

Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim, Warszawie i Lublinie, celem odniesienia się do jego treści.

Pismem z 8.08.2012r., znak: WOOŚ-II.4242.114.2011.AJ Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim odniósł się do uwag wnioskodawcy i zajął ostatecznie swoje stanowisko w ramach uczestniczenia w postępowaniu na zasadzie porozumienia. Podobnie, pismem z 22.08.2012r. znak: WOOŚ.4201.1.2011.LP Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie oraz pismem 23.08.2012r. znak: WOOŚ-II.4201.8.2011.DŚ ustosunkowali się do przedstawionych uwag.

Pismem z 29.08.2012r. znak: IK.DP-412-4/4436/605/10/2012 wnioskodawca wniósł o nadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rygoru natychmiastowej wykonalności. W piśmie podkreślił, że inwestycja ma strategiczny charakter dla rozwoju polityki społeczno-gospodarczego kraju jako podniesienie standardów najważniejszych korytarzy kolejowych Polski na kierunkach wschód-zachód. Ponadto, wpisuje się w cele polityki transportowej Unii Europejskiej, której celem jest stworzenie jednolitej sieci transportowej. Podkreślono w piśmie, że wynikiem modernizacji linii będzie podniesienie standardu technicznego linii, zwiększenie prędkości pociągów, nośności torów, zwiększenie przepustowości linii, ale w szczególności zwiększenie bezpieczeństwa eksploatacji linii kolejowych. Organ analizując uzasadnienie wnioskodawcy, uznał, że za nadaniem rygoru natychmiastowej wykonalności przemawia słuszny interes społeczny, wynikający z pilnej potrzeby poprawienia bezpieczeństwa podróży oraz interes strony.

Na podstawie art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego obwieszczeniem z 07.09.2012r., powiadomiono strony postępowania o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zabranych dowodów i materiałów w sprawie w terminie 7 dni od doręczenia, które uważa się za dokonane po upływie 14 dni, które wyznaczono od 13.09.2012r. do 26.09.2012r. włącznie.

We wskazany w piśmie terminie Wójt Gminy Puszcza Marińska zapoznał się z dokumentacją sprawy, a pismem z 20.09.2012r., znak: OŚ.5315.3.2012 wniósł uwagi i wnioski do sprawy, dotyczące lokalizacji zabezpieczeń przed hałasem oraz rodzaju planowanych dróg łącznikowych. Organ zbadał, że Gmina Puszcza Marińska jest stroną w postępowaniu. Uwagi te przekazano wnioskodawcy wraz z pismem z 01.10.2012r. 17.10.2012 r. wpłynęła do organu odpowiedź Pelnomocnika Inwestora z 10.10.2012 r. znak IK.DP-412-4/4436/705/10/2012, w której ustosunkował się do treści uwag i wniosków Wójta. Wraz z pismem z 17.10.2012r. przekazano ją do Gminy Puszcza Marińska.

Ponadto, w trakcie postępowania, z uwagi na złożoność sprawy i konieczność uzupełnienia w pierwszej kolejności wniosku, a następnie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przez Pelnomocnika Inwestora, kilkakrotnie określano nowy termin wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach: pismem z 29.08.2011r. oraz obwieszczeniami z 25.10.2011r., 21.12.2011r., 22.02.2012r., 20.04.2012r., 21.06.2012r., 20.08.2012r. na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, m.in. na tablicy ogłoszeń, w Gminach przez które przebiega inwestycja.

Treść niniejszej decyzji przygotowano w porozumieniu z zainteresowanymi w sprawie regionalnymi dyrektorami ochrony środowiska.

Modernizacja linii kolejowych E20 i C-E20 ma na celu dostosowanie infrastruktury kolejowej do wymagań zarówno Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie z dnia 17 czerwca 2008 r. oraz

specyfikacji dla kolei transeuropejskich przewidzianych umowami lecz z możliwością pozostawienia skrzyżowań w jednym poziomie. Bezpośrednimi celami projektu są m.in. zwiększenie przepustowości linii i skrócenie czasu podróży, poprawa bezpieczeństwa i komfortu podróży w zakresie przewozów pasażerskich i towarowych, zmniejszenie obecnych kosztów eksploatacji i utrzymania dzięki nowoczesnym technikom realizacji prac budowlanych oraz najwyższej jakości systemom kontroli monitoringu i nadzoru, poprawa ochrony środowiska, szczególnie w odniesieniu do przewożu towarów niebezpiecznych, poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych dzięki zmniejszeniu ich liczby i instalacji nowoczesnych systemów monitoringu i ostrzegania.

Modernizacja opiniowanej linii ogranicza się do stacji i odcinków szlakowych, które nie były objęte wcześniejszymi modernizacjami, tj. wymaga przebudowy elementów infrastruktury kolejowej, a w szczególności korekty geometrii trasy, przebudowy podtorza i nawierzchni torowej, sieci trakcyjnej i układu zasilania, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, istniejących obiektów inżynierskich, budynków związanych z ruchem kolejowym i peronów oraz budowy wiaduktów, tuneli, dróg objazdowych, podstacji trakcyjnych, linii zasilających i linii światłowodowych, a także urządzeń z zakresu ochrony środowiska.

W raporcie opisano 3 warianty realizacji przedsięwzięcia określone oddzielnie dla E20 i C-E20. Wariant I E20 obejmował modernizację i polepszenie stanu infrastruktury tak, aby możliwe było osiągnięcie prędkości  $v = 160$  km/h dla pociągów pasażerskich i  $v = 120$  km/h dla pociągów towarowych, przy obciążeniu osi 225 kN/osi, zakładając wykorzystanie konwencjonalnego taboru pasażerskiego. Wariant 2 rozwijał powyższe założenie poprzez modernizację infrastruktury, w taki sposób, aby odpowiadała prędkości do 200 km/h, z założeniem wykorzystania pociągów pasażerskich o wychylnych pudłach. W wariantcie wybrany do realizacji, czyli 3, przyjęto modernizację linii w układzie mieszanym, opartym fragmentarycznie na założeniach wariantów 1 i 2 tzn.:

- na fragmencie linii Sochaczew – Swarzędz, tj. od km 60,500 do km 290,000, wg założenia wariantu 1 ( $V=160$  km/h dla pociągów pasażerskich i 120 km/h dla pociągów towarowych), maksymalnie ograniczonego w zakresie geometrii rozwiązanych układów torowych oraz z zachowaniem przejazdów w poziomie szyn, z wyjątkiem budowy skrzyżowań bezkolizyjnych kolei z drogami w: Łowiczu, Kole i Koninie oraz budowy dróg równoległych i dojazdowych, związanych z likwidacją przejazdów;
- na pozostałych fragmentach linii tj. na odcinkach: Warszawa – Sochaczew (km 3,000 - 60,500), Swarzędz - Zbąszyń (km 290,000 - 383,000) i Zbąszyń - Rzepin (km 383,00 - 460,782) zakres modernizacji wg wariantu 2, czyli dostosowanie dla pociągów pasażerskich prędkości  $V=160$  km/h - dla taboru klasyfikacyjnego i 200 km/h - dla taboru z wychylnym pudłem, oraz zachowanie prędkości do 120 km/h dla pociągów towarowych.

Natomiast wariant 1 C-E20 zakładał modernizację infrastruktury do standardów  $V=120$  km/h dla pociągów towarowych przy obciążeniu osi 225kN/osi i przewidzianej prędkości dla pociągów pasażerskich  $V=120$  km/h. Wariant 2 dla tej linii dotyczył ponadto, włączenia modernizacji infrastruktury do prędkości  $V=160$  km/h dla pociągów pasażerskich na odcinku Łowicz - Skiermiewice - Łuków. Wariant wybrany do realizacji, mianowicie 3, który był opisany jako najkorzystniejszy dla środowiska, przewiduje modernizację linii w układzie mieszanym, opartym fragmentarycznie na założeniach ogólnych wariantów 1 i 2 tzn.: na odcinku Łowicz - Bobrowniki i Bobrowniki - Skiermiewice do prędkości  $V=160$  km/h dla pociągów pasażerskich i  $V=120$  km/h dla pociągów towarowych oraz na pozostałych odcinkach, tj. fragment za stacją Skiermiewice oraz Skiermiewice - Łuków o prędkości dla pociągów pasażerskich i towarowych  $V=120$  km/h. Powyższe założenie pozwala znacząco