdu kolejowego w km 41+740) można stwierdzić, iż jest to inwestycja o małej skali. Całkowita powierzchnia inwestycji wyniesie ok. 1,8 ha.

Przejazd kolejowy, który podlegał będzie likwidacji oraz projektowany tunel drogowy zlokalizowany jest w km 41+740 linii kolejowej nr 3.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją planowana jest budowa tunelu drogowego w konstrukcji żelbetowej dwuprzęsłowej. Przewiduje się, że obiekt będzie zrealizowany w technologii ścian szczelinowych, stanowiących docelową obudowę wykopu, a jednocześnie będących podporami dla konstrukcji żelbetowej wiaduktu kolejowego (w ciągu linii kolejowej nr 3 Warszawa-Kunowice). Konstrukcja tunelu będzie stanowić ustrój ramownicowy z rygłem górnym w postaci pomostu wiaduktu żelbetowego i rygłem dolnym w postaci płyty dennej. Zaprojektowana płyta denna będzie szczelnie połączona ze ścianami szczelinowymi tworząc nieprzepuszczalną wannę. Konstrukcję tunelu stanowią szczelinowe ściany boczne i ściana rozdzielająca, które u góry zwieńczone są monolitycznym stropem żelbetowym wylewanym „na mokro”. U dołu tunelu ściany rozparte są żelbetową płytą denną wykonaną „na mokro”, która pełni również rolę przepony odcinającej napływ wody gruntowej do tunelu. Szerokość przekroju poprzecznego drogi w ciągu obiektu jest stała na całej długości. Wysokość skrajni drogowej wynosi 3,50 m od osi drogi. Wymiary przekroju poprzecznego tunelu wynoszą odpowiednio:

- długość konstrukcji wynosi ok. 31 m,
- długość konstrukcji (w ścianach szczelinowych) wynosi ok. 138 m,
- wstępnie zakładane zagłębienie ścian szczelinowych ok. 16 m.

Wykonanie ścian tunelu przewidziano w technologii ścian szczelinowych. Głębienie szczelin będzie prowadzone w osłonie zawiesziny bentonitowej. Przewidziano wykonanie wiaduktu żelbetowego służącego przeprowadzeniu ruchu kolejowego nad ul. O.M. Kolbego/ ul. Szymanowską.

Zaprojektowano schody umożliwiające komunikację z wejściem na perony stacji Teresin-Niepokalanów oraz parking. Zaprojektowano przebudowę istniejącej sieci gazowej średniego ciśnienia na odcinkach kolizyjnych. Przejścia pod drogami zostaną zabezpieczone rurami osłonowymi. Istniejąca armatura zaporowa na odcinkach przeznaczonych do demontażu zostanie odtworzona na odcinkach projektowanych w nowej lokalizacji. Istniejącą sieć przeznaczoną do likwidacji należy zdemontować. Istniejące przyłącza na odcinkach demontowanych należy przełączyć do projektowanej sieci gazowej. Zaprojektowano przebudowę istniejącej sieci na odcinkach kolizyjnych.

Zaprojektowano przebudowę sieci wodociągowej. Przejścia pod drogami zostaną zabezpieczone rurami osłonowymi. Istniejąca armatura zaporowa na odcinkach przeznaczonych do demontażu zostanie odtworzona na odcinkach projektowanych w nowej lokalizacji. Istniejącą sieć przeznaczoną do likwidacji należy zdemontować. Istniejące przyłącza na odcinkach demontowanych należy przełączyć do istniejącej lub projektowanej sieci wodociągowej. Na przedmiotowym obszarze istniejąca sieć kanalizacji sanitarnej w związku ze zmianą układu drogowego zostanie poddana regulacji wysokościowej włączów i pokryw studni. W przypadku zlokalizowania włączów w projektowanym układzie drogowym należy regulację wykonać przy zastosowaniu pierścieni odciążających i pierścieni dystansowych. Włazy zlokalizowane w projektowanej jezdni należy wymienić. Na terenie nienajazdowym regulację należy przeprowadzić poprzez zastosowanie pierścieni dystansowych. W związku ze zmianą układu drogowego i budową tunelu konieczna jest przebudowa istniejącego systemu odwodnienia drogi. Projektowane rozwiązania techniczne zakładają budowę kanału deszczowego z rur PP z wpustami deszczowymi. Na załamaniach trasy projektuje się studnie rewizyjne z kręgów betonowych, zwieńczonych włączem osadzonym na pierścieniu odciążającym. Połączenie wpustów ze studniami rewizyjnymi poprzez przykanaliki z rur PP. Odbiornikiem wód opadowych i roztopowych będzie rzeka Teresinka. Wylot do rzeki zostanie umocniony zgodnie z warunkami technicznymi gestora cieku. Przed zrzutem do rzeki zaprojektowano urządzenia oczyszczające w postaci osadnika zawieszin. Na kanale odwadniającym tunel zaprojektowano przepompownię wód deszczowych kanałem tłocznym do studni rozprężnej. Istniejący system odwodnienia na odcinkach kolizyjnych należy zdemontować.

Obiekt mostowy oraz torowisko nad obiektem odwadniane będzie przez drenaże do gruntu.

Obecne odwodnienie dróg leżących w obszarze inwestycji jest zgodne z projektowanym odwodnieniem. Po stronie południowej od linii kolejowej projekt zakłada odprowadzenie wód opadowych do istniejącej kanalizacji deszczowej. Po stronie północnej projekt zakłada odprowadzenie wód opadowych do kanalizacji deszczowej, a następnie do rzeki Teresinki.

Zgodnie ze złożoną kartą informacyjną przedsięwzięcia na terenach kolejowych przewidziane są prace związane z usunięciem kolizji projektowanego docelowego układu komunikacyjnego z istniejącą infrastrukturą PKP PLK S.A.. Torowisko zostanie rozebrane i odtworzone zgodnie ze stanem istniejącym. Działanie takie ma umożliwić etapową budowę tunelu. Obiekt mostowy oraz torowisko nad obiektem odwadniane będzie przez drenaże do gruntu. Projekt nie zakłada ograniczeń w zagospodarowaniu nieruchomości kolejowej. Istniejąca na tym terenie nastawnia zostanie zachowana. Zaprojektowany układ komunikacyjny przewiduje rezerwę terenu pod dwa dodatkowe tory przeznaczone dla pociągów dalekobieżnych, które zgodnie z wykonanym w 2010 r. Studium Wykonalności Warszawskiego Węzła Kolejowego, powinny się znajdować po zewnętrznych stronach istniejących peronów. Dodatkowe tory nie będą budowane w ramach niniejszej inwestycji. W stanie projektowanym przewiduje się odtworzenie istniejącego układu torowego, zarówno sytuacyjnie, jak i wysokościowo.

W związku z ukształtowaniem rampy wjazdowej do tunelu i zagłębieniem konstrukcji drogowej konieczna jest zmiana lokalizacji przepustu pod ulicą o.M. Kolbego, będącego w ciągu rzeki Teresinki. Przepust zostanie rozebrany i wybudowany zostanie nowy. W związku z powyższym oddziaływanie wiązać się będzie z przełożeniem fragmentu ciek. Ciek zostanie przełożony na długości ok. 82 m (75 m istniejącego biegu ciek). Nie wpłynie to znacząco na cechy hydromorfologiczne rzeki Teresinki, której długość wynosi 15,68 km. Brzegi i dno ciek zostaną umocnione. Przewiduje się wykonanie umocnień brzegów i dna ciek Teresinka na długości ok. 4 m na wlocie i ok. 6 m na wylocie z przepustu.