



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W ŁÓDZI

WOOŚ.420.15.2024.ASo.25

DECYZJA Nr 4/2025 z 25 kwietnia 2025 r. o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104, 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2024 r. poz. 572), zwanej dalej „k.p.a.”, art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t, art. 84, art. 85 ust. 1 i ust. 2 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. z 2024 r. poz. 1112 ze zm.), zwanej dalej „ustawą ooś”, § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku z 26 czerwca 2024 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S. A., reprezentowanej przez pełnomocnika, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a także uwzględniając opinie Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie oraz Łódzkiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego,

orzekam w następujący sposób:

- I. **Stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej nr 24 na odcinku Piotrków Trybunalski - Pólko”.**
- II. **Określam istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:**
 1. Na etapie realizacji przedsięwzięcia prace związane z emisją hałasu należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach 6⁰⁰ – 22⁰⁰, z wyłączeniem prac nie powodujących oddziaływania akustycznego oraz prac, których technologia wymaga pracy w sposób ciągły.
 2. Zaplecza budowy, bazy materiałowe, miejsca postoju i tankowania pojazdów i maszyn budowlanych oraz miejsca magazynowania odpadów należy lokalizować/składować w pierwszej kolejności na terenach przekształconych antropogenicznie, w rejonie stacji i bocznic nieużytkowanych lub o ograniczonym zakresie użytkowania, nieużytków, terenów z zabudową usługową, przemysłową, magazynową, a jeżeli nie będzie to możliwe – na innych gruntach, na terenie uszczelnionym i zabezpieczonym przed przedostaniem się zanieczyszczeń, w tym substancji ropopochodnych do środowiska. Nie należy lokalizować/składować ich:

Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Łodzi

- a. w dolinach rzek i w odległości do 50 m od nich;
 - b. w miejscach zidentyfikowanych stanowisk chronionych gatunków roślin, zwierząt i grzybów i innych terenów cennych przyrodniczo wskazanych przez nadzór przyrodniczy;
 - c. na terenach zadrzewionych i zakrzewionych;
 - d. w bliskim sąsiedztwie zabudowy chronionej akustycznie.
3. Na wypadek niekontrolowanego wycieku substancji ropopochodnych teren budowy należy wyposażyć w sorbent i pojemnik na zużyty sorbent. Zużyty sorbent należy przekazać podmiotowi uprawnionemu do zagospodarowania tego rodzaju odpadu niebezpiecznego.
 4. Na obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych należy stosować dodatkowe maty ochronne oraz podbudowę izolującą, aby zapobiec zanieczyszczeniu gruntu i wód podziemnych.
 5. W przypadku prac w rejonach podmokłych dopuszcza się wykonanie grodzi oraz rowów odwadniających, które będą zapobiegać rozprzestrzenianiu się zanieczyszczeń.
 6. Na etapie realizacji wodę na cele technologiczne pobierać z sieci wodociągowej po uzgodnieniu z gestorem sieci lub dostarczać na teren beczkowszem.
 7. Na etapie eksploatacji, wodę na potrzeby bytowe pracowników podstacji trakcyjnej pobierać z sieci wodociągowej.
 8. Ścieki bytowe z placu budowy należy odprowadzać do szczelnych, przenośnych sanitariatów, które następnie należy opróżniać przez uprawnione podmioty.
 9. Na etapie eksploatacji, ścieki bytowe pochodzące z budynku podstacji trakcyjnej należy odprowadzać do szczelnego zbiornika bezodpływowego o pojemności min. 7,5 m³, które następnie należy opróżniać przez uprawnione podmioty.
 10. Stosować środki techniczne i organizacyjne mające na celu ograniczenie emisji pyłu z terenu przedsięwzięcia powstającego podczas prowadzenia prac budowlanych, jak i podczas transportu materiałów budowlanych (w tym: unikać rozsypywania materiałów pylistych na terenie budowy, osłaniać składowiska kruszyw, piasku zawierające drobne frakcje pyłowe przed działaniem wiatru, w dni słoneczne i wietrzne stosować zraszanie potencjalnych miejsc wtórnego pylenia za pomocą odpowiednich spryskiwaczy, do transportu materiałów pylistych stosować pojazdy ciężarowe wyposażone w systemy zabezpieczające przed rozwiewaniem transportowanych materiałów, drogi wyjazdowe z placu budowy utrzymywać w czystości, aby wyeliminować możliwość wtórnego pylenia, itp.).
 11. Odpady wytworzone w trakcie budowy oraz eksploatacji przedsięwzięcia gromadzić selektywnie, w uporządkowany sposób i przechowywać w miejscach do tego specjalnie przeznaczonych i oznakowanych (np. kontenery, pojemniki, zbiorniki, wyznaczone miejsca), w warunkach odpowiednio zabezpieczonych przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz przed dostępem osób postronnych i zwierząt, a następnie przekazywać firmom posiadającym stosowne zezwolenia na zbieranie odpadów, odzysk czy unieszkodliwienie.
 12. Obszar prowadzenia prac budowlanych należy uporządkować po ich zakończeniu, a wszelkie odpady powstałe w trakcie realizacji usunąć. Zdegradowane powierzchnie biologicznie czynne (np. w miejscach zaplecza budowy, tymczasowych dróg technicznych) należy przywrócić do stanu pierwotnego.
 13. Na etapie realizacji inwestycji zapewnić nadzór przyrodniczy. Nadzór ten powinien składać się ze specjalistów (botanik, herpetolog, ichtiolog, ornitolog) posiadających wykształcenie z dziedziny ochrony środowiska lub pokrewnej oraz udokumentowane doświadczenie w prowadzeniu prac terenowych, identyfikacji szaty roślinnej oraz gatunków fauny. Nadzór przyrodniczy obejmować powinien w szczególności:
 - a. lustrację placów budowy przed rozpoczęciem prac, kontrolę w trakcie budowy oraz zalecenia dla podjęcia dodatkowych działań minimalizujących, koniecznych dla złagodzenia skutków realizacji inwestycji na środowisko, niemożliwych do przewidzenia na etapie ustalenia warunków do przedmiotowej decyzji;
 - b. udział w ustalaniu lokalizacji zapleczy budowy i baz materiałowych;

- c. wskazania dla wszelkich działań ochronnych i sprawozdania z przeprowadzonych działań ochronnych;
 - d. stwierdzenie konieczności wykonania czynności zakazanych względem gatunków objętych ochroną i wskazanie podmiotowi podejmującemu realizację przedsięwzięcia konieczności uzyskania zezwolenia na derogację z zakresu ochrony gatunkowej;
 - e. zabezpieczanie narażonych na zniszczenie siedlisk przyrodniczych oraz stanowisk chronionych roślin, zwierząt, grzybów;
 - f. kontrolę drzew i krzewów przewidzianych do wycinki pod kątem występowania zasiedlonych dziupli i gniazd przed wycinką i w czasie jej trwania;
 - g. kontrolę stanu zabezpieczenia zieleni będącej w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia przed wpływem prac budowlanych;
 - h. nadzór nad zabezpieczeniem placu budowy przed dostępem małych zwierząt, w tym w szczególności płazów, poprzez nadzór wykonania ewentualnych tymczasowych ogrodzeń herpetologicznych oraz kontrolę stanu i lokalizacji tych ogrodzeń;
 - i. kontrolę placu budowy (w tym wykopów, zagłębień wypełnionych wodą, zastoisk i zalewisk, rowów) w celu poszukiwania uwięzionych zwierząt, a w razie potrzeby ich uwolnienie oraz przemieszczenie poza plac budowy w miejscach o cechach siedliska, w którym występują w sposób naturalny;
 - j. kontrolę obiektów inżynierskich przed ich likwidacją/przebudową na obecność ptaków i nietoperzy;
 - k. nadzór prac związanych z likwidacją i budową obiektów budowlanych.
14. Po zakończeniu zasadniczych prac budowlanych zabezpieczone usunięte warstwy urodzajne gleby należy wykorzystać do humusowania wybranych nawierzchni lub do przeprowadzania prac rekultywacji pokrywy glebowej.
15. Wycinkę ograniczyć wyłącznie do drzew, krzewów i podrostów kolidujących z inwestycją.
16. Wycinkę prowadzić poza sezonem lęgowym i rozrodczym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października włącznie. W uzasadnionych przypadkach dopuszcza się przeprowadzenie wycinki w innym terminie, nie wcześniej niż 15 sierpnia, jednakże planowaną wycinkę należy wtedy poprzedzić bezpośrednio ekspertyzą ornitologiczną stwierdzającą brak zasiedlenia ptaków w rejonie drzewa w przestrzeni o promieniu równym wysokości drzewa planowanego do usunięcia. Nadzór ornitologiczny obecny przy procesie wycinkowym winien zbadać każde drzewo pod kątem obecności czynnych gniazd i wstrzymać wycinkę do czasu trwałego opuszczenia gniazda lub wystąpić o stosowną derogację do organu ochrony przyrody.
17. W celu przywrócenia równowagi przyrodniczej za usunięte drzewa, krzewy i podrosty, należy wykonać nasadzenia zastępcze w systemie leśnym o powierzchni min. 4,0 ha na terenach Nadleśnictwa Bełchatów. Do nasadzeń należy wykorzystać gatunki rodzime, dostosowane do warunków gruntowo-wodnych, świetlnych, glebowych i charakteru istniejącej zieleni.
18. W pobliżu zadrzewień nie podlegających wycince prace należy prowadzić ze szczególną ostrożnością. Zadrzewienia należy zabezpieczyć przed urazami mechanicznymi i innymi uszkodzeniami poprzez np. ich wyгородzenie lub oszalowanie pni drzew deskami zamocowanymi za pomocą drutu, z zastosowaniem materiału amortyzującego (mata słomiana, juta itp.). Prace w obrębie strefy korzeniowej należy wykonywać ręcznie, ograniczając wykorzystanie sprzętu mechanicznego. Należy minimalizować ruch pojazdów i maszyn budowlanych wokół drzew w obrębie strefy wyznaczonej przez obrys jego korony. W obrębie systemu korzeniowego pozostawionych drzew nie należy składować materiałów chemicznie i fizycznie szkodliwych dla korzeni i gleby jak np. cement, wapno, oleje, środki impregnujące, paliwa ciekłe itp. Wykopy w pobliżu drzew, w celu niedopuszczenia do przesuszenia systemu korzeniowego, należy zasypać w jak najszybszym czasie lub przykryć matami jutowymi.
19. W celu przywrócenia równowagi przyrodniczej za utracone siedliska ptaków należy posadzić 52 szt. budek dla ptaków, w odpowiednim siedliskowo miejscu uzgodnionym

- z Nadleśnictwami. Miejsce, termin i sposób montażu budek winien zostać ustalony przez nadzór przyrodniczy na etapie realizacji inwestycji.
20. W przypadku przedostania się zanieczyszczeń do gruntu lub wód bezzwłocznie podjąć działania zmierzające do usunięcia skutków i przyczyn awarii, a ewentualne wycieki należy natychmiast usuwać.
 21. Prace w zakresie wykopów, nasypów i odwodnień należy prowadzić w taki sposób, aby nie doprowadzić do trwałej zmiany stosunków wodnych.
 22. W przypadku konieczności prowadzenia prac w głębokich wykopach, w celu wykluczenia możliwości wystąpienia trwałej zmiany zwierciadła wód gruntowych, należy stosować ścianki szczelne.
 23. Wody z odwodnienia wykopów, przed odprowadzeniem do środowiska, należy podczyścić z zawiesiny.
 24. Prace w rejonie rowów prowadzić w sposób nienaruszający ich ciągłości, zachować przepływ rowów. W przypadku braku zmiany przebiegu rowu, roboty wykonywać w wodzie lub częściowo pod osłoną gródź, tak aby zachować ciągłość przepływu wody.
 25. Prace w rejonie cieków prowadzić w następujący sposób:
 - a. eliminujący lub ograniczający do niezbędnego minimum ingerencję w elementy biologiczne, hydromorfologiczne i fizykochemiczne wód cieków;
 - b. do prowadzenia prac rozbiórkowych podpór w korycie cieków zastosować tzw. procedury „soft start” polegającej na rozpoczynaniu prac z mniejszą intensywnością i stopniowym jej zwiększaniu w miarę upływu czasu (przez ok 15-20 minut po rozpoczęciu prac);
 - c. zapewniający zachowanie stałego przepływu wód w ciekach i zachowanie drożności cieków;
 - d. prace na cieku prowadzić na możliwie krótkich odcinkach cieków, a zakres ograniczyć do niezbędnego minimum, aby ułatwić regenerację elementów biologicznych na objętych pracami odcinkach cieku;
 - e. zabezpieczający przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do wód powierzchniowych;
 - f. ograniczający nieuzasadnione zmętnienie wód płynących;
 - g. z zabezpieczeniem koryta cieku (np. siatką ochronną) przed osuwaniem się materiału ziemnego do koryta, powodującego w wodach płynących zwiększenie ilości zawiesiny oraz przed przedostawaniem się do wód materiałów budowlanych i odpadów;
 - h. podczas prac nad ciekami z zabezpieczeniem w postaci np. siatki, desek ekranów lub osłon, w celu zabezpieczenia cieku przed przedostawaniem się do jego koryta odpadów z rozbiórki, materiałów budowlanych, itp.;
 - i. umacnianie koryt cieków należy prowadzić tylko w sytuacjach koniecznych i tylko z wykorzystaniem umocnień naturalnych m.in. faszyna, drewno, kamień;
 - j. ograniczający do niezbędnego minimum wprowadzanie w koryto cieków i w otoczeniu gruntów niestabilnych w bliskim sąsiedztwie cieków ciężkiego sprzętu;
 - k. w przypadku zasypywania ubytków w dnie i skarpach cieku związanych z prowadzonymi robotami budowlanymi lub rozbiórkowymi to wprowadzany do koryta lub na brzegi cieku materiał powinien być o frakcji dostosowanej do warunków morfodynamicznych koryta, tj. taki sam jak znajdujący się już w cieku, w którym są prowadzone prace budowlano-rozbiórkowe.
 26. Obiekty mostowe oraz inne urządzenia wodne wykonywane na potrzebę przekroczenia cieków zaprojektować w taki sposób, aby nie doprowadzały do piętrzenia wód powierzchniowych przekraczanych cieków, tym samym, aby nie stanowiły bariery migracyjnej dla fauny wodnej.
 27. Należy prowadzić okresowe kontrole drożności i sprawności systemu odwodnienia układu torowego i infrastruktury towarzyszącej (punkty obsługi pasażera, perony, drogi techniczne/serwisowe): rowów, kanalizacji deszczowej, zbiorników retencyjnych, wylotów do odbiorników, przepustów oraz urządzeń podczyszczających ścieki w celu zapewnienia ich prawidłowej eksploatacji.
 28. Wody opadowe lub roztopowe na etapie eksploatacji odprowadzać powierzchniowo za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych do projektowanych i istniejących rowów kolejowych i drogowych.

29. Rowy kolejowe oraz rowy drogowe zaprojektować jako rowy infiltracyjne. Minimalna głębokość rowów będzie wynosiła 0,5 m., a nachylenie skarp będzie wynosiło 1:1,5. Szerokość dna rowu jak i szerokość korony powinna być nie mniejsza niż 0,4 m.
30. W rejonie podstacji trakcyjnej zaprojektować i wykonać szczelny zbiornik retencyjny ziemny, odprowadzający do którego odprowadzana będzie woda opadowa i roztopowa z mis transformatorowych poprzez projektowany separator substancji ropopochodnych. W przypadku niekorzystnych warunków ewaporacji wypompowywać wodę z ww. zbiornika na tereny zielone podstacji. Zbiornik do którego będzie odprowadzana woda opadowa i roztopowa z mis transformatorowych należy wyposażyć w dodatkową studnię z zasuwą awaryjną odcinającą odbiornik wód deszczowych w przypadku awarii. W innych przypadkach, wodę opadową z mis transformatorowych należy traktować jako ścieki przemysłowe i przekazać przez uprawnione firmy do oczyszczalni ścieków. Teren wokół podstacji trakcyjnej ogrodzić z uwagi na konieczność ograniczenia dostępu osób trzecich i zwierząt.
31. Do podczyszczania wód opadowych i roztopowych w rejonie podstacji trakcyjnej oraz placu ładunkowego i parkingu dla pojazdów ciężarowych zaprojektować i wykonać następujące separatory substancji ropopochodnych:
- w rejonie parkingu na stacji Wola Krzysztoporska w proj. km. ok. 11+900 – 1 szt. o przepustowości nominalnej min. 5 l/s;
 - w rejonie podstacji trakcyjnej w proj. km ok. 23+100 – 1 szt. o przepustowości nominalnej min. 2,5 l/s.
32. Zaprojektować ekrany akustyczne pochłaniające gwarantujące dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie zgodnie z ich minimalnymi parametrami przedstawionymi w poniższej tabeli.

Nazwa ekranu	Numer linii kolejowej	Kilometraż od	Kilometraż do	Strona LK	Długość [m]	Wysokość [m]
1A	LK1	143+114	143+928	Lewa	814	3
1B	LK1	143+928	143+980	Lewa	52	2,5
2	LK1	143+599	143+667	Prawa	68	3
3	LK1	143+924	143+975	Prawa	51	2,5
4	LK24	0+171	0+193	Lewa	22	3
5	LK24	0+189	0+245	Lewa	56	3
6	LK24	0+304	0+348	Lewa	45	3
7A	LK24	0+453	0+492	Lewa	39	3,5
7B	LK24	0+492	0+531	Lewa	40	4,5
7C	LK24	0+531	0+602	Lewa	74	5,5
8A	LK24	0+476	0+584	Prawa	108	3
8B	LK24	0+584	0+705	Prawa	122	4
8C	LK24	0+705	0+757	Prawa	52	4,5
9A	LK24	0+784	0+872	Prawa	88	5
9B	LK24	0+872	0+916	Prawa	44	4
10	LK24	0+979	1+026	Prawa	49	5
11A	LK24	1+044	1+127	Prawa	84	7,5
11B	LK24	1+127	1+163	Prawa	35	6
12	LK24	2+334	2+424	Lewa	89	3
13	LK24	2+682	2+808	Lewa	126	2
14	LK24	3+308	3+402	Lewa	94	2
15	LK24	4+003	4+145	Prawa	144	2
16A	LK24	4+025	4+078	Lewa	53	2
16B	LK24	4+078	4+140	Lewa	71	2,5
17	LK24	5+217	5+326	Lewa	109	1,5
18	LK24	14+683	14+809	Lewa	127	3
19	LK24	27+885	27+978	Prawa	93	1,5

33. Zastosować ekrany akustyczne pochłaniające o następujących parametrach: jednolicebowy wskaźnik właściwości pochłaniania od dźwięków powietrznych $DL\alpha > 8$ dB zgodnie z normą PN-EN 1793-1:2017, klasa izolacyjności akustycznej $DLR > 25$ dB, zgodnie z PN-EN 1793-2:2018.
- III. Integralną częścią niniejszej decyzji jest Załącznik Nr 1 – Charakterystyka przedsięwzięcia.**
- IV. Niniejszej decyzji nadaję rygor natychmiastowej wykonalności.**

UZASADNIENIE

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi (zwanego dalej „RDOŚ w Łodzi”) wpłynął wniosek z 26 czerwca 2024 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S. A., reprezentowanej przez pełnomocnika, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej nr 24 na odcinku Piotrków Trybunalski - Pólko”.

Wniosek cechował się brakami formalnymi, wobec czego RDOŚ w Łodzi wezwał Wnioskodawcę pismem z 5 lipca 2024 r., znak: WOOŚ.420.15.2024.ASo. o uzupełnienie braków formalnych wniosku.

1 sierpnia 2024 r. wpłynęła odpowiedź na ww. wezwanie, w związku z powyższym wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia stał się kompletny czyniąc zadość przepisom prawa i tutejszy organ mógł przystąpić do jego rozpatrywania.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit t ustawy ooś organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia będącego przedmiotem niniejszego postępowania administracyjnego jest RDOŚ w Łodzi, zaś organami opiniującymi są: Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie oraz Łódzki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny.

Planowane przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymienionym w § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być wymagany.

W procesie ustalania kręgu stron RDOŚ w Łodzi uznał, że stron tych jest powyżej 10, zatem w niniejszej sprawie zastosowanie ma przepis art. 49 k.p.a. i art. 74 ust. 3 ustawy ooś.

Zawiadomieniem z 6 sierpnia 2024 r., znak: WOOŚ.420.15.2024.ASo.2, RDOŚ w Łodzi zawiadomił wnioskodawcę o wszczęciu postępowania dla ww. przedsięwzięcia, organie właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, organach uczestniczących w prowadzonym postępowaniu oraz o wystąpieniu do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie oraz Łódzkiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla powyższego przedsięwzięcia, a w przypadku takiej potrzeby co do zakresu raportu o oddziaływaniu tego przedsięwzięcia na środowisko.

Obwieszczeniem z 6 sierpnia 2024 r., znak: WOOŚ.420.15.2024.ASo.3, RDOŚ w Łodzi zawiadomił strony postępowania o ww. czynnościach w sprawie. Powyższe obwieszczenie zostało upublicznione w Urzędzie Miasta Piotrkowa Trybunalskiego, Urzędzie Miasta i Gminy w Rozprz, Urzędzie Gminy Wola Krzysztoporska, Urzędzie Gminy Bełchatów, Urzędzie Miasta Bełchatowa, Urzędzie Gminy Kluki oraz zamieszczone na tablicy ogłoszeń w RDOŚ w Łodzi i na stronie internetowej BIP tut. urzędu.

Pismem z 6 sierpnia 2024 r., znak: WOOŚ.420.15.2024.ASo.5, RDOŚ w Łodzi wystąpił o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla powyższego przedsięwzięcia, a w przypadku takiej potrzeby co do zakresu raportu o oddziaływaniu tego przedsięwzięcia na środowisko do Dyrektora Regionalnego Zarządu

Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie oraz Łódzkiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego.

Pismem z 13 sierpnia 2024 r., znak: NS OZNS.9022.32.8.2024.AK Łódzki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

4 września 2024 r. wpłynęło pismo Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie, znak: W.RZŚ.4901.102.2024.BW.2, w którym zwrócił się do RDOŚ w Łodzi o uzupełnienie przesłanej dokumentacji.

RDOŚ w Łodzi, pismem z 9 września 2024 r., znak: WOOŚ.420.15.2024.ASo.7 wezwał wnioskodawcę o uzupełnienie informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, zwanej dalej KIP.

10 października 2024 r., do RDOŚ w Łodzi wpłynęło pismo Wnioskodawcy, z prośbą o przedłużenie terminu na uzupełnienie KIP. RDOŚ w Łodzi, pismem z 16 października 2024 r., znak: WOOŚ.420.15.2024.ASo.8 wyraził zgodę na przedłużenie terminu przedłożenia uzupełnienia.

18 grudnia 2024 r., do RDOŚ w Łodzi wpłynęło uzupełnienie, stanowiące odpowiedź na wezwanie RDOŚ w Łodzi z 9 września 2024 r., znak: WOOŚ.420.15.2024.ASo.7.

Pismem z 20 grudnia 2024 r., znak: WOOŚ.420.15.2024.ASo.9, RDOŚ w Łodzi wystąpił ponownie o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla powyższego przedsięwzięcia, a w przypadku takiej potrzeby co do zakresu raportu o oddziaływaniu tego przedsięwzięcia na środowisko do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie oraz Łódzkiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego.

Zawiadomieniem z 20 grudnia 2024 r., znak: WOOŚ.420.15.2024.ASo.10, RDOŚ w Łodzi zawiadomił wnioskodawcę o wpływie uzupełnienia do RDOŚ w Łodzi oraz ponownym wystąpieniu do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie oraz Łódzkiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla powyższego przedsięwzięcia, w przypadku takiej potrzeby co do zakresu raportu o oddziaływaniu tego przedsięwzięcia na środowisko.

Obwieszczeniem z 23 grudnia 2024 r., znak: WOOŚ.420.15.2024.ASo.13, RDOŚ w Łodzi zawiadomił strony postępowania o ww. czynnościach w sprawie. Powyższe obwieszczenie zostało upublicznione w sposób opisany powyżej.

Pismem z 30 grudnia 2024 r., znak: NS OZNS.9022.32.8.2024.AK Łódzki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny wyraził ponowną opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Pismem z 24 stycznia 2025 r., znak: W.RZŚ.4901.102.2024.BW.3, Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dodatkowych warunków i wymagań.

RDOŚ w Łodzi, z uwagi na ogólne warunki wyrażone w ww. opinii Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie, wynikające z przepisów powszechnie obowiązującego prawa oraz dobrych praktyk częściowo odstąpił od określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków lub wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b lub c, lub nałożenia obowiązków działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b lub c, wskazanych w ww. opinii.

RDOŚ w Łodzi, pismem z 28 stycznia 2025 r., znak: WOOŚ.420.15.2024.ASo.15 ponownie wezwał wnioskodawcę o uzupełnienie informacji zawartych w KIP.

21 lutego 2025 r., do RDOŚ w Łodzi wpłynęło uzupełnienie, stanowiące odpowiedź na powyższe wezwanie, wobec czego pismem z 24 lutego 2025 r., znak: WOOŚ.420.15.2024.ASo.17, RDOŚ w Łodzi wystąpił ponownie o wydanie opinii co do potrzeby

przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla powyższego przedsięwzięcia, a w przypadku takiej potrzeby co do zakresu raportu o oddziaływaniu tego przedsięwzięcia na środowisko do organów opiniujących.

Równocześnie, przy piśmie Wnioskodawcy z 18 lutego 2025 r., wpłynął wniosek o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności dla przedmiotowego przedsięwzięcia, zgodnie z art. 108 § 1 k.p.a. W przedmiotowym przypadku Wnioskodawca, w uzasadnieniu wniosku o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, powołuje się na ważny interes społeczny w postaci modernizacji i elektryfikacji linii kolejowej pozwalających, m. in. na poprawę funkcjonowania i zwiększenia wydajności sieci komunikacyjnej oraz ważny interes strony, m. in. uzyskania środków finansowych w ramach Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2029 roku. Realizacja przedsięwzięcia przyniesie również wiele korzyści społecznych poprzez zwiększenie dostępności transportu kolejowego, a tym samym przejęcie pasażerów z transportu drogowego i zmniejszenie ilości pojazdów w ruchu drogowym. Ponadto przedsięwzięcie przyczyni się do rozwoju oraz wsparcia niskoemisyjnego i czystego transportu poprzez zwiększenie udziału transportu kolejowego kosztem transportu samochodowego, a tym samym do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do powietrza.

W związku z tym, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach poprzedza pozostałe decyzje administracyjne wymagane w procesie inwestycyjnym, a także po przeanalizowaniu przedstawionych argumentów, orzeczono o nadaniu niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rygoru natychmiastowej wykonalności.

Zawiadomieniem z 24 lutego 2025 r., znak: WOOS.420.15.2024.ASo.18, RDOŚ w Łodzi zawiadomił wnioskodawcę o wpływie uzupełnienia do RDOŚ w Łodzi oraz ponownym wystąpieniu do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie oraz Łódzkiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla powyższego przedsięwzięcia, w przypadku takiej potrzeby co do zakresu raportu o oddziaływaniu tego przedsięwzięcia na środowisko.

Obwieszczeniem z 24 lutego 2025 r., znak: WOOS.420.15.2024.ASo.19, RDOŚ w Łodzi zawiadomił strony postępowania o ww. czynnościach w sprawie. Powyższe obwieszczenie zostało upublicznione w sposób opisany powyżej.

Pismem z 4 marca 2025 r., znak: NS OZNS.9022.32.8.2024.AK Łódzki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny wyraził ponowną opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Pismem z 17 marca 2025 r., znak: W.RZŚ.4901.102.2024.BW.4, Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie podtrzymał stanowisko wyrażone w opinii z 24 stycznia 2025 r., znak: W.RZŚ.4901.102.2024.BW.3.

Zawiadomieniem z 19 marca 2025 r., znak: WOOS.420.15.2024.ASo.21, RDOŚ w Łodzi zawiadomił wnioskodawcę o uzyskaniu opinii Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie oraz Łódzkiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, złożeniu wniosku o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, zebraniu materiału dowodowego wyznaczając jednocześnie 7-dniowy termin na zapoznanie się z aktami w ww. sprawie oraz wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, a także poinformował o niedotrzymaniu terminu wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji, z uwagi na obowiązek zapewnienia stronom postępowania czasu na zapoznanie się z aktami w ww. sprawie i wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, uwzględniając także czas potrzebny na zawiadamianie stron przez obwieszczenie.

Obwieszczeniem z 19 marca 2025 r., znak: WOOS.420.15.2024.ASo.22, RDOŚ w Łodzi zawiadomił strony postępowania o ww. czynnościach w sprawie. Powyższe obwieszczenie zostało upublicznione w sposób opisany powyżej.

Do dnia wydania niniejszej Decyzji nie wpłynęły żadne uwagi ani wnioski stron postępowania w przedmiotowej sprawie.

Zakres przedsięwzięcia ustalono na podstawie wniosku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., z 26 czerwca 2024 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz karty informacyjnej przedsięwzięcia i jej uzupełnień, a także pozostałych załączników dołączonych do ww. wniosku.

Ustalając, czy dla planowanego przedsięwzięcia potrzebne jest przeprowadzenie procedury oceny oddziaływania na środowisko, RDOŚ w Łodzi zbadał, jaki jest rodzaj i skala przedsięwzięcia, lokalizacja, wielkość zajmowanego terenu, zakres robót związanych z realizacją, wykorzystanie zasobów naturalnych oraz emisje i uciążliwości, które potencjalnie wystąpią na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji planowanego przedsięwzięcia.

Określone w niniejszej decyzji warunki znajdują racjonalne uzasadnienie wynikające z przepisów prawa oraz ogólnie przyjętych zasad zachowania ładu społecznego i poszanowania środowiska naturalnego, oparte są także na wiedzy organu. Uwzględniając te fakty zaproponowane uwarunkowania można umotywować w przedstawiony poniżej sposób.

Przedsięwzięcie obejmuje prace budowlane związane z linią kolejową nr 24 na odcinku od km proj. ok. – 0+390 do km proj. ok. 34+864 (km ist. ok. 35+100) wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Przewiduje się elektryfikację przedmiotowej linii oraz połączenie z istniejącą infrastrukturą kolejową wraz z budową nowej w rejonie stacji Piotrków Trybunalski. Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w całości w województwie łódzkim, w mieście na prawach powiatu Piotrkowie Trybunalskim, w powiecie piotrkowskim, gminie Rozprza i Wola Krzysztoperska oraz w powiecie bełchatowskim, gminie miejskiej Bełchatów, gminie wiejskiej Bełchatów i gminie Kluki.

Linia kolejowa nr 24 Piotrków Trybunalski – Zarzecze w stanie istniejącym ma swój początek w km 2+178 w rozjeździe nr 74 stacji Piotrków Trybunalski, koniec zaś w km 34+350 w punkcie styku z linią kolejowa nr 848, która jest w zarządzie PGE GiEK S.A. Przedmiotowa linia jest jednotorowa, niezelektryfikowana, normalnotorowa.

Obecnie na opisywanej linii kolejowej prowadzony jest jedynie ruch pociągów towarowych. Ruch pasażerski odbywał się od połowy lat 80 ubiegłego wieku do roku 2000. Po punktach obsługi pasażerskiej pozostały jedynie zdegradowane konstrukcje peronów. Pomiędzy Piotrkowem Trybunalskim i Zarzeczem w ramach linii kolejowej nr 24 funkcjonowała stacja Wola Krzysztoperska wyposażona w tor główny zasadniczy oraz dwa tory dodatkowe, obecnie zachowany jest jedynie tor główny zasadniczy będący przedłużeniem toru szlakowego. Kolejnym punktem eksploatacyjnym w ramach niniejszej linii kolejowej była stacja Bełchatów wyposażona w 4 tory stacyjne. Obecnie przejezdny pozostaje jedynie tor główny zasadniczy, nawierzchnię pozostałych torów pokrywa bujna roślinność w tym drzewa zlokalizowane w osi torów. Ostatnim historycznie występującym punktem eksploatacyjnym był przystanek osobowy Bełchatów Miasto, po którym pozostała zdegradowana konstrukcja peronu.

Linia kolejowa nr 24 przebiega częściowo w przekopach oraz nasypach. Ukształtowane nasypy oraz przekopy nie zapewniają miejscami odpowiedniej szerokości ławy torowiska. Stwierdzono licznie występującą roślinność, która wrasta w ustrój podtorza oraz powoduje pogorszenie jego jakości i wytrzymałości.

Projektuje się jednotorową i zelektryfikowaną linię kolejową, układ geometryczny torów zaprojektowano dla prędkości maksymalnej pociągów wynoszącej 160 km/h.

W ramach stacji Piotrków Trybunalski przewiduje się niezbędną przebudowę układu torowego i infrastruktury stacji wraz z połączeniem LK24 z istniejącą infrastrukturą kolejową. Dodatkowo w celu odstawienia pociągów przewiduje się budowę toru odstawczego.

Ponadto, w ramach przedsięwzięcia:

- w km proj. ok. 11+410 (km ist. ok. 11+650) linii kolejowej nr 24 projektuje się stację Wola Krzysztoperska (nazwa robocza) wraz z budową infrastruktury pasażerskiej;
- w km proj. ok. 20+849 (km ist. ok. 21+088) projektuje się przystanek osobowy Korczew (nazwa robocza) wraz z budową infrastruktury pasażerskiej;

- w ramach stacji Bełchatów zlokalizowanej w km proj. ok. 24+113 (km ist. ok. 24+350) przewiduje się - przebudowę układu torowego stacji z infrastrukturą;
- w km proj. ok. 26+406 (km ist. ok. 26+642) przewiduje się przystanek osobowy Bełchatów Miasto (nazwa robocza) wraz z kompleksową przebudową układu torowego oraz budową infrastruktury pasażerskiej;
- w km proj. ok. 30+786 (km ist. ok. 31+024) projektuje się przystanek osobowy Kurnos (nazwa robocza) wraz z budową infrastruktury pasażerskiej;
- w km proj. ok. 33+392 (km ist. ok. 33+628) projektuje się stację Pólko (nazwa robocza).

Na całym odcinku zaprojektowano nawierzchnię podsypkową, bezstykową. W ramach przedsięwzięcia zaprojektowano nominalną szerokość toru 1435 mm. Założono zasadnicze pochylenie skarp nasypów i przekopów równe 1:1.5. Miejscowo, w celu ograniczenia ingerencji w teren przylegający, dopuszcza się zwiększenie pochylenia skarp oraz ich wzmocnienie.

Planuje się kompleksowe rozwiązanie przestrzenne dla ww. przystanków osobowych związane z zapewnieniem wszystkich elementów obiektów obsługi podróżnych, w tym dojść na perony, zadaszenia, schodów, wind, pochylni, małej architektury oraz rozwiązań architektonicznych wkomponowujących przedmiotowe przystanki w otoczenie związane także z zagospodarowaniem terenów przylegających (np. wiaty rowerowe itp.). W rejonie stacji i przystanków osobowych projektuje się infrastrukturę umożliwiającą dotarcie pasażerom na perony, a także stanowiska postojowe dla rowerów i samochodów osobowych z zapewnieniem miejsc dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się remonty, przebudowy oraz rozbiórki i budowy nowych obiektów inżynierskich.

Istniejące przejazdy kolejowo-drogowe będą podlegać przebudowie, poza przejazdem w km ist. ok. 33+648, który zostanie zlikwidowany.

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia, przewiduje się również rozbiórki, remonty oraz budowę nowych obiektów kubaturowych wraz z zagospodarowaniem terenów przylegających, w szczególności:

- rozbiórka nieczynnej nastawni kolejowej w Bełchatowie;
- budowa nowej nastawni kolejowej w Bełchatowie;
- budowa nowej podstacji trakcyjnej PT Bełchatów (nazwa robocza);
- remont budynków nastawni kolejowych Pt1 i Pt2 na stacji Piotrków Trybunalski.

W ramach niniejszego zamierzenia inwestycyjnego przewiduje się kompleksową zabudowę nowego systemu sterowania ruchem kolejowym, poza stacją Piotrków Trybunalskich, dla której przewidziano wyłącznie prace związane z dostosowaniem projektowanego układu torowego do istniejących urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Planuje się również prace w zakresie branży telekomunikacyjnej, elektroenergetycznej, infrastruktury sieci trakcyjnej, budowy podstacji trakcyjnej. Zakłada się również przebudowę istniejących sieci technicznych kolidujących z projektowaną infrastrukturą.

Projektowana linia kolejowa znajdować się będzie w miejscu istniejącej, w związku z czym ilość wód opadowych i roztopowych odprowadzanych do odbiorników nie ulegnie znaczącej zmianie.

Zaprojektowany system odwodnienia linii kolejowej oparto na odprowadzeniu wód opadowych:

- powierzchniowo po skarpach do rowów przytorowych (rowy otwarte przytorowe stanowią integralną część układu torowego);
- drenażem torowym (wody drenażowe z odwodnienia wgłębnego podtorza) do rowów przytorowych lub kanalizacji;
- drenażem francuskim;
- powierzchniowo z odwodnienia peronów oraz obiektów inżynierskich do rowów torowych lub do otwartych i zamkniętych systemów kanalizacyjnych skierowanych do rowów przytorowych lub kanalizacji deszczowej.

System odwodnienia pozostałej infrastruktury linii kolejowej oparto na spadkach poprzecznych i podłużnych na przyległy teren, do rowów i muld drogowych infiltracyjnych lub poprzez projektowane wpusty i kanalizację deszczową do odbiornika jakim będzie istniejący rów/ciek, istniejąca kanalizacja lub projektowane odwodnienie torowe. Odwodnienie dróg równoległych oraz z terenów przyległych do linii kolejowej oparto głównie na powierzchniowym odprowadzeniu wód do rowów drogowych lub przytorowych. W miejscach gdzie planuje się większą ilość wody opadowej i roztopowej do odprowadzenia do gruntu i gdzie warunki hydrogeologiczne są najkorzystniejsze rowy zostały poszerzone aby usprawnić procesy infiltracyjne.

W ramach budowy kanalizacji deszczowej przewiduje się zastosowanie studni kanalizacyjnych, wpustów drogowych, rur kanalizacyjnych, osadników oraz separatorów substancji ropopochodnych. Projektowana kanalizacja deszczowa oraz szczelny, podziemny, zbiornik odparowujący zostaną wyposażone w separatory substancji ropopochodnych w celu dotrzymania granicznych wartości wyznaczonych w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. 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 lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. poz. 1311).

W rejonie podstacji trakcyjnej projektuje się szczelny ziemny zbiornik odparowujący, do którego odprowadzana będzie woda opadowa z mis transformatorowych poprzez separator substancji ropopochodnych (w proj. km ok. 23+100).

Elementy odwodnienia, takie jak wpusty, odwodnienia liniowe, rury kanalizacyjne, studnie czy wyloty do rowów będą zaprojektowane jako typowe elementy prefabrykowane/ katalogowe.

W zakresie przedsięwzięcia występują również rowy, które z uwagi na kolizje z projektowaną infrastrukturą kolejową oraz towarzyszącą należy przebudować. W zakresie przebudowy rowów zostaną one dostosowane parametrami do stanu istniejącego. W zakresie zapewnienia swobodnego przepływu wód, w pierwszej kolejności zakłada się realizację odcinka nowego koryta rowu, następnie skierowanie do niego wód z istniejącego rowu a w dalszej kolejności likwidację (zasypanie) istniejącego. W przypadku braku zmiany przebiegu roboty wykonywane będą w wodzie lub częściowo pod osłoną gródź. W obydwu przypadkach zostanie zachowana ciągłość przepływu wody. Rowy kolejowe oraz rowy drogowie zostaną zaprojektowane jako rowy infiltracyjne. Minimalna głębokość rowów będzie wynosiła 0,5 m. Planuje się, że nachylenie skarp będzie wynosiło 1:1,5. Szerokość dna rowu jak i szerokość korony będą zmienne lecz nie mniejsze niż 0,4 m.

Dla zachowania ciągłości rowów pod wiaduktami, przejazdami w poziomie szyn oraz pod drogami, linią kolejową i przejściami projektuje się przepusty na rowach.

Odbiornikiem wód opadowych i roztopowych będą rowy, studnie chłonne i kanalizacja deszczowa. Projektowana linia kolejowa znajdować się będzie w miejscu istniejącej, w związku z czym ilość wód opadowych i roztopowych odprowadzanych do odbiorników nie ulegnie znaczącej zmianie.

W ramach przedsięwzięcia do usunięcia przeznaczono drzewa i krzewy kolidujące z inwestycją, w tym również drzewa i krzewy znajdujące się w obszarze „strefy bezpieczeństwa” zgodnie z art. 54 i 56 ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 697), zwaną dalej „UoTK”. W zakresie inwestycji przewiduje się wykonanie wycinek drzew i krzewów oraz działania minimalizujące z tym związane w sposób przedstawiony w charakterystyce stanowiącej załącznik do niniejszej decyzji.

Wycinka zostanie przeprowadzona poza sezonem rozrodczym i lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października włącznie. W przypadku konieczności wykonania wycinki w innym terminie (jednak nie wcześniej niż 15 sierpnia) zostanie poprzedzona bezpośrednią ekspertyzą ornitologiczną stwierdzającą brak zasiedlenia ptaków w rejonie drzewa w przestrzeni o promieniu równym wysokości drzewa planowanego do usunięcia. Nadzór ornitologiczny obecny przy procesie wycinkowym zbada każde drzewo pod kątem obecności czynnych gniazd i wstrzyma

wycinkę do czasu trwałego opuszczenia gniazda. Jeżeli będzie to konieczne należy wystąpić o stosowną derogację do organu ochrony przyrody.

Drzewa i krzewy nie przeznaczone do wycinki, a znajdujące się w zasięgu prac budowlanych zostaną zabezpieczone przed potencjalnym uszkodzeniem.

Realizacja inwestycji wymagać będzie zastosowania materiałów budowlanych takich jak: szyny stalowe, podkłady strunobetonowe, podrojazdnice betonowe lub drewniane, podsypka tłuczniowa, warstwa ochronna z niesortu lub pospółki, geowłóknina, sieć trakcyjna i elementy sieci powrotnej, farby i lakiery itd. W trakcie realizacji wykorzystane zostaną materiały budowlane, które posiadać będą wymagane atesty i deklaracje zgodności. Źródłem zaopatrzenia w wodę będzie gminna sieć wodociągowa lub woda będzie dowożona beczkowozami. Będzie ona zużywana na cele socjalno-bytowe pracowników budowy oraz technologiczne. Materiałochłonność i energochłonność prowadzonej budowy nie będzie odbiegać od analogicznych przedsięwzięć o podobnym profilu działalności. Zastosowane rozwiązania techniczne w trakcie budowy będą nowoczesne i nie będą stwarzać trwałych i ponadnormatywnych zagrożeń dla środowiska.

Na etapie eksploatacji wykorzystanie wody, surowców, materiałów, paliw i energii będzie minimalne i związane głównie z eksploatacją, bieżącym utrzymaniem i konserwacją przejazdów. Szacunkowe ilości paliw i surowców przedstawia się następująco: energia elektryczna – 60 000 MWh/rok, olej napędowy+etylina – 100 m³/rok, woda – 3500 m³/rok.

Zaplecze budowy i bazy materiałowo-sprzętowe lokalizowane będą w pobliżu inwestycji, z wyłączeniem terenów w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, terenów zadrzewionych i zakrzewionych, dolinach rzek w odległości do 50 m od nich, miejsc zidentyfikowanych stanowisk chronionych gatunków roślin, zwierząt i grzybów i terenów cennych przyrodniczo wskazanych przez nadzór przyrodniczy.

Teren czasowo zajęty w trakcie prac budowlanych, po zakończeniu robót będzie przywrócony do stanu pierwotnego. Plac budowy i jego zaplecze (w tym zaplecze socjalno-bytowe dla pracowników budowlanych) będzie zorganizowane z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni, zabezpieczone przed możliwością zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi i innymi niebezpiecznymi dla środowiska (np. smary, składniki materiałów budowlanych itp.) poprzez jego utwardzenie (np. z pomocą płyt betonowych) i uszczelnienie (np. za pomocą geomembrany), bądź wykorzystanie w tym celu wcześniej przekształconych i utwardzonych powierzchni, zaopatrzone w przenośne sanitariaty szczelnie odizolowane od gruntu wraz z zapewnieniem bieżącego ich opróżniania, a po zakończeniu realizacji planowanego przedsięwzięcia plac budowy i zaplecza przywrócone zostaną do stanu możliwie zbliżonego do stanu sprzed rozpoczęcia realizacji inwestycji, w tym zwłaszcza w zakresie ukształtowania i pokrycia powierzchni gruntu (np. poprzez wyrównanie i następnie zadarnienie powierzchni terenu).

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wiąże się z emisjami na etapie budowy jak i funkcjonowania. Na etapie budowy prace powodować będą emisję substancji gazowych i pyłowych do powietrza, emisję drgań i hałasu, powstawać będą odpady budowlane jak i z funkcjonowania zaplecza budowy, generowane będą również ścieki. Oddziaływania te będą przemijalne. Na etapie realizacji przedsięwzięcia wystąpią znaczące oddziaływania na przyrodę ożywioną w związku z zaplanowaną wycinką drzew i krzewów, oddziaływania te będą nieodwracalne, choć zaplanowano formę kompensacji przyrodniczej poprzez nowe nasadzenia drzew. Oddziaływania na etapie likwidacji przedsięwzięcia będą charakteryzowały się podobną skalą i czasem oddziaływania. Na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia nastąpi oddziaływanie wynikające głównie z odprowadzania wód opadowych i roztopowych z terenu przedsięwzięcia oraz emisji drgań i hałasu w związku z ruchem pociągów.

W trakcie budowy podstawowym źródłem emisji substancji będzie praca urządzeń i maszyn wykorzystywanych przy budowie. W miejscu prowadzenia robót wystąpi także emisja pyłu, związana z wykonywaniem prac ziemnych, jak również z transportem materiałów sypkich. W celu ograniczenia emisji na etapie budowy, w szczególności emisji niezorganizowanej będą stosowane poniższe wymogi: ograniczenie czasu pracy silników spalinowych, maszyn budowlanych

i samochodów na biegu jałowym, wyłączenie silników maszyn w czasie przerw w pracy i załadunku, organizacja plac budowy w taki sposób, aby nie generować niepotrzebnego ruchu pojazdów oraz maszyn budowlanych, używanie do wykonania robót sprzętu zgodnego z normami ochrony środowiska oraz przepisami dotyczącymi jego użytkowania, spełniających standardy techniczne, dbanie o jakość stosowanego paliwa, zraszanie wodą placu budowy w okresach suszy, wykorzystanie (w miarę możliwości) projektowanych dróg serwisowych jako dróg dojazdowych, prowadzenie prac rozbiórkowych i budowlanych w sposób zapewniający najmniejsze zapylenie.

W przypadku analizowanej linii kolejowej – zelektryfikowanej w całości – tabor kolejowy zasilany energią elektryczną nie będzie powodował emisji zanieczyszczeń do powietrza w fazie eksploatacji (za wyjątkiem sporadycznych przejazdów manewrowych lokomotyw spalinowych na odcinkach zelektryfikowanych).

Na etapie budowy źródłem hałasu emitowanego do otoczenia będą maszyny i urządzenia wykorzystywane przy budowie linii kolejowej i pozostałej infrastruktury. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe oraz przemieszczające się wraz z frontem robót. Prace budowlane będą wykonywane w porze dnia, dopuszcza się jednak prace w porze nocnej, jeżeli będzie wymagała tego technologia budowy. Pomimo iż etap budowy charakteryzuje się relatywnie wysoką emisją hałasu do środowiska, należy pamiętać, iż czas jego trwania ma charakter epizodyczny, a po zakończeniu prac budowlanych stan klimatu akustycznego wraca do stanu pierwotnego. Ograniczanie emisji hałasu w czasie budowy polega na stosowaniu nowoczesnych maszyn o niskiej emisji hałasu do środowiska, wyposażonych w sprawne układy wydechowe, wszelkiego rodzaju osłony i tłumiki czy elementy tłumiące drgania i w nienagannym stanie technicznym.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia oddziaływanie akustyczne będzie związane z ruchem pociągów poruszających się po terenie przedsięwzięcia. Planowane przedsięwzięcie będzie powodować emisję hałasu zarówno w porze dnia jak i w porze nocy. Dane ruchowe przyjęto zgodnie z założeniami dokonanymi na potrzeby niniejszego przedsięwzięcia, a prognozy ruchu zostały zatwierdzone przez Zarządcę linii kolejowej.

Zgodnie z art. 114 i art. 115 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2024 r. poz. 54 ze zm.), w celu określenia sposobu zagospodarowania terenów wokół analizowanego obszaru, pozyskano uchwalone miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego dla obszarów podlegających analizie, a dla obszarów w których nie ma miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, klasyfikację akustyczną dokonano na podstawie faktycznego zagospodarowania i wykorzystywania terenów na podstawie pism otrzymanych z Urzędu Gminy Kluki, Urzędu Gminy Bełchatów, Urzędu Miasta Bełchatowa, Urzędu Gminy w Woli Krzysztoporskiej, Urzędu Miasta i Gminy w Rozprze, oraz Urzędu Miasta Piotrków Trybunalski.

W ramach ograniczenia oddziaływania akustycznego zaproponowano wykonanie ekranów akustycznych pochłaniających zgodnie z warunkami wskazanymi w sentencji niniejszej decyzji.

Po uwzględnieniu ekranów akustycznych nie przewiduje się wystąpienia przekroczeń hałasu w porze dnia i nocy dla faktycznie zagospodarowanych terenów chronionych akustycznie.

Na etapie realizacji mogą wystąpić drgania spowodowane pracą maszyn budowlanych. Oddziaływanie te będzie zmienne w czasie w zależności od etapu realizacji przedsięwzięcia, rodzaju zastosowanej technologii, maszyn, urządzeń i czasu trwania poszczególnych faz realizacji. Negatywne oddziaływanie drgań będzie jednak procesem krótkotrwałym (na czas wykonywania robót) i obejmującym swoim zasięgiem najbliższe otoczenie terenu, w którym prowadzone są prace. Ograniczenie emisji drgań w czasie budowy polega na stosowaniu maszyn i urządzeń w dobrym stanie technicznym, z wykorzystaniem bezpiecznych poziomów intensywności energii ich pracy. Eksploatacja linii kolejowych, z uwagi na charakter przenoszonych obciążeń przez poruszające się pojazdy szynowe, stanowi źródło drgań, które przenosząc się do gruntu propagują w kierunku środowiska. Z informacji przedstawionych w KIP, wynika, że eksploatacja linii kolejowej nie powinna powodować zagrożenia dla konstrukcji budynków znajdujących się w pobliżu przedsięwzięcia w zakresie emisji drgań.

Woda na etapie eksploatacji będzie wykorzystywana przez pracowników w budynku podstacji trakcyjnej. Woda będzie dostarczana z sieci wodociągowej.

Na etapie eksploatacji ścieki powstałe w budynku podstacji trakcyjnej będą gromadzone w szczelnym zbiorniku bezodpływowym na nieczystości ciekłe o pojemności min. 7,5 m³, a następnie wywożone oraz utylizowane przez wyspecjalizowane firmy.

W związku z koniecznością zapewnienia odpowiedniego odwodnienia projektowanego przedsięwzięcia zastosowano rozwiązania mające na celu sprawne przejęcie i odprowadzenie wód opadowych i roztopowych. Po realizacji inwestycji wody opadowe i roztopowe z powierzchni linii kolejowej i infrastruktury towarzyszącej na całości rozpatrywanego odcinka odprowadzane będą za pośrednictwem projektowanego układu rowów przytorowych, drogowych, studni chłonnych oraz kanalizacji deszczowej w sposób przedstawiony w charakterystyce przedsięwzięcia, stanowiącej załącznik do niniejszej decyzji.

Na etapie budowy będą powstawały odpady związane z pracami budowlanymi, użytkowaniem sprzętu budowlanego oraz w związku z zatrudnieniem pracowników. Przewiduje się, iż w czasie realizacji przedsięwzięcia, powstaną głównie odpady z grupy 15, 17 i 20. W fazie eksploatacji będą powstawały odpady związane z utrzymaniem infrastruktury kolejowej. Przewiduje się głównie odpady z grupy 10, 13, 16 i 17. Odpady wytworzone w trakcie budowy oraz eksploatacji przedsięwzięcia będą gromadzone selektywnie, w uporządkowany sposób i przechowywane w miejscach do tego specjalnie przeznaczonych i oznakowanych (np. kontenery, pojemniki, zbiorniki, wyznaczone miejsca), w warunkach odpowiednio zabezpieczonych przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz przed dostępem osób postronnych i zwierząt, a następnie przekazywane firmom posiadającym stosowne zezwolenia na zbieranie, odzysk czy unieszkodliwienie odpadów.

Przy prawidłowo prowadzonej gospodarce odpadami na żadnym z etapów niniejszego przedsięwzięcia nie powinno wystąpić negatywne oddziaływanie. Racjonalna gospodarka odpadami, zgodna m.in. z obowiązującymi przepisami o odpadach, ma kluczowe znaczenie w ograniczeniu oddziaływania na środowisko. Oddziaływanie fazy realizacji i eksploatacji zamknie się w granicach planowanego pasa kolejowego lub w bezpośredniej jego bliskości, w związku z czym nie przewiduje się aby gospodarka odpadami wywierała wpływ na zdrowie i życie ludzi, pod warunkiem spełnienia również warunków jakie zostały określone w niniejszej decyzji. Te rodzaje odpadów, które powstaną, winny być zagospodarowane w sposób zgodny z wymaganiami prawa.

W przedstawionej inwentaryzacji przyrodniczej, załączonej do KIP stwierdzono stanowiska gatunków objętych ochroną prawną ścisłą lub częściową, które ulegną zniszczeniu. Stwierdzono kolizję z następującymi stanowiskami: 3 gatunki roślin naczyniowych, 7 gatunków mszaków, 2 gatunki porostów, 3 gatunki płazów. W związku ze stwierdzonymi gatunkami chronionymi należy uzyskać zezwolenie właściwego organu na odstępstwa od zakazów w stosunku do gatunków chronionych.

W KIP i jej uzupełnieniu zaproponowano liczne rozwiązania minimalizujące oddziaływanie na poszczególne elementy środowiska zarówno na etapie budowy jak i funkcjonowania przedsięwzięcia, które przeniesiono do warunków niniejszej decyzji.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest częściowo na obszarze korytarza ekologicznego Dolina Warty – Dolina Pilicy (KPdC-10C). Linia kolejowa będzie pozbawiona wysokich ogrodzeń, co zapewni możliwość przemieszczania dużych i średnich zwierząt w poprzek torów z zachowaniem ciągłości utrwalonych szlaków migracji. Zlokalizowane w ciągu linii kolejowej obiekty zapewnią swobodną migrację zwierząt (nie wymagają dodatkowych działań adaptacyjnych do pełnienia tej funkcji). Nie przewiduje się budowy dodatkowych dedykowanych obiektów o funkcji ekologicznej. Analizy wykonane na potrzeby dokumentacji środowiskowej wykazały, że projektowana linia kolejowa nie stanowi istotnej przeszkody dla migracji zwierząt (w tym płazów).

Przedmiotowe przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie obszaru wymagającego specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub/i ich siedlisk lub

siedlisk przyrodniczych objętych ochroną oraz innych obszarów objętych ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r. poz. 1478 ze zm.).

Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie realizowane częściowo na terenie Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Widawki (od ok. km 33+420 do końca odcinka). Mając na uwadze, że niniejsze przedsięwzięcie stanowi inwestycję celu publicznego, zakazy obowiązujące na terenie Obszaru Chronionego Krajobrazu nie będą go dotyczyć.

Planowane przedsięwzięcie położone jest poza obszarami Natura 2000, nie sąsiaduje również bezpośrednio z obszarami Natura 2000. Najbliżej zlokalizowanym obszarem należącym do europejskiej sieci ekologicznej Natura 2000 od planowanego przedsięwzięcia jest obszar specjalnej ochrony siedlisk Lubiaszów w Puszczy Pilickiej PLH100026 – w odległości ok. 11,8 km. Biorąc pod uwagę znaczną odległość terenu przedsięwzięcia do ww. obszaru Natura 2000, uwzględniając jego cele ochrony, gatunki i typy siedlisk przyrodniczych będące przedmiotami ochrony, a także zagrożenia i cele działań ochronnych określone dla poszczególnych przedmiotów ochrony, należy uznać, że z uwagi na znaczną odległość i brak powiązania przedsięwzięcia z tym obszarem, nie przewiduje się jakiegokolwiek znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na cele ochrony tego obszaru. Analizując zagrożenia istniejące i potencjalne zidentyfikowane w planach zadań ochronnych dla ww. gatunków i siedlisk przyrodniczych, należy stwierdzić, że przedsięwzięcie nie jest związane bezpośrednio ani pośrednio z tymi zagrożeniami i przedsięwzięcie nie spowoduje takich zmian w środowisku, by stanowiło jakiegokolwiek zagrożenie dla zachowania właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony ww. obszaru Natura 2000.

Podsumowując, przedsięwzięcie, biorąc pod uwagę jego skalę i położenie, nie powinno znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony ww. obszaru Natura 2000, w tym w szczególności nie będzie powodować pogorszenia stanu siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków, dla ochrony których wyznaczono dany obszar Natura 2000, nie będzie wpływać negatywnie na gatunki, dla ochrony których został wyznaczony dany obszar oraz nie pogorszy integralności obszarów Natura 2000 i ich powiązania z innymi obszarami.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w regionie wodnym Środkowej Wisły oraz w regionie wodnym Warty dorzecza Odry w obrębie poniższych jednolitych części wód powierzchniowych, zwanych dalej JCWP.

Pierwsza w regionie wodnym Środkowej Wisły to JCWP nr PLRW200010254534829 o nazwie: „Rakówka”. Jest to naturalna część wód, ze słabym stanem ekologicznym oraz nieokreślonym stanem chemicznym i złym stanem ogólnym. Zlewnia jest monitorowana od 2016 roku. Wskaźniki determinujące jej stan ekologiczny to: azot ogólny, azot azotanowy, makrobezkręgowce. Główne źródło presji troficznych to nawożenie i depozycja oraz odpływ miejski (wody opadowe). Główne źródło presji hydromorfologicznych to prostowanie koryt rzek, budowle piętrzące na rzekach głównych, obiekty gospodarki wodnej (zbiorniki, stawy rybne) oraz obiekty mostowe. Osiągnięcie celów środowiskowych, jakimi są: dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny dla wskazanej części wód oceniono jako zagrożone. Dla ww. obszaru JCWP wyznaczono derogację terminu osiągnięcia celów środowiskowych na podstawie art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej, tj. Dyrektywy 2000/60/WE.

Kolejna to PLRW20001025453489 o nazwie „Strawa”. Jest to także naturalna część wód, ze słabym stanem ekologicznym oraz nieokreślonym stanem chemicznym i złym stanem ogólnym. Podobnie jak poprzednia monitorowana od 2016 roku. Wskaźniki determinujące jej stan ekologiczny to: azot ogólny, azot azotanowy, makrobezkręgowce. Główne źródło presji troficznych to nawożenie i depozycja oraz odpływ miejski (wody opadowe). Główne źródło presji hydromorfologicznych to prostowanie koryt rzek, budowle piętrzące na rzekach głównych oraz obiekty mostowe. Osiągnięcie celów środowiskowych, jakimi są: dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny dla wskazanej części wód oceniono jako zagrożone. Dla ww. obszaru JCWP wyznaczono derogację terminu osiągnięcia celów środowiskowych na podstawie art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej, tj. Dyrektywy 2000/60/WE.

Następna to PLRW20001025453454 o nazwie „Dopływ z Krzyżanowa”. Jest to także naturalna część wód, z umiarkowanym stanem ekologicznym oraz stanem chemicznym poniżej

dobrego i złym stanem ogólnym. Zlewnia jest monitorowana od 2016 roku. Wskaźniki determinujące jej stan ekologiczny to: azot ogólny, azot azotanowy, fosfor fosforanowy. Wskaźniki determinujące stan chemiczny to benzo(a)piren. Główne źródło presji troficznych to nawożenie i depozycja oraz odpływ miejski (wody opadowe). Główne źródło presji hydromorfologicznych to prostowanie koryt rzek i obiekty mostowe. Główne źródło presji chemicznych to rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski, rolnictwo, leśnictwo. Osiągnięcie celów środowiskowych, jakimi są: umiarkowany stan ekologiczny i dobry stan chemiczny dla wskazanej części wód oceniono jako zagrożone. Dla ww. obszaru JCWP wyznaczono derogację terminu osiągnięcia celów środowiskowych na podstawie art. 4 ust. 4 i 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej, tj. Dyrektywy 2000/60/WE.

Ostatnią JCWP na terenie obszaru dorzecza Wisły jest PLRW200010254534499 o nazwie „Bogdanówka”. Jest to także naturalna część wód, z dobrym stanem ekologicznym oraz nieokreślonym stanem chemicznym. Zlewnia jest monitorowana od 2016 roku. Główne źródło presji hydromorfologicznych to prostowanie koryt rzek, budowle piętrzące i obiekty mostowe. Osiągnięcie celów środowiskowych, jakimi są: umiarkowany stan ekologiczny i dobry stan chemiczny dla wskazanej części wód oceniono jako zagrożone.

Na obszarze dorzecza Odry, regionu Wodnego Warty zidentyfikowano dwie jednolite części wód powierzchniowych.

JCWP PLRW600010182299 jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, którymi są umiarkowany stan ekologiczny. Złagodzone wskaźniki: MMI. Pozostałe wskaźniki - II klasa jakości oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników benzo(a)piren(w), benzo(g,h,i)perylen(w), fluoranten(w) poniżej stanu dobrego. Dla pozostałych wskaźników – stan dobry. Cała zlewnia JCWP stanowi obszar wrażliwy na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych rozumianą jako wzbogacanie wód biogenami, w szczególności związkami azotu lub fosforu, powodującymi przyspieszony wzrost glonów oraz wyższych form życia roślinnego, w wyniku którego następują niepożądane zakłócenia biologicznych stosunków w środowisku wodnym oraz pogorszenie jakości tych wód. Dla tej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej, czyli odroczenie w czasie terminu osiągnięcia celu środowiskowego do 2027 r. Odstępstwo jest związane z tym, że nie zostały osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: benzo(b)fluoranten(w). Jest to spowodowane warunkami naturalnymi, a w odniesieniu do substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE – brakiem możliwości technicznych (w tym: niewystarczającymi danymi na temat źródeł zanieczyszczenia) i nieproporcjonalnością kosztów. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań).

Dla danej JCWP zostało ustanowione również odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Odstępstwo polegające na złagodzeniu celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: MMI, benzo(a)piren(w), benzo(g,h,i)perylen(w), fluoranten(w). Presje trwale uniemożliwiające osiągnięcie celów środowiskowych zaspokajają ważne potrzeby społeczno-gospodarcze i na obecnym etapie stwierdza się brak alternatywnych opcji zaspokojenia tych potrzeb. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań.

JCWP PLRW600010182299 Widawka od Kręcicy do ujścia posiada status naturalnej części wód o umiarkowanym stanie ekologicznym. Jest monitorowana, a jej stan ogólny został określony jako zły. Presjami determinującymi ww. stan wód są presje hydromorfologiczne: prostowanie koryta, budowle regulacyjne i budowle piętrzące – rzeki główne. JCWP PLRW600010182299 jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, którymi są dobry stan ekologiczny oraz dobry stan chemiczny. Dla tej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej, czyli odroczenie w czasie terminu osiągnięcia celu środowiskowego do 2027 r. Odstępstwo jest związane z tym, że nie zostały osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: MMI, EFI+PL/ IBI_PL. Jest to spowodowane warunkami naturalnymi, a w odniesieniu do substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE

– brakiem możliwości technicznych (w tym: niewystarczającymi danymi na temat źródeł zanieczyszczenia) i nieproporcjonalnością kosztów. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań).

Biorąc pod uwagę, że dla jednolitej części wód powierzchniowych występują presje hydromorfologiczne mające wpływ na elementy biologiczne w ramach realizacji przedsięwzięcia należy przeprowadzić działania ograniczające wpływ długoterminowy w postaci zakazu budowy nowych urządzeń wodnych stanowiących przegrody poprzeczne cieku uniemożliwiające swobodną migrację organizmów wodnych, w szczególności fauny wodnej. Dodatkowo należy ograniczyć krótkotrwały wpływ na najbardziej wrażliwe elementy biologiczne stanu lub potencjału wód powierzchniowych, w szczególności na ichtiofaunę, które mogą wynikać z przedostawania się zanieczyszczeń do cieku oraz związanych z pracami w ciekach lub w ich pobliżu powodujące zmętnienie wód płynących. Dlatego między innymi w ramach realizacji przedsięwzięcia należy ograniczyć prace w ciekach lub w ich pobliżu powodujące zmętnienie wód płynących w powiązaniu ze wskaźnikiem tlenu rozpuszczonego w wodzie.

Teren przedsięwzięcia zlokalizowany jest w obszarze dwóch jednolitych części wód podziemnych. Pierwsza, o europejskim kodzie GW200084 której stan chemiczny i ilościowy określono jako dobry, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za niezagrożone. Zidentyfikowano jednak rodzaj presji determinującej stan wód w obrębie tej JCWPd, która związana jest z rolnictwem, gospodarką komunalną lub przemysłem. Druga JCWPd, o europejskim kodzie GW600083 jest monitorowana, posiada dobry stan chemiczny oraz słaby stan ilościowy. Stan tej JCWPd jest określany jako słaby, zgodnie z oceną ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego JCWPd została określona jako zagrożona ilościowo. Celami środowiskowymi JCWPd GW600083 są dobry stan chemiczny i stan ilościowy: brak pogorszenia aktualnego stanu ilościowego (słaby stan ilościowy w zakresie bilansu wodnego). JCWPd GW600083 jest przeznaczona do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi. Niewielki fragment linii kolejowej w początkowym odcinku położony jest w obrębie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych – GZWP 401 Niecka Łódzka.

Nie przewiduje się bezpośredniego wpływu przedsięwzięcia na stan jakościowy, ani ilościowy wód powierzchniowych oraz wód podziemnych.

Jak wskazał Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie realizacja inwestycji nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów środowiskowych dla wymienionych części wód, w tym będzie odbywała się w sposób zapewniający nienaruszalność przepisów prawnych dotyczących ochrony wód, określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły a także w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry.

Realizacja i funkcjonowanie przedmiotowego przedsięwzięcia nie będzie powodować ryzyka wystąpienia poważnej awarii. Jak wynika z treści przedstawionej dokumentacji, zapewniając odpowiedni stan techniczny infrastruktury kolejowej i taboru, organizację ruchu i przewozów kolejowych, pracowników o odpowiednich kwalifikacjach zawodowych można znacząco ograniczyć możliwość wystąpienia potencjalnej awarii.

Na terenie przedsięwzięcia nie występują obszary wodno-błotne (występują natomiast tereny podmokłe), w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek. W sąsiedztwie przedsięwzięcia nie zlokalizowano stref ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych. Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w znacznej odległości od mórz i obszarów wybrzeży. Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami górkimi. Przedmiotowe przedsięwzięcie przechodzi częściowo przez tereny leśne.

Na terenie przedsięwzięcia nie występują tereny mające znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

W zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia i w jego najbliższej okolicy nie występują jeziora i inne naturalne zbiorniki wód stojących. W rejonie przedsięwzięcia nie występują uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

Z uwagi na położenie przedsięwzięcia w centralnej Polsce nie ma ryzyka wystąpienia transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Z uwagi na zakres, skalę i charakter prac przewiduje się, że zasięg oddziaływania przedsięwzięcia ograniczy się do terenu jego realizacji oraz terenu z nim sąsiadującego. Mając na uwadze powyższe należy stwierdzić, że przedsięwzięcie przy założeniach przyjętych w KIP, będzie mieć charakter lokalny i nie będzie oddziaływać w sposób znaczący na obszary geograficzne i znaczną liczbę ludności.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi w terminie 14 dni od daty otrzymania decyzji.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi.

Z dniem doręczenia Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Łodzi oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Niniejsza decyzja nie zwalnia od konieczności uzyskania odrębnego zezwolenia na odstępstwa od zakazów wymienionych w art. 51 i 52 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r. poz. 1478 ze zm.), w przypadku, gdy realizacja prac wiąże się z naruszeniem zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków roślin, grzybów i zwierząt podlegających ochronie gatunkowej.

Organ pobrał opłatę skarbową za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz za dokumenty stwierdzające udzielenie pełnomocnictw, zgodnie z załącznikiem do ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2023 r. poz. 2111 ze zm.).

**Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Łodzi**

Grzegorz Socha
/dokument podpisany elektronicznie/

Sprawę prowadzi: Adam Sobociński 42 665 03 87

Otrzymują:

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S. A., reprezentowana przez pełnomocnika
2. Pozostałe strony postępowania – powiadomienie zgodnie z art. 49 k.p.a.

Do wiadomości:

1. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie (ePUAP)
2. Łódzki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny (ePUAP)



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W ŁÓDZI

Załącznik nr 1 do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi Nr 4/2025 z 25 kwietnia 2025 r. – Charakterystyka przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie obejmuje prace budowlane związane z linią kolejową nr 24 na odcinku od km proj. ok. – 0+390 do km proj. ok. 34+864 (km ist. ok. 35+100) wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Przewiduje się elektryfikację przedmiotowej linii oraz połączenie z istniejącą infrastrukturą kolejową wraz z budową nowej w rejonie stacji Piotrków Trybunalski. Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w całości w województwie łódzkim, w mieście na prawach powiatu Piotrkowie Trybunalskim, w powiecie piotrkowskim, gminie Rozprza i Wola Krzysztoporska oraz w powiecie bełchatowskim, gminie miejskiej Bełchatów, gminie wiejskiej Bełchatów i gminie Kluki.

Linia kolejowa nr 24 Piotrków Trybunalski – Zarzecze w stanie istniejącym ma swój początek w km 2+178 w rozjeździe nr 74 stacji Piotrków Trybunalski, koniec zaś w km 34+350 w punkcie styku z linią kolejowa nr 848, która jest w zarządzie PGE GiEK S.A. Przedmiotowa linia jest jednotorowa, nieelektryfikowana, normalnotorowa.

Linia kolejowa nr 24 przebiega częściowo w przekopach oraz nasypach. Ukształtowane nasypy oraz przekopy nie zapewniają miejscami odpowiedniej szerokości ławy torowiska. Poniżej w tabeli przedstawiono wykaz poszerzeń istniejących nasypów kolejowych.

Lp.	Orientacyjny projektowany kilometraż początku zakresu	Orientacyjny projektowany kilometraż końca zakresu	Szlak/Stacja
1	km ok. 11+150	km ok. 11+775	Stacja Wola Krzysztoporska
2	km ok. 25+400	km ok. 25+500	Stacja Bełchatów
3	km ok. 26+250	km ok. 26+800	Stacja Bełchatów

Projektuje się jednotorową i zelektryfikowaną linię kolejową, układ geometryczny torów zaprojektowano dla prędkości maksymalnej pociągów wynoszącej 160 km/h.

W ramach stacji Piotrków Trybunalski przewiduje się niezbędną przebudowę układu torowego i infrastruktury stacji wraz z połączeniem LK24 z istniejącą infrastrukturą kolejową. Dodatkowo w celu odstawienia pociągów przewiduje się budowę toru odstawkowego.

Ponadto, w ramach przedsięwzięcia przewiduje się budowę nowych obiektów obsługi podróżnych:

Lp.	Nazwa punktu eksploatacyjnego	Orientacyjny pikietaż	Punkt eksploatacyjny	Numer peronu	Rodzaj peronu	Długość peronu [m]	Orientacyjna szerokość peronu [m]
1	Wola Krzysztoporska (nazwa robocza)	ok. 11+410	Stacja	1	Zewnętrzny jednokrawędziowy	150+50 rezerwy	ok. 4,5-8,1
				2	Zewnętrzny jednokrawędziowy	150+50 rezerwy	ok. 4,5-8,1
2	Korczew (nazwa robocza)	ok. 20+849	Przystanek osobowy	1	Zewnętrzny jednokrawędziowy	150+50 rezerwy	ok. 4,5-6,0
3	Bełchatów Miasto (nazwa robocza)	ok. 26+406	Przystanek osobowy	1	Wyspowy dwukrawędziowy	150+150 rezerwy	ok. 7,2-9,2
4	Kurnos (nazwa robocza)	ok. 30+786	Przystanek osobowy	1	Zewnętrzny jednokrawędziowy	150+50 rezerwy	ok. 4,5-8,2

Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Łodzi

W ramach obiektów obsługi podróżnych nie planuje się budowy elementów infrastrukturalnych mogących się kwalifikować do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Przewidziano budowę następujących parkingów:

Lp.	Lokalizacja parkingu	Orientacyjny projektowany kilometr LK 24	Powierzchnia	Ilość miejsc parkingowych	Nawierzchnia
1	ST Wola Krzysztoporska	ok. 11+800	do 1500 m ²	do 60	Kostka brukowa betonowa
2	PO Korczew	ok. 20+900	do 1000 m ²	do 30	Kostka brukowa betonowa
3	Nastawnia kolejowa	ok. 23+200	do 500 m ²	do 15	Kostka brukowa betonowa
4	PO Belchatów Miasto	ok. 26+500	do 1000 m ²	do 40	Kostka brukowa betonowa
5	PO Kurnos	ok. 30+750	do 1000 m ²	do 40	Kostka brukowa betonowa

Na całym odcinku zaprojektowano nawierzchnię podsypkową, bezstykową. W ramach przedsięwzięcia zaprojektowano nominalną szerokość toru 1435 mm. Założono zasadnicze pochylenie skarp nasypów i przekopów równe 1:1.5. Miejscowo, w celu ograniczenia ingerencji w teren przylegający, dopuszcza się zwiększenie pochylenia skarp oraz ich wzmocnienie.

Prace na linii kolejowej nr 24 związane będą z następującymi obiektami inżynierskimi:

1. Konstrukcje oporowe

Lp.	Orientacyjny Kilometr projektowany	Zakres prac	Orientacyjna długość konstrukcji oporowej [m]
1	ok. 0+351	remont/przebudowa	ok. 10
2	ok. 0+375	remont/przebudowa	ok. 35
3	ok. 0+484	budowa	ok. 105

2. Przepusty

Lp.	Orientacyjny kilometr projektowany	Zakres prac	Orientacyjna szerokość w świetle przepustu [m]	Orientacyjna wysokość w świetle przepustu [m]	Orientacyjna długość przepustu [m]
1	ok. 1+878	remont / przebudowa	ok. 1.8	ok. 1.04	ok. 52.8
2	ok. 3+701	remont / przebudowa	ok. 1.5	ok. 0.90	ok. 19.8
3	ok. 6+551	remont / przebudowa	ok. 1.5	ok. 1.35-1,50	ok. 29.1
4	ok. 6+791	remont / przebudowa	ok. 1.5	ok. 1.05-1,20	ok. 32.6
5	ok. 12+691	remont / przebudowa	ok. 1.0	ok. 0.70	ok. 29.9
6	ok. 14+391	remont / przebudowa	ok. 1.5	ok. 1.0-1.10	ok. 19.2
7	ok. 15+489	remont / przebudowa	ok. 1.5	ok. 0.95	ok. 25.3
8	ok. 21+632	remont / przebudowa	ok. 1.5	ok. 1.20 - 1.26	ok. 33.5
9	ok. 21+780	remont / przebudowa	ok. 1.0	ok. 0.55	ok. 30.1
10	ok. 23+487	remont / przebudowa	ok. 1.5	ok. 0.69	ok. 68.5
11	ok. 26+490	remont / przebudowa	ok. 3.0	ok. 2.20	ok. 40.1
12	ok. 26+724	remont / przebudowa	ok. 2.0	ok. 1.35	ok. 46.7
13	ok. 27+678	remont / przebudowa	ok. 1.0	ok. 0.75	ok. 20.2

14	ok. 29+152	remont / przebudowa	ok. 1.0	ok. 1.0	ok. 40.0
15	ok. 32+902	remont / przebudowa	ok. 1.5	ok. 1.5	ok. 52.2

3. Wiadukty i mosty

Lp.	Obiekt	Orientacyjny kilometraż projektowany	Zakres prac	Przeszkoda	Orientacyjna szerokość całkowita prześia [m]	Orientacyjna rozpiętość teoretyczna [m]
1	Wiadukt	ok. 0+367	remont / przebudowa	ul. Narutowicza	ok. 20,30	ok. 15,60
2	Wiadukt	ok. 0+416	remont / przebudowa	droga wojewódzka	ok. 26,65	ok. 8,70
3	Wiadukt	ok. 0+435	remont / przebudowa	droga wojewódzka	ok. 26.3	ok. 8,70
4	Wiadukt	ok. 0+445	remont / przebudowa	przejście dla pieszych	ok. 26.3	ok. 4,90
5	Most	ok. 2+639	remont / przebudowa	ciek Śrutowy Dołek	ok. 27,40	ok. 3.5
6	Most	ok. 4+901	rozbiórka i budowa	Dopływ z Longinówki	ok. 7.565	ok. 12
7	Wiadukt	ok. 5+003	remont / przebudowa	droga gospodarcza	ok. 8.53	ok. 5.5
8	Wiadukt	ok. 6+895	remont / przebudowa	droga gospodarcza	ok. 8,10	ok. 5.5
9	Wiadukt	ok. 9+229	Montaż osłon przeciwporażeńiowych	Linia kolejowa	nd	nd
10	Wiadukt	ok. 9+948	Montaż osłon przeciwporażeńiowych	Linia kolejowa	nd	nd
11	Wiadukt	ok. 11+896	rozbiórka i budowa	droga powiatowa	ok. 12.48	ok. 14
12	Most	ok. 12+321	rozbiórka i budowa	Dopływ z Krężnej	ok. 7.48	ok. 12
13	Wiadukt	ok. 13+001	rozbiórka i budowa	droga gospodarcza	ok. 7.48	ok. 8
14	Most	ok. 14+011	rozbiórka i budowa	rzeka Bogdanówka	ok. 7.53	ok. 14
15	Wiadukt	ok. 16+587	rozbiórka i budowa	droga powiatowa	ok. 7.48	ok. 16.4
16	Most	ok. 16+759	rozbiórka i budowa	Dopływ w Bogdanowie	ok. 7.48	ok. 14
17	Wiadukt	ok. 17+306	remont / przebudowa	droga gospodarcza	ok. 11.23	ok. 5.5
18	Wiadukt	ok. 19+329	Montaż osłon przeciwporażeńiowych	Linia kolejowa	nd	nd
19	Wiadukt	ok. 22+412	Montaż osłon przeciwporażeńiowych	Linia kolejowa	nd	nd
20	Wiadukt	ok. 24+602	rozbiórka i budowa	ul. Piotrkowska	ok. 13.45	ok. 20
21	Most	ok. 25+536	rozbiórka i budowa	rzeka Rakówka	ok. 7.65	ok. 26
22	Wiadukt	ok. 26+531	rozbiórka i budowa	ul. Wojska Polskiego	Kolej: ok. 6,52 Piesi: ok. 3,48 Kolej: ok. 6,52	2x ok. 24,00
23	Wiadukt	ok. 29+890	rozbiórka i budowa	droga gminna wewnętrzna DGP29	ok. 7.48	ok. 8
24	Wiadukt	Ok. 30+968	Montaż osłon przeciwporażeńiowych	Linia kolejowa	nd	nd
25	Wiadukt	ok. 32+352	remont / przebudowa	droga gospodarcza	ok. 11.43	ok. 6

4. Pochylnie

Lp.	Orientacyjny kilometraż projektowany	Zakres prac	Orientacyjna szerokość użytkowa [m]	Orientacyjna długość pochylni [m]
1	ok. 11+827	budowa	ok. 2.5	ok. 141.4
2	ok. 11+827	budowa	ok. 2.5	ok. 141.4
3	ok. 30+753	budowa	ok. 2.5	ok. 172.8

Planuje się kompleksowe rozwiązanie przestrzenne dla ww. przystanków osobowych związane z zapewnieniem wszystkich elementów obiektów obsługi podróżnych, w tym dojść na perony, zadaszenia, schodów, wind, pochylni, małej architektury oraz rozwiązań

architektonicznych wkomponowujących przedmiotowe przystanki w otoczenie związane także z zagospodarowaniem terenów przylegających (np. wiaty rowerowe itp.). W rejonie stacji i przystanków osobowych projektuje się infrastrukturę umożliwiającą dotarcie pasażerom na perony, a także stanowiska postojowe dla rowerów i samochodów osobowych z zapewnieniem miejsc dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się.

W zakresie robót związanych z układem drogowym przewiduje się prace w rejonie przejazdów kolejowo-drogowych związane z odtworzeniem nawierzchni drogowej asfaltowej na długości do 100 m. Ponadto, przewiduje się remont nawierzchni asfaltowych/z kruszywa w rejonie skrzyżowań dwupoziomowych z linią kolejową nr 24 na długości do 100 m. Przewiduje się remont nawierzchni dróg asfaltowych o długości do 120 m oraz przebudowę drogi w rejonie przejazdu w proj. km 14+844 o nawierzchni asfaltowej do długości 350 m. Ponadto planuje się wykonanie dróg równoległych w nawierzchni z kruszywa.

Planowane w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia przebudowa dróg lub sieci wodociągowych, kanalizacyjnych i energetycznych dotyczy usuwania kolizji tych sieci z linią kolejową i nie kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Istniejące przejazdy kolejowo-drogowe będą podlegać przebudowie, poza przejazdem w km ist. ok. 33+648, który zostanie zlikwidowany, w następującym zakresie:

Orientacyjny km istniejący	Orientacyjny km projektowany	Istn. kat. przejazdu	Proj. kat. przejazdu	Projektowana nawierzchnia na przejeździe	Rodzaj drogi (publiczna, wewnętrzna)
ok. 144+186 - LK 1	ok. 144+186 - LK 1 ok. 0+153 - LK 24	A	A	Płyty przejazdowe	publiczna
ok. 146+232 - LK 1	ok. 146+232 - LK1 ok. 1+998 - LK 24	A	A	Płyty przejazdowe	publiczna
ok. 148+388 - LK 1 4+382 - LK 24	ok. 148+388 - LK 1 ok. 4+150 - LK 24	B	B	Płyty przejazdowe	publiczna
ok. 6+083 - LK 24	ok. 5+843	D	B	Płyty przejazdowe	publiczna
ok. 7+891 - LK 24	ok. 7+652	D	B	Płyty przejazdowe	publiczna
ok. 13+659 - LK 24	ok. 13+430	D	B	Płyty przejazdowe	publiczna
ok. 15+088 - LK 24	ok. 14+844	D	B	Płyty przejazdowe	publiczna
ok. 18+706 - LK 24	ok. 18+468	D	B	Płyty przejazdowe	publiczna
ok. 21+198 - LK 24	ok. 20+960	D	B	Płyty przejazdowe	publiczna
ok. 27+886 - LK 24	ok. 27+650	D	B	Płyty przejazdowe	publiczna
ok. 33+648 - LK 24	ok. 33+387	D	Likwidacja przejazdu		

W ramach niniejszego zamierzenia inwestycyjnego przewiduje się kompleksową zabudowę nowego systemu sterowania ruchem kolejowym. W zakresie inwestycji w branży telekomunikacji przewiduje się:

- zabudowę urządzeń i sieci telekomunikacyjnych radiołączności 150 MHz (w tym maszty – antenowe konstrukcje wsporcze, kontenery itp.);
- zabudowę kabli OTK i TKM szlakowych i lokalnych dla potrzeb urządzeń łączności, srk oraz en.;
- zabudowę systemu CSDIP na stacjach i przystankach objętych zadaniem wraz z systemem transmisji;
- zabudowę czujników ruchu pociągu (CZR) systemu CSDIP;
- zabudowę systemu monitoringu wizyjnego SMW wraz z systemem transmisji;
- zabudowę kanalizacji kablowych oraz szaf teletechnicznych;
- zabudowę systemów TVU i PPOŻ oraz SSWiN i SKD;
- zabudowę innych systemów telekomunikacyjnych;
- przebudowę kolizji telekomunikacyjnych jeżeli wystąpią.

W ramach branży elektroenergetycznej przewiduje się wymianę oraz zabudowę urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów w zakresie obejmującym rozjazdy projektowane. Oświetlenie zewnętrzne obejmuje w swym zakresie m.in.: perony wraz z dojściami, rozjazdy i tory stacyjne, przejazdy kolejowo-drogowe oraz infrastrukturę drogową, m.in. drogi, ulice, parkingi, chodniki, ścieżki rowerowe, obszary zieleni i inne. Zakłada się wykonanie lub modernizację przyłączy energetycznych. Podłączenie do nowych przyłączy zostanie zrealizowane w oparciu o Warunki przyłączenia do sieci elektroenergetycznej wydawane przez dostawców energii elektrycznej.

W związku z modernizacją układu torowego, wynika konieczność przebudowy istniejącej lub budowy nowej sieci elektroenergetycznej nN oraz SN, kolidującej z realizowaną inwestycją. Usunięcie kolizji polegać będzie na rozbiórce sieci elektroenergetycznej nN oraz SN będącej w kolizji z projektowanym zamierzeniem budowlanym oraz odtworzeniem/budową nowej sieci.

W związku z tym, że linia kolejowa nr 24 jest niezelektryfikowana należy wykonać całą niezbędną infrastrukturę sieci trakcyjnej. Przewiduje się zasilanie sieci prądem stałym 3kV DC. Zakres budowy obejmuje m.in.:

- demontaż istniejących elementów sieci trakcyjnej celem umożliwienia połączenia z projektowaną infrastrukturą;
- montaż konstrukcji wsporczych na fundamentach palowych;
- posadowienie konstrukcji wsporczych w fundamentach blokowych;
- montaż projektowanych sieci trakcyjnych;
- montaż wyposażenia oraz osprzętu sieci trakcyjnej;
- montaż sieci powrotnej;
- montaż uszynienia konstrukcji wsporczych;
- montaż uszynień mostów, wiaduktów, balustrad, wiat peronowych itp.;
- budowa zasilaczy sieci trakcyjnej.

W związku z elektryfikacją linii kolejowej nr 24 przewiduje się budowę podstacji trakcyjnej. Zasilanie podstacji trakcyjnej (PT Bełchatów -nazwa robocza) zostanie zapewnione poprzez budowę linii zasilających od stacji elektroenergetycznej Zamoście. Ponadto, należy dostosować podstację trakcyjną Piotrków Trybunalskich do zwiększenia mocy ze względu na elektryfikację linii kolejowej nr 24.

Zaprojektowany system odwodnienia linii kolejowej oparto na odprowadzeniu wód opadowych:

- powierzchniowo po skarpach do rowów przytorowych (rowy otwarte przytorowe stanowią integralną część układu torowego);
- drenażem torowym (wody drenażowe z odwodnienia wgłębnego podtorza) do rowów przytorowych lub kanalizacji;
- drenażem francuskim;
- powierzchniowo z odwodnienia peronów oraz obiektów inżynierskich do rowów torowych lub do otwartych i zamkniętych systemów kanalizacyjnych skierowanych do rowów przytorowych lub kanalizacji deszczowej.

System odwodnienia pozostałej infrastruktury linii kolejowej oparto na spadkach poprzecznych i podłużnych na przyległy teren, do rowów i muld drogowych infiltracyjnych lub poprzez projektowane wpusty i kanalizację deszczową do odbiornika jakim będzie istniejący rów/ciek, istniejąca kanalizacja lub projektowane odwodnienie torowe. Odwodnienie dróg równoległych oraz z terenów przyległych do linii kolejowej oparto głównie na powierzchniowym odprowadzeniu wód do rowów drogowych lub przytorowych. W miejscach gdzie planuje się większą ilość wody opadowej i roztopowej do odprowadzenia do gruntu i gdzie warunki hydrogeologiczne są najkorzystniejsze rowy zostały poszerzone aby usprawnić procesy infiltracyjne.

Zaprojektowano również studnie chłonne. Studnie chłonne zaprojektowane zostaną w sposób zapewniający bezawaryjne odwodnienie. Studnia chłonna będzie infiltracyjnym końcowym odbiornikiem wód opadowych i roztopowych.

W ramach budowy kanalizacji deszczowej przewiduje się zastosowanie studni kanalizacyjnych, wpustów drogowych, rur kanalizacyjnych, osadników oraz separatorów substancji ropopochodnych, które zostaną zlokalizowane:

- w rejonie parkingu na stacji Wola Krzysztoporska w proj. km. ok. 11+900 – 1 szt. o przepustowości nominalnej min. 5 l/s;
- w rejonie podstacji trakcyjnej w proj. km ok. 23+100 – 1 szt. o przepustowości nominalnej min. 2,5 l/s.

W rejonie podstacji trakcyjnej projektuje się szczelny ziemny zbiornik odparowujący do którego odprowadzana jest woda opadowa z mis transformatorowych poprzez separator substancji ropopochodnych (w proj. km ok. 23+100). W przypadku niekorzystnych warunków ewaporacji należy wypompować wodę ze zbiornika na tereny zielone podstacji (w takiej sytuacji należy zastosować dodatkową studnię z zasuwą awaryjną odcinającą odbiornik wód deszczowych w przypadku awarii, co zabezpieczy środowisko naturalne przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi. Zasuwa stanowiąca dodatkowe zamknięcie będzie posiadała napęd elektryczny i będzie się uruchamiać samoczynnie albo ręcznie w sytuacjach awaryjnych). W innych przypadkach, wodę opadową z mis transformatorowych należy traktować jako ścieki przemysłowe i przekazać przez uprawnione firmy do oczyszczalni ścieków. Teren wokół podstacji trakcyjnej zostanie ogrodzony z uwagi na konieczność ograniczenia dostępu osób trzecich i zwierząt.

W ramach przedsięwzięcia projektuje się następujące rowy infiltracyjne będące odbiornikami wód opadowych:

Nazwa rowu	Planowana objętość czynna [m ³]
R1	118,8
R2	77,9
R3	1095,4
R4	1364,8
R5	161,2
R6	161,2
R7	940,8
R8	160,0
R9	306,0
R10	316,8
R11	348,6
R12	344,4
R13	260,0
R14	260,0
R15	509,6
R16	32,0
R17	20,0
R18	52,0
R19	16,8
R20	13,6
R21	64,0
R22	96,0
R23	3,9
R24	7,0
R25	7,8
R26	41,0
R27	60,0
R28	18,0
R29	60,0

Rowy kolejowe oraz rowy drogowe zostaną zaprojektowane jako rowy infiltracyjne. Minimalna głębokość rowów będzie wynosiła 0,5 m. Planuje się, że nachylenie skarp będzie wносило 1:1,5. Szerokość dna rowu jak i szerokość korony będą zmienne lecz nie mniejsze niż 0,4 m.

Zasadniczo projektowana inwestycja powstawała będzie w miejsce istniejącej linii kolejowej, wobec czego zlewnie trasy kolejowej nie ulegną znaczącej zmianie. Odbiorniki końcowe będą posiadały zlewnie niemal identyczne do zlewni w stanie istniejącym. Zakłada się, że zmiany

nie będą większe niż kilka procent (i zasadniczo jest to związane z punktowymi, lokalnymi zmianami typu występującej nawierzchni jak np. budowa peronu, parkingu, układu komunikacyjnego). Przewiduje się, że większa ilość wód opadowych będzie odprowadzana do następujących odbiorników:

Lp.	Odbiornik	Pikietaż [km]	Suma orientacyjnych ilości wód deszczowych Q po wykonaniu inwestycji [l/s]	Różnica odprowadzanej wody po wykonaniu inwestycji [l/s]
1	Istniejący rów	12+007	41,28	34,40
2	Istniejący rów	11+785	11,43	9,48
3	Istniejący rów	11+710	71,45	53,27
4	Proj. Rów kolejowy	20+852	8,20	6,83
5	Proj. Rów kolejowy	20+794	7,75	6,46
6	Proj. Rów kolejowy	20+900	17,37	14,47
7	Proj. Rów kolejowy	23+235	5,64	4,70
8	Proj. Rów kolejowy	30+785	10,60	8,83
9	Proj. Rów kolejowy	30+853	7,36	6,13
10	Proj. Rów kolejowy	30+785	12,39	10,32

Przewidziano następujące odbiorniki wód opadowych i roztopowych:

Lp.	Element zasadniczy	Obszar odwadniany (orientacyjny kilometraż wg linii kolejowej LK24) [od/do]	Końcowy odbiornik wód opadowych i roztopowych [od/do]
1	LK24	143+250/143+680 (LK1)	Istniejąca kanalizacja deszczowa w km ok. 143+644 (LK1)
2	LK24	-0+235 / -0+060	Istniejąca kanalizacja deszczowa w km ok. -0+239
3	LK24	-0+060 / 0+140	Istniejąca kanalizacja deszczowa w km ok. -0+045
4	LK24	0+162 / 0+240	Projektowana/e studnia/e chłonna w km ok. 0+242
5	LK24	0+485 / 0+590	Istniejąca kanalizacja deszczowa w km ok. 0+495 (odtworzenie istniejącego odwodnienia)
6	LK24	0+590 / 0+800	Istniejąca kanalizacja deszczowa w km ok. 0+590
7	LK24	0+850 / 1+035	Istniejąca kanalizacja deszczowa w km ok. 1+035
8	LK24	1+670 / 1+867	Istniejąca kanalizacja deszczowa w km ok. 1+867
9	LK24	1+883 / 1+980	Istniejący rów w km ok. 1+955 (zlewnia niezmieniona, odbudowa odwodnienia)
10	LK24	2+025/ 2+164	Istniejąca kanalizacja deszczowa w km ok 2+162
11	LK24	2+561 / 2+640	Istniejąca kanalizacja deszczowa w km ok. 2+561
12	LK24	2+640 / 3+070	Istniejąca kanalizacja deszczowa w km. ok 2+702
13	LK24	3+070 / 3+190	Projektowany rów w km ok. 3+190 (połączony z istniejącym rowem – zlewnia niezmieniona, odbudowa odwodnienia)
14	LK24	3+190 / 3+700	Projektowany rów w km. ok 3+190 / 3+700 połączony z istniejącym rowem w km. 3+700 (zlewnia niezmieniona, odbudowa odwodnienia)
15	LK24	3+700 / 4+900	Projektowane rowy w km. ok 3+700 / 4+900 połączone z istniejącym rowem w km. 4+900 (zlewnia niezmieniona, odbudowa odwodnienia)
16	LK24	4+900 / 6+200	Projektowane rowy w km. ok 4+900 / 6+200 połączone z istniejącym rowem w km. 4+900 (zlewnia niezmieniona, odbudowa odwodnienia)
17	LK24	6+792 / 8+807	Projektowane rowy w km. ok 6+792 / 8+807 połączone z istniejącym rowem w km. 6+792 (zlewnia niezmieniona, odbudowa odwodnienia)
18	LK24	8+807/ 11+479	Projektowane rowy w km. ok 8+807 / 11+479 połączone z istniejącym rowem w km. 11+479 (zlewnia niezmieniona, odbudowa odwodnienia)
19	LK24	11+479 / 11+886	Projektowany rów w km. ok 11+695/11+710 połączony z istniejącym rowem w km. 11+710 oraz istniejący rów w km ok. 11+785 (zlewnia

			zmieniona w niewielkim stopniu niewpływającym na odbiornik)
20	LK24	11+774 / 11+886	Istniejący rów w km ok. 12+007 (zlewnia zmieniona w niewielkim stopniu niewpływającym na odbiornik)
21	LK24	12+010 / 12+138	Istniejący rów (zlewnia niezmieniona)
22	LK24	13+180 / 14+010	Projektowane rowy w km. ok 13+180 / 14+010 połączone z rzeką Bogdanka w km. 14+010 (zlewnia niezmieniona)
23	LK24	14+010/ 14+840	Projektowane rowy w km. ok 14+010 / 14+840 połączone z rzeką Bogdanka w km. 14+010 (zlewnia niezmieniona)
24	LK24	14+840 / 15+125	Projektowany rów infiltracyjny R1
25	LK24	14+840 / 15+032	Projektowany rów infiltracyjny R2
26	LK24	16+745 / 16+770	Istniejący rów w km ok. 16+765 (zlewnia niezmieniona)
27	LK24	17+295 / 18+460	Projektowane rowy w km. 17+295 / 18+460 połączone z istniejącym rowem w km. 17+295 (zlewnia niezmieniona, odbudowa odwodnienia)
28	LK24	18+470 / 20+950	Projektowane rowy infiltracyjne R3 oraz R4
29	LK24	22+030 / 23+490	Projektowane rowy w km. ok 22+030 / 23+485 połączony z istniejącym rowem w km. ok 23+485 (zlewnia zmieniona w niewielkim stopniu niewpływającym na odbiornik)
30	LK24	23+485 / 24+600	Projektowany rów w km. ok 23+485 / 24+565 połączony z istniejącym rowem w km. 23+485 (zlewnia niezmieniona)
31	LK24	24+600 / 25+530	Projektowany rów w km. ok 24+600 / 25+530 połączony z istniejącą rzeką Rakówką w km ok. 25+530 (zlewnia niezmieniona)
32	LK24	26+400 / 26+560	Istniejąca kanalizacja deszczowa w km ok. 26+500 oraz 26+540
33	LK24	26+720 / 27+370	Projektowane rowy w km. ok 26+720 / 27+370 połączony z istniejącym rowem w km. ok 26+720 (zlewnia niezmieniona)
34	LK24	28+300 / 28+700	Projektowane rowy infiltracyjne R5 oraz R6
35	LK24	29+400 / 29+825	Projektowane rowy infiltracyjne R7 oraz R8
36	LK24	29+925 / 30+700	Projektowane rowy infiltracyjne R9 oraz R10
37	LK24	30+700 / 32+222	Projektowane rowy infiltracyjne R11 oraz R12
38	LK24	32+370 / 32+900	Projektowane rowy infiltracyjne R13 oraz R14
39	LK24	32+900 / 33+630	Projektowany rów infiltracyjny R15
40	Drogi wzdłuż linii LK24	14+775 / 15+090	Projektowany rów infiltracyjny / mulda infiltracyjna (grupa rowów R16, R17, R18)
41	Drogi wzdłuż linii LK24	20+860 / 20+960	Projektowana/e studnia/e chłonna w obszarze km ok. 20+860 / 20+960
42	Drogi wzdłuż linii LK24	33+420 / 34+480	Projektowany rów infiltracyjny / mulda infiltracyjna (grupa rowów R21-29)
43	Drogi wzdłuż linii LK24	30+720 / 30+780	Projektowany rów infiltracyjny / mulda infiltracyjna (grupa rowów R19, R20)

Woda na etapie eksploatacji będzie wykorzystywana przez pracowników w budynku podstacji trakcyjnej. Woda będzie dostarczana z sieci wodociągowej.

Na etapie eksploatacji ścieki powstałe w budynku podstacji trakcyjnej będą gromadzone w szczelnym zbiorniku bezodpływowym na nieczystości ciekłe o pojemności min. 7,5 m³, a następnie wywożone oraz utylizowane przez wyspecjalizowane firmy.

W ramach przedsięwzięcia projektuje się następujące ekrany akustyczne pochłaniające:

Nazwa ekranu	Numer linii kolejowej	Kilometraż od	Kilometraż do	Strona LK	Długość [m]	Wysokość [m]
1A	LK1	143+114	143+928	Lewa	814	3
1B	LK1	143+928	143+980	Lewa	52	2,5
2	LK1	143+599	143+667	Prawa	68	3
3	LK1	143+924	143+975	Prawa	51	2,5
4	LK24	0+171	0+193	Lewa	22	3
5	LK24	0+189	0+245	Lewa	56	3
6	LK24	0+304	0+348	Lewa	45	3
7A	LK24	0+453	0+492	Lewa	39	3,5
7B	LK24	0+492	0+531	Lewa	40	4,5
7C	LK24	0+531	0+602	Lewa	74	5,5
8A	LK24	0+476	0+584	Prawa	108	3
8B	LK24	0+584	0+705	Prawa	122	4
8C	LK24	0+705	0+757	Prawa	52	4,5

9A	LK24	0+784	0+872	Prawa	88	5
9B	LK24	0+872	0+916	Prawa	44	4
10	LK24	0+979	1+026	Prawa	49	5
11A	LK24	1+044	1+127	Prawa	84	7,5
11B	LK24	1+127	1+163	Prawa	35	6
12	LK24	2+334	2+424	Lewa	89	3
13	LK24	2+682	2+808	Lewa	126	2
14	LK24	3+308	3+402	Lewa	94	2
15	LK24	4+003	4+145	Prawa	144	2
16A	LK24	4+025	4+078	Lewa	53	2
16B	LK24	4+078	4+140	Lewa	71	2,5
17	LK24	5+217	5+326	Lewa	109	1,5
18	LK24	14+683	14+809	Lewa	127	3
19	LK24	27+885	27+978	Prawa	93	1,5

Planuje się zastosować ekrany akustyczne pochłaniające o następujących parametrach: jednoliczbowy wskaźnik właściwości pochłaniania od dźwięków powietrznych $DL_{\alpha} > 8$ dB zgodnie z normą PN-EN 1793-1:2017, klasa izolacyjności akustycznej $DL_R > 25$ dB, zgodnie z PN-EN 1793-2:2018.

W ramach przedsięwzięcia do usunięcia przeznaczono drzewa i krzewy kolidujące z inwestycją, w tym również drzewa i krzewy znajdujące się w obszarze „strefy bezpieczeństwa” zgodnie z art. 54 i 56 ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 697), zwaną dalej „UoTK”. W zakresie inwestycji przewiduje się wykonanie następującej liczby wycinek drzew i krzewów:

Pozycja	Jednostka	Ilość
Liczba drzew podlegająca wycince (całość):	[szt.]	ok. 3068
Liczba drzew podlegająca wycince znajdującej się w "strefie bezpieczeństwa" zgodnie z UoTK	[szt.]	ok. 2914
Obszar krzewów podlegający wycince (całość):	[m ²]	ok. 68463
Obszar krzewów podlegający wycince znajdującej się w "strefie bezpieczeństwa" zgodnie z UoTK	[m ²]	ok. 64770
Obszar grup drzew podlegający wycince (całość):	[m ²]	ok. 341753
Obszar grup drzew podlegający wycince znajdującej się w "strefie bezpieczeństwa" zgodnie z UoTK	[m ²]	ok. 325067
Obszar Lasów Państwowych podlegający wycince (całość):	[m ²]	ok. 14950
Obszar Lasów Państwowych podlegający wycince znajdującej się w "strefie bezpieczeństwa" zgodnie z UoTK	[m ²]	ok. 9139
Obszar prywatnych wydziałów leśnych podlegający wycince (całość):	[m ²]	ok. 1726
Obszar prywatnych wydziałów leśnych podlegający wycince znajdującej się w "strefie bezpieczeństwa" zgodnie z UoTK	[m ²]	ok. 756

W ramach działań minimalizujących związanych z wycinką drzew i krzewów przewiduje się nasadzenia zastępcze w systemie leśnym o orientacyjnej powierzchni nie mniej niż 4,0 ha na terenach Nadleśnictwa Bełchatów. Skład gatunkowy zalesień, sposób ich wykonania oraz utrzymania (w tym zabiegi pielęgnacyjne) zostanie określony w porozumieniu zawartym pomiędzy Wnioskodawcą a Nadleśnictwem Bełchatów.

W celu przywrócenia równowagi przyrodniczej za utracone siedliska przewiduje się również montaż 52 szt. budek dla ptaków w odpowiednim siedliskowo miejscu uzgodnionym z Nadleśnictwami. Miejsce, termin i sposób montażu budek będą ustalone przez nadzór przyrodniczy na etapie realizacji inwestycji.

Drzewa i krzewy nie przeznaczone do wycinki, a znajdujące się w zasięgu prac budowlanych zostaną zabezpieczone przed potencjalnym uszkodzeniem.

Zaplecze budowy i bazy materiałowo-sprzętowe lokalizowane będą w pobliżu inwestycji, z wyłączeniem terenów w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, terenów zadrzewionych i zakrzewionych, dolinach rzek w odległości do 50 m od nich, tj. w km 2+550 – 2+800 (Śrutowy Dółek), w km 3+650 – 3+750 (Dopływ z Zalesic), w km 4+830 – 4+970 (Dopływ z Longinówki), w km 6+480 – 6+620 (Dopływ z Krzyżanowa), w km 12+250 – 12+400 (Dopływ z Krężnej),

w km 13+940 – 14+100 (Bogdanówka), w km 16+700 – 16+820 (Dopływ w Bogdanowie)
i w km 25+480 – 25+600 (Rakówka), miejsc zidentyfikowanych stanowisk chronionych gatunków
roślin, zwierząt i grzybów i terenów cennych przyrodniczo wskazanych przez nadzór przyrodniczy.

**Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Łodzi**

Grzegorz Socha
/dokument podpisany elektronicznie/