



Łódź, 25 kwietnia 2025 r.

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W ŁODZI

WOOŚ.420.14.2024.PMa.23

DECYZJA Nr 3/2025 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 opinię Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu oraz Łódzkiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego,

orzekam w następujący sposób:

- I. **Stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa i elektryfikacja linii kolejowej nr 24 na odcinku Pólko - Bogumiłów (gm. Kleszczów, gm. Kluki)”.**
- 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

Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Łodzi

lokalizować/składować ich:

- a. w dolinach rzek i w odległości do 50 m od nich, tj. w km 34+700 – 34+900, przy czym w bezpośrednim sąsiedztwie rzeki Widawki dopuszcza się lokalizację zaplecza technologicznego koniecznego do wykonania obiektu nad tą rzeką oraz rozbiórki istniejących elementów konstrukcyjnych;
 - 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 beczkowozem.
 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 derogacje 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 (mostu nad rzeką Widawką, wiaduktów drogowych).
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. 15,81 ha, w tym: ok. 7,81 ha na terenach zarządzanych przez Miasto Łowicz oraz ok. 8 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 min. 22 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. Jeżeli będzie to konieczne, dla zapewnienia bezpieczeństwa konstrukcji obiektu nad Widawką należy przewidzieć wykonanie umocnień skarp i dna przy obiekcie (do 10 m przed i za mostem licząc od krawędzi mostu wraz z korytem pod mostem) w formie umocnień trwalszych, takich jak umocnienia narzutem kamiennym.
26. Prace budowlane w wodach, związane z niszczeniem struktury dna, powstawaniem zawiesiny, wibracji i hałasu należy przeprowadzić poza okresem rozrodu, migracji i zimowania ryb (tj. od 1 lipca do 31 października) oraz pod nadzorem ichtiologa.
27. Prace w rejonie cieków (w tym rzeki Widawki) 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 rzek 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.
28. 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.
29. 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.
30. Wykonać przedłużenie (budowę nowego odcinka) linii kolejowej nr 24 na odcinku od projektowanego km ok. 34+114 (istniejący km ok. 34+350) do projektowanego km ok. 40+812 wraz z dowiązaniem do linii kolejowej nr 24 na stacji Pólko oraz budowę infrastruktury towarzyszącej wraz z elektryfikacją linii kolejowej nr 24.
31. Wody opadowe lub roztopowe na etapie eksploatacji odprowadzać powierzchniowo za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych do projektowanych i istniejących rowów kolejowych i drogowych.
32. Rowy projektowane w ramach niniejszego przedsięwzięcia nie powinny odprowadzać większej ilości wód opadowych i roztopowych, niż pochodzących ze zlewni naturalnej.
33. 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.
34. 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 zostanie ogrodzić z uwagi na konieczność ograniczenia dostępu osób trzecich i zwierząt.
35. 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:
- a. w rejonie podstacji trakcyjnej w proj. km ok. 35+350 – 1 szt. o przepustowości nominalnej min. 2,5 l/s;
- b. w rejonie placu ładunkowego oraz parkingu dla pojazdów ciężarowych od proj. km ok. 40+200 do proj. km. ok. 40+750 - 4 szt. o przepustowości nominalnej min. 10 l/s każdy.

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.: „Budowa i elektryfikacja linii kolejowej nr 24 na odcinku Pólko - Bogumiłów (gm. Kleszczów, gm. Kluki)”.

Wniosek cechował się brakami formalnymi, wobec czego RDOŚ w Łodzi wezwał Wnioskodawcę pismem z 5 lipca 2024 r., znak: WOOŚ.420.14.2024.PMa. 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 Poznaniu 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.420.14.2024.PMa.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 Poznaniu 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.420.14.2024.PMa.3, RDOŚ w Łodzi zawiadomił strony postępowania o ww. czynnościach w sprawie. Powyższe obwieszczenie zostało upublicznione w Urzędzie Gminy w Klukach, Urzędzie Gminy w Kleszczowie oraz zamieszczone na tablicy ogłoszeń w RDOŚ w Łodzi i na stronie internetowej BIP tut. urzędu.

Pismem z 6 sierpnia 2024 r., znak: WOOŚ.420.14.2024.PMa.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 Poznaniu oraz Łódzkiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego.

Przy piśmie z 15 sierpnia 2024 r., znak: NS OZNS.9022.32.9.2024.AK Łódzki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

17 września 2024 r. wpłynęło pismo Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu, znak: P.RZŚ.4901.87.2024.BJ.2, w którym zwrócił się do RDOŚ w Łodzi o uzupełnienie przesłanej dokumentacji.

RDOŚ w Łodzi, pismem z 24 września 2024 r., znak: WOOŚ.420.14.2024.PMa.6 wezwał wnioskodawcę o uzupełnienie informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, zwanej dalej KIP.

14 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.420.14.2024.PMa.7 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 24 września 2024 r., znak: WOOS.420.14.2024.PMa.6.

Pismem z 20 grudnia 2024 r., znak: WOOS.420.14.2024.PMa.8, 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 Poznaniu oraz Łódzkiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego.

Zawiadomieniem z 20 grudnia 2024 r., znak: WOOS.420.14.2024.PMa.9, RDOŚ w Łodzi zawiadomił wnioskodawcę o wpływie uzupełnienia do RDOŚ w Łodzi oraz ponownym wystąpieniu do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu 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: WOOS.420.14.2024.PMa.12, RDOŚ w Łodzi zawiadomił strony postępowania o ww. czynnościach w sprawie. Powyższe obwieszczenie zostało upublicznione w Urzędzie Gminy w Klukach, Urzędzie Gminy w Kleszczowie oraz zamieszczone na tablicy ogłoszeń w RDOŚ w Łodzi i na stronie internetowej BIP tut. urzędu.

Przy piśmie z 30 grudnia 2024 r., znak: NS OZNS.9022.32.9.2024.AK Łódzki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny wyraził ponowną opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Przy piśmie z 12 lutego 2025 r., znak: P.RZŚ.4901.87.2024.BJ.3, Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu 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 Poznaniu, 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.

14 lutego 2025 r., do RDOŚ w Łodzi wpłynęło pismo Wnioskodawcy z 12 lutego 2025 r., z uszczegółowieniem odpowiedzi na wezwanie RDOŚ w Łodzi z 24 września 2024 r., wobec czego pismem z 17 lutego 2025 r., znak: WOOS.420.14.2024.PMa.14, 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 12 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 budowy nowych elementów sieci 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 17 lutego 2025 r., znak: WOOŚ.420.14.2024.PMa.15, RDOŚ w Łodzi zawiadomił wnioskodawcę o wpływie uzupełnienia do RDOŚ w Łodzi oraz ponownym wystąpieniu do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu 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 17 lutego 2025 r., znak: WOOŚ.420.14.2024.PMa.16, RDOŚ w Łodzi zawiadomił strony postępowania o ww. czynnościach w sprawie. Powyższe obwieszczenie zostało upublicznione w Urzędzie Gminy w Klukach, Urzędzie Gminy w Kleszczowie oraz zamieszczone na tablicy ogłoszeń w RDOŚ w Łodzi i na stronie internetowej BIP [tut. urzędu](#).

Przy piśmie z 20 lutego 2025 r., znak: NS OZNS.9022.32.9.2024.AK Łódzki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny podtrzymał stanowisko wyrażone w opinii z 30 grudnia 2024 r., znak: NS OZNS.9022.32.9.2024.AK.

Przy piśmie z 5 marca 2025 r., znak: P.RZŚ.4901.87.2024.BJ.4, Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu podtrzymał stanowisko wyrażone w opinii z 12 lutego 2025 r., znak: P.RZŚ.4901.87.2024.BJ.3.

Zawiadomieniem z 10 marca 2025 r., znak: WOOŚ.420.14.2024.PMa.19, RDOŚ w Łodzi zawiadomił wnioskodawcę o uzyskaniu opinii Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu 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 oraz o nowym terminie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do 30 kwietnia 2025 r.

Obwieszczeniem z 17 lutego 2025 r., znak: WOOŚ.420.14.2024.PMa.20, RDOŚ w Łodzi zawiadomił strony postępowania o ww. czynnościach w sprawie. Powyższe obwieszczenie zostało upublicznione w Urzędzie Gminy w Klukach, Urzędzie Gminy w Kleszczowie oraz zamieszczone na tablicy ogłoszeń w RDOŚ w Łodzi i na stronie internetowej BIP [tut. urzędu](#).

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 umotywić w przedstawiony poniżej sposób.

Przedsięwzięcie obejmuje budowę (wydłużenie) linii kolejowej nr 24 na odcinku od projektowanego km ok. 34+114 (istniejący km ok. 34+350) do projektowanego km ok. 40+812 wraz z dowiązaniem do linii kolejowej nr 24 na stacji Pólko oraz budowę infrastruktury towarzyszącej wraz z elektryfikacją linii kolejowej nr 24. Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w całości w województwie łódzkim, w powiecie bełchatowskim, w gminie Kluki oraz gminie Kleszczów.

Przewidywany teren planowanego przedsięwzięcia wynosi ok. 56 ha - obecnie są to lasy, grunty rolne i nieużytki. W stanie istniejącym, w obszarze niniejszego przedsięwzięcia występuje infrastruktura kolejowa należąca do innego Zarządcy od km ok. 34+350 do km ok. 35+650, nie podlegający przebudowie. Projektowany przebieg linii kolejowej w nowym śladzie, na obszarze gminy Kluki do km ok. 37+700 zawiera się w zakładanej trasie linii kolejowej określonej w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Kluki. Następnie projektowana linia kolejowa odbija na południe od zakładanego w studium trasowania. Do granicy gmin Kluki i Kleszczów projektowany przebieg znajduje się w obszarach użytków zielonych i terenach rolnych. Od granicy gminy Kleszczów do końca opracowania linia kolejowa znajduje się w obszarze objętym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego miejscowości Bogumiłów i Karolów. Obszary w jakich zaprojektowano infrastrukturę kolejową to obszary terenów leśnych i terenów rolniczych. W stanie istniejącym występują skrzyżowania planowanej linii kolejowej z sieciami elektroenergetycznymi. Planowany przebieg linii kolejowej przecina sieci wodociągowe, rowy melioracyjne oraz drogi gruntowe.

Projektuje się jednotorową i zelektryfikowaną linię kolejową, dla której układ geometryczny torów zaprojektowano dla prędkości maksymalnej pociągów osobowych wynoszącej 160 km/h i pociągów towarowych wynoszącej 120 km/h. Na całym odcinku zaprojektowano nawierzchnię podsypkową, bezстыkową. 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. W ramach przedsięwzięcia projektuje się nasypy kolejowe, przewiduje się również rozbiórkę i budowę obiektów budowlanych takich jak wiadukty nad drogą powiatową DP1902E i drogą gminną wewnętrzną DGP35.4, przepusty oraz most nad rzeką Widawką.

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

- przystanek osobowy Zarzecze nad Widawką (nazwa robocza) - km ok. 36+109;
- przystanek osobowy Trząs (nazwa robocza) - km ok. 37+849;
- stacja Bogumiłów (nazwa robocza) - km ok. 40+714.

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, w tym: schody, pochylnie, windy, a także stanowiska postojowe dla rowerów i samochodów osobowych z zapewnieniem miejsc dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się.

W km proj. ok. 39+600 zaprojektowano rozjazd, który odgałęzia grupę torów przeznaczonych do obsługi pociągów towarowych. Stacja Bogumiłów została zaprojektowana jako stacja czołowa z zabudowanymi torami do obsługi pociągów pasażerskich wraz z budową infrastruktury pasażerskiej, a także do obsługi pociągów towarowych. W rejonie ww. stacji projektuje się plac ładunkowy zlokalizowany pomiędzy torami. Wzdłuż drogi dojazdowej do placu przewidziano miejsca postojowe dla samochodów ciężarowych.

Wzdłuż linii kolejowej projektuje się nowe drogi zapewniające obsługę działek przyległych oraz zachowanie połączenia istniejących dróg. Ponadto w km ok. 38+912 przewiduje się przejazd kolejowo-drogowy kategorii F (zabezpieczony jak dla kat. B).

W rejonie budowanych obiektów inżynierskich projektuje się przebudowę dróg z dowiązaniem do stanu istniejącego.

W ramach niniejszego zamierzenia inwestycyjnego przewiduje się kompleksową zabudowę nowego systemu 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.

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 drogowych infiltracyjnych lub poprzez projektowane wpusty i kanalizację deszczową do odbiornika jakim będzie infiltracyjny rów drogowy lub kolejowy. Odwodnienie dróg równoległych oraz z terenów przyległych do linii kolejowej oparto głównie na powierzchniowym odprowadzeniu wód do rowów drogowych lub przytorowych.

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.

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. 35+350).

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

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

Odbiornikiem wód opadowych i roztopowych będą projektowane i istniejące rowy. Nie planuje się odprowadzania większej ilości wód opadowych i roztopowych, niż pochodzących ze zlewni naturalnej oraz aktualnie odprowadzanej dla rowów projektowanych, natomiast dla rowów istniejących ilość wód opadowych zwiększy się nieznacznie.

W miejscu planowanego awaryjnego połączenia projektowanego rowu z istniejącym otrzymano pismo od Zarządcy rowu o możliwości połączenia systemów.

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. 1606
Liczba drzew podlegająca wycince znajdującej się w "strefie bezpieczeństwa" zgodnie z UoTK	[szt.]	ok. 63
Obszar krzewów podlegający wycince (całość):	[m ²]	ok. 5773
Obszar krzewów podlegająca wycince znajdującej się w "strefie bezpieczeństwa" zgodnie z UoTK	[m ²]	ok. 1575
Obszar grup drzew podlegający wycince (całość):	[m ²]	ok. 54287
Obszar grup drzew podlegająca wycince znajdującej się w "strefie bezpieczeństwa" zgodnie z UoTK	[m ²]	ok. 19057
Obszar Lasów Państwowych podlegający wycince (całość):	[m ²]	ok. 59494
Obszar prywatnych wydzieleń leśnych podlegający wycince (całość):	[m ²]	ok. 63729
Obszar prywatnych wydzieleń leśnych podlegający wycince znajdującej się w "strefie bezpieczeństwa" zgodnie z UoTK	[m ²]	ok. 1609

W ramach działań minimalizujących związanych z wycinką drzew i krzewów przewiduje się nasadzenia zastępcze w systemie leśnym o orientacyjnej powierzchni ok. 15,81 ha, w tym: ok. 7,81 ha na terenach zarządzanych przez Miasto Łowicz oraz ok. 8 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 Miastem Łowicz oraz Nadleśnictwem Bełchatów.

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.

W celu przywrócenia równowagi przyrodniczej za utracone siedliska przewiduje się również montaż min. 22 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.

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 (tj. km 34+700 – 34+900), miejsc zidentyfikowanych stanowisk chronionych gatunków roślin, zwierząt i grzybów i terenów cennych przyrodniczo wskazanych przez nadzór przyrodniczy. W bezpośrednim sąsiedztwie rzeki Widawki dopuszcza się natomiast lokalizację zaplecza technologicznego koniecznego do wykonania obiektu nad tą rzeką oraz rozbiórki elementów konstrukcyjnych, które dawniej przewidziane pod rozbudowę bocznicy zostały częściowo wykonane, lecz obecnie nie mogą być wykorzystane.

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 Kleszczów i Urzędu Gminy Kluki.

Analiza akustyczna wykazała, że eksploatacja nowego odcinka linii kolejowej nie będzie powodowała przekroczeń poziomów dopuszczalnych w porze dnia jak i porze nocy dla zabudowy mieszkaniowej. Wynika to głównie z małego natężenia ruchu kolejowego przyjętego na projektowanym odcinku linii kolejowej, a także niewielkiej ilości zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej w pobliżu planowanego przedsięwzięcia.

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 oraz kanalizacji deszczowej w sposób przedstawiony w charakterystyce 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, 3 gatunki mszaków, 3 gatunki porostów, 1 gatunek ryby, 1 gatunek ptaka (miejsce godów). W związku ze stwierdzonymi gatunkami chronionymi należy uzyskać zezwolenie właściwego organu na odstępstwa od zakazów w stosunku do gatunków chronionych.

Przedsięwzięcie w km 34+808 przecina rzekę Widawkę. W odniesieniu do koryta rzeki Widawki, nie przewiduje się prac zmieniających przebieg lub ukształtowanie koryta rzeki. Prace związane z rozbiórką istniejących podpór mostu (km ok. 34+807) oraz realizacją nowego mostu zostaną wykonane tak, aby zapewnić stały przepływ wody w rzece, stosowane będą tymczasowe kładki lub przepusty, aby nie zakłócać przepływu wody. Prace będą ograniczone do okresów niskiego przepływu w celu minimalizacji oddziaływania na rzekę Widawkę. W przypadku konieczności wykonania umocnień skarp i dna przy obiekcie nad Widawką (do 10 m przed i za mostem licząc od krawędzi mostu wraz z korytem pod mostem) planuje się umocnienia narzutem kamiennym.

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 w większości 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). Obiekt mostowy na Widawce i przepusty na rowach ze względu na swoje usytuowanie i parametry, umożliwią migrację zwierząt. 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 34+100 do ok. km 35+430). 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 Święte Ługi PLH100036 – w odległości ok. 13,1 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.

Na podstawie danych z aktualnie obowiązującego Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, przyjętego Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023 r. poz. 335), omawiane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w granicach regionu Wodnego Warty, w obszarze jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) PLGW600083 oraz na obszarze zlewni trzech jednolitych części wód powierzchniowych rzecznych: Rakówka (RW600010182299), Widawka od Kręcicy do ujścia (RW600010182299), Struga Aleksandrowska (RW600010182329).

JCWPd 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.

JCWP PLRW600010182299 Rakówka posiada status naturalnej części wód o umiarkowanym stanie ekologicznym oraz stanie chemicznym poniżej dobrego. Jest monitorowana, a jej stan ogólny został określony jako zły. Presjami determinującymi ww. stan wód są: presja hydromorfologiczna: budowle piętrzące – rzeki główne oraz presja chemiczna: rozproszone - rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski. 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 PLRW60001018299 Widawka od Kręcicy do ujścia posiada status naturalnej części wód o umiarkowanym stanie ekologicznym i stanie chemicznym dobrym. 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 PLRW60001018299 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.

JCWP PLRW600010182329 Struga Aleksandrowska posiada status silnie zmienionej części wód (SZCW). Zlewnia jest monitorowana, a jej stan ogólny został określony jako zły: umiarkowany potencjał ekologiczny i stan chemiczny poniżej dobrego. Presjami determinującymi stan wód w obrębie danej JCWP są: presja hydromorfologiczna prostowanie koryta, budowle regulacyjne (opaski brzegowe, ostrogi, tamy podłużne), obiekty mostowe, górnictwo oraz presja chemiczna: rozproszone - rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski. JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, którymi są: umiarkowany potencjał ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C (maksymalna dopuszczalna wartość w wodzie: do 2740 $\mu\text{S}/\text{cm}$]); pozostałe wskaźniki - II klasa jakości), stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Dla danej JCWP zostało ustanowione 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: przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C; benzo(a)piren(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.

Analizowana linia kolejowa zlokalizowana jest poza obszarami Głównych Zbiorników Wód Podziemnych.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się częściowo na obszarze zagrożenia powodzią rzeki Widawka z prawdopodobieństwem wystąpienia powodzi $Q_p=0,2\%$, $Q_p=1\%$ i $Q_p=10\%$. W związku

z powyższym wymagane jest uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego, zgodnie z przepisami odrębnymi w tym zakresie.

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 Poznaniu 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 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.

Planowane przedsięwzięcie znajdować się będzie na terenie gminy Kluki oraz gminy Kleszczów. Gęstość zaludnienia gminy Kluki wynosi 36,4 os./km², a gminy Kleszczów – 60,4 os./km² wg danych GUS na 2023 r.

Na terenie przedsięwzięcia nie występują obszary wodno-błotne (występują natomiast tereny podmokłe), w tym siedliska łęgowe 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 góorskimi. 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. Przedsięwzięcie w km 34+808 przecina rzekę Widawkę. W rejonie przedsięwzięcia nie występują uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowskiej.

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 odstąpienie 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/

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 Poznaniu (ePUAP)
2. Łódzki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny (ePUAP)

Sprawę prowadzi: Paulina Markowska tel. 42 665 09 68



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W ŁÓDZI

Załącznik nr 1 do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi Nr 3/2025 z 25 kwietnia 2025 r. – Charakterystyka przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie obejmuje budowę (wydłużenie) linii kolejowej nr 24 na odcinku od projektowanego km ok. 34+114 (istniejący km ok. 34+350) do projektowanego km ok. 40+812 wraz z dowiązaniem do linii kolejowej nr 24 na stacji Pólko oraz budowę infrastruktury towarzyszącej wraz z elektryfikacją linii kolejowej nr 24. Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w całości w województwie łódzkim, w powiecie bełchatowskim, w gminie Kluki oraz gminie Kleszczów.

Przewidywany teren planowanego przedsięwzięcia wynosi ok. 56 ha - obecnie są to lasy, grunty rolne i nieużytki. W stanie istniejącym, w obszarze niniejszego przedsięwzięcia występuje infrastruktura kolejowa należąca do innego Zarządcy od km ok. 34+350 do km ok. 35+650, nie podlegający przebudowie. W stanie istniejącym występują skrzyżowania planowanej linii kolejowej z sieciami elektroenergetycznymi. Planowany przebieg linii kolejowej przecina sieci wodociągowe, rowy oraz drogi gruntowe.

Projektuje się jednotorową i zelektryfikowaną linię kolejową, dla której układ geometryczny torów zaprojektowano dla prędkości maksymalnej pociągów osobowych wynoszącej 160 km/h i pociągów towarowych wynoszącej 120 km/h. Na całym odcinku zaprojektowano nawierzchnię podsypkową, bezстыkową. 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. W ramach przedsięwzięcia projektuje się poniższe nasypy kolejowe:

Lp.	Nr linii kolejowej	Orientacyjny projektowany kilometraż początku	Orientacyjny projektowany kilometraż końca	Położenie linii kolejowej	Strona torowiska (L – lewa, P – prawa)
1	24	34+114	36+225	na nasypie	L i P
2		36+825	37+090		
3		37+260	39+200		
4		40+100	40+695		

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

Lp.	Obiekt	Orientacyjny kilometraż projektowany	Zakres prac	Przeszkoda	Szerokość całkowita przęsła [m]	Rozpiętość teoretyczna [m]
1	Wiadukt	34+434	rozbiórka i budowa	droga powiatowa DP 1902E	ok. 7,48	ok. 12,00
2	Most	34+807	rozbiórka i budowa	rzeka Widawka	ok. 7,48	ok. 26,00
3	Wiadukt	35+435	budowa	droga gminna wewnętrzna DGP35.4	ok. 7,48	ok. 12,00

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

Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Łodzi

90-113 Łódź, ul. Traugutta 25, tel.: +48 (42) 665-03-70, fax: +48 (42) 665-03-71, adres elektronicznej skrzynki podawczej ePuap: /100598750/SkrytkaESP
Administratorem danych osobowych jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi. Podstawą przetwarzania danych osobowych jest wypełnienie obowiązku ustawowego. Każdej osobie fizycznej, której dane dotyczą, przysługują uprawnienia: prawo do dostępu, sprostowania, ograniczenia przetwarzania danych w zakresie wynikającym z przepisów, a także skarga do organu nadzorczego. Więcej informacji dotyczących ochrony danych osobowych dostępnych jest w siedzibie organu oraz na stronie pod adresem <https://www.gov.pl/web/rdos-lodz/RODO>

- przystanek osobowy Zarzecze nad Widawką (nazwa robocza) - km ok. 36+109;
- przystanek osobowy Trzås (nazwa robocza) - km ok. 37+849;
- stacja Bogumiłów (nazwa robocza) - km ok. 40+714;

Planuje się kompleksowe rozwiązanie przestrzenne dla ww. przystanków osobowych związane z zapewnieniem wszystkich elementów obiektów obsługi podróży, 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, w tym: schody, pochylnie, windy, a także stanowiska postojowe dla rowerów i samochodów osobowych z zapewnieniem miejsc dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się.

Projektuje się również następujące parkingi:

Lp.	Lokalizacja	Projektowany kilometraż LK 24	Powierzchnia	Ilość miejsc parkingowych	Nawierzchnia	Uwagi
1	PO Zarzecze nad Widawką	36+150	do 1000 m ²	do 30	Nawierzchnia betonowa	
2	PO Trzås	37+800	do 1000 m ²	do 30	Nawierzchnia betonowa	
3	ST Bogumiłów	40+770	do 500 m ²	do 20	Nawierzchnia betonowa	
4	ST Bogumiłów	40+680	do 2000 m ²	do 15	Nawierzchnia betonowa	Parking dla samochodów ciężarowych
5	ST Bogumiłów	40+800	do 500 m ²	do 20	Nawierzchnia betonowa	

W km proj. ok. 39+600 zaprojektowano rozjazd, który odgałęzia grupę torów przeznaczonych do obsługi pociągów towarowych. Stacja Bogumiłów została zaprojektowana jako stacja czołowa z zabudowanymi torami do obsługi pociągów pasażerskich wraz z budową infrastruktury pasażerskiej, a także do obsługi pociągów towarowych. W rejonie ww. stacji projektuje się plac ładunkowy zlokalizowany pomiędzy torami. Wzdłuż drogi dojazdowej do placu przewidziano miejsca postojowe dla samochodów ciężarowych.

Wzdłuż linii kolejowej projektuje się nowe drogi zapewniające obsługę działek przyległych oraz zachowanie połączenia istniejących dróg. Ponadto w km ok. 38+912 przewiduje się przejazd kolejowo-drogowy kategorii F (zabezpieczony jak dla kat. B).

W rejonie budowanych obiektów inżynierskich projektuje się przebudowę dróg z dowiązaniem do stanu istniejącego.

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 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 dojazdami, rozjazdy i tory stacyjne, place ładunkowe 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 budową nowego układu torowego, występuje 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 budową linii kolejowej nr 24 należy wykonać całą niezbędną infrastrukturę sieci trakcyjnej. Przewiduje się zasilanie sieci prądem stałym 3kV DC. Zakres budowy obejmuje m.in.:

- 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 (PT Pólko – nazwa robocza) wraz z zagospodarowaniem terenu przyległego. Zasilanie podstacji trakcyjnej zostanie zapewnione poprzez budowę linii zasilających od stacji elektroenergetycznej Stary Rogowiec realizowane poza zakresem niniejszego przedsięwzięcia

Zakłada się również przebudowę istniejących sieci technicznych kolidujących z projektowaną infrastrukturą.

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 drogowych infiltracyjnych lub poprzez projektowane wpusty i kanalizację deszczową do odbiornika jakim będzie infiltracyjny rów drogowy lub kolejowy. Odwodnienie dróg równoległych oraz z terenów przyległych do linii kolejowej oparto głównie na powierzchniowym odprowadzeniu wód do rowów drogowych lub kolejowych.

W ramach budowy kanalizacji deszczowej przewiduje się zastosowanie studni kanalizacyjnych, wpustów drogowych, rur kanalizacyjnych, osadników oraz separatorów substancji ropopochodnych. Projektuje się następujące separatory:

- w rejonie podstacji trakcyjnej w proj. km ok. 35+350 – 1 szt. o przepustowości nominalnej min. 2,5 l/s
- w rejonie placu ładunkowego oraz parkingu dla pojazdów ciężarowych od proj. km ok. 40+200 do proj. km. ok. 40+750 - 4 szt. o przepustowości nominalnej min. 10 l/s każdy.

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. 35+350). 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.

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

Nazwa rowu	Kilometraż [km]	Orientacyjna planowana objętość czynna [m ³]
R1	od ok. 35+635 do ok. 35+785	59,2
R2	od ok. 35+785 do ok. 35+875	32,8
R3	od ok. 36+110 do ok. 36+960	437,4
R4	od ok. 36+210 do ok. 37+000	811,2
R5	od ok. 37+765 do ok. 38+900	1185,6
R6	od ok. 37+765 do ok. 38+900	1185,6
R7	od ok. 38+920 do ok. 39+100	187,2
R8	od ok. 38+920 do ok. 39+100	187,2
R9	od ok. 34+900 do ok. 34+950	18,0
R10	od ok. 34+955 do ok. 35+000	14,4
R11	od ok. 35+000 do ok. 35+040	12,4
R12	od ok. 35+045 do ok. 35+070	7,4
R13	od ok. 35+075 do ok. 35+090	5,2
R14	od ok. 35+100 do ok. 35+115	6,7
R15	od ok. 35+145 do ok. 35+150	3,2
R16	od ok. 35+160 do ok. 35+175	4,0
R17	od ok. 35+180 do ok. 35+340	62,4
R18	od ok. 35+345 do ok. 35+430	32,0
R19	od ok. 35+175 do ok. 35+430	102,8
R20	ok. 35+435	13,2
R21	od ok. 35+435 do ok. 35+565	54,4
R22	od ok. 35+575 do ok. 35+605	11,1
R23	od ok. 36+040 do ok. 36+070	12,0
R24	od ok. 36+085 do ok. 36+150	26,0
R25	od ok. 36+160 do ok. 36+260	44,0
R26	od ok. 35+810 do ok. 35+855	20,4
R27	od ok. 36+100 do ok. 36+185	34,8
R28	od ok. 36+265 do ok. 36+275	10,7
R29	od ok. 36+300 do ok. 36+340	20,7
R30	od ok. 36+355 do ok. 36+375	6,7
R31	od ok. 36+400 do ok. 36+455	19,2
R32	od ok. 36+460 do ok. 36+550	35,2
R33	od ok. 36+555 do ok. 36+595	13,0

R34	od ok. 36+600 do ok. 36+645	15,8
R35	od ok. 36+655 do ok. 36+660	5,5
R36	od ok. 36+675 do ok. 36+685	1,7
R37	od ok. 36+700 do ok. 36+710	3,1
R38	od ok. 36+715 do ok. 36+740	8,7
R39	od ok. 36+745 do ok. 36+765	5,4
R40	od ok. 36+770 do ok. 36+780	2,6
R41	od ok. 36+830 do ok. 36+875	17,8
R42	od ok. 36+785 do ok. 36+900	6,0
R43	od ok. 36+910 do ok. 36+945	14,8
R44	od ok. 36+955 do ok. 36+960	2,5
R45	od ok. 36+980 do ok. 36+985	2,1
R46	od ok. 37+000 do ok. 37+005	2,2
R47	od ok. 37+010 do ok. 37+030	5
R48	od ok. 37+040 do ok. 37+060	8,7
R49	od ok. 37+065 do ok. 37+075	3
R50	od ok. 37+195 do ok. 37+210	5,3
R51	od ok. 37+220 do ok. 37+240	8,4
R52	od ok. 37+245 do ok. 37+480	93,2
R53	od ok. 37+500 do ok. 37+560	24
R54	od ok. 37+570 do ok. 37+620	19
R55	od ok. 37+640 do ok. 37+655	4,6
R56	od ok. 37+680 do ok. 37+710	12,0
R57	od ok. 37+715 do ok. 37+730	4,8
R58	od ok. 37+735 do ok. 37+750	3,6
R59	od ok. 37+770 do ok. 37+780	2,2
R60	od ok. 37+795 do ok. 37+820	5,2
R61	od ok. 37+830 do ok. 37+845	5,2
R62	od ok. 37+850 do ok. 37+860	2,8
R63	od ok. 37+895 do ok. 37+945	19,1
R64	od ok. 37+950 do ok. 37+955	1,6
R65	od ok. 37+965 do ok. 37+990	8,1
R66	od ok. 37+995 do ok. 38+020	9,4
R67	od ok. 38+025 do ok. 38+075	18,9
R68	od ok. 38+080 do ok. 38+150	24,2
R69	od ok. 38+155 do ok. 38+210	22,0
R70	od ok. 38+215 do ok. 38+230	6,0
R71	od ok. 38+290 do ok. 38+305	5,0
R72	od ok. 38+345 do ok. 38+405	9,0
R73	od ok. 38+410 do ok. 38+445	24,8
R74	od ok. 38+450 do ok. 38+500	10,2
R75	od ok. 38+505 do ok. 38+520	19,2
R76	od ok. 38+525 do ok. 38+555	4,8
R77	od ok. 38+560 do ok. 38+640	11,2
R78	od ok. 38+555 do ok. 38+580	6,4
R79	od ok. 38+590 do ok. 38+605	4,8
R80	od ok. 38+610 do ok. 38+635	8,4
R81	od ok. 38+645 do ok. 38+700	22,6
R82	od ok. 38+710 do ok. 38+735	9,6
R83	od ok. 38+740 do ok. 38+750	4
R84	od ok. 38+760 do ok. 38+770	3,8
R85	od ok. 38+775 do ok. 38+805	10,0
R86	od ok. 38+810 do ok. 38+815	1,6
R87	od ok. 38+820 do ok. 38+840	6,5
R88	od ok. 38+845 do ok. 38+855	2,4
R89	od ok. 38+860 do ok. 38+895	11,2
R90	od ok. 38+900 do ok. 38+930	10,0
R91	od ok. 38+940 do ok. 39+015	29,6
R92	od ok. 39+150 do ok. 39+205	24,6
R93	od ok. 39+215 do ok. 39+730	202,0
R94	od ok. 39+745 do ok. 40+140	162,0
R95	od ok. 37+670 do ok. 37+730	24,2
R96	od ok. 37+770 do ok. 37+835	23,6

R97	od ok. 37+850 do ok. 37+870	6,2
R98	od ok. 37+875 do ok. 37+930	20,4
R99	od ok. 37+765 do ok. 38+985	6,4
R100	od ok. 38+995 do ok. 39+950	19,0
R101	od ok. 38+055 do ok. 38+300	100,8
R102	od ok. 38+315 do ok. 38+345	10,3
R103	od ok. 38+350 do ok. 38+335	33,6
R104	od ok. 38+445 do ok. 38+475	12,0
R105	od ok. 38+485 do ok. 38+495	3,7
R106	od ok. 38+505 do ok. 38+525	6,8
R107	od ok. 38+535 do ok. 38+555	7,2
R108	od ok. 38+565 do ok. 38+580	4,8
R109	od ok. 38+590 do ok. 38+615	10,0
R110	od ok. 38+625 do ok. 38+675	19,8
R111	od ok. 38+680 do ok. 38+710	10,2
R112	od ok. 38+720 do ok. 38+730	3,6
R113	od ok. 38+735 do ok. 38+745	2,7
R114	od ok. 38+755 do ok. 38+780	8,3
R115	od ok. 38+790 do ok. 38+795	2,4
R116	od ok. 38+805 do ok. 38+815	2,6
R117	od ok. 38+825 do ok. 38+835	4,4
R118	od ok. 38+845 do ok. 38+860	6,0
R119	od ok. 38+900 do ok. 38+960	24,0
R120	od ok. 38+970 do ok. 38+985	6,2
R121	od ok. 38+995 do ok. 39+055	22,2
R122	od ok. 39+060 do ok. 39+065	2,1
R123	od ok. 39+080 do ok. 39+100	7,8
R124	od ok. 39+110 do ok. 39+175	30,0
R125	od ok. 39+710 do ok. 39+735	11,2
R126	od ok. 39+745 do ok. 40+170	170,6
R127	od ok. 40+185 do ok. 40+810	264,0
R128	od ok. 40+165 do ok. 40+810	250,0
R129	od ok. 40+720 do ok. 40+760	37,4
R130	ok. 40+800	10,5
R131	ok. 40+800	7,2
R132	ok. 40+800	15,6
R133	ok. 40+800	10,2
R134	ok. 40+800	17,0
R135	ok. 40+800	30,2
R136	ok. 40+800	113,0
R137	od ok. 35+400 do ok. 35+415	5,6
R138	ok. 35+440	4,0
R139	od ok. 40+215 do ok. 40+640	170,0

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

Nie planuje się odprowadzania większej ilości wód opadowych i roztopowych, niż pochodzących ze zlewni naturalnej oraz aktualnie odprowadzanej dla rowów projektowanych, natomiast dla rowów istniejących ilość wód opadowych zwiększy się nieznacznie. Istniejące rowy będą odprowadzały następujące ilości wód opadowych i roztopowych:

Lp.	Odbiornik	Pikietaż [km]	Suma orientacyjnych ilości wód deszczowych po wykonaniu inwestycji [l/s]
1	Istniejący rów	35+785	1,77
2	Istniejący rów	40+170	126,63
			93,03
			52,66
			4,32

Dla zachowania ciągłości rowów pod wiaduktami, przejazdami w poziomie szyn oraz pod drogami, linią kolejową i przejściami zaprojektowano następujące przepusty na rowach:

Lp.	Orientacyjny kilometraż projektowany	Orientacyjna szerokość w świetle przepustu [m]	Orientacyjna wysokość w świetle przepustu [m]	Orientacyjna długość przepustu [m]
1	35+786	ok. 1,5	ok. 1,0	ok. 28,85
2	35+901	ok. 1,5	ok. 1,0	ok. 9,35
3	37+756	ok. 1,0	ok. 1,0	ok. 7,85
4	37+756	ok. 1,0	ok. 1,0	ok. 8,80
5	37+756	ok. 1,0	ok. 1,0	ok. 10,65
6	39+105	ok. 1,0	ok. 1,0	ok. 7,65
7	39+105	ok. 1,0	ok. 1,0	ok. 8,65
8	39+105	ok. 1,0	ok. 1,0	ok. 7,65
9	39+105	ok. 1,0	ok. 1,0	ok. 8,65
10	40+172	ok. 2,0	ok. 1,2	ok. 7,86
11	40+172	ok. 2,0	ok. 1,2	ok. 20,40
12	40+172	ok. 2,0	ok. 1,2	ok. 7,95
13	40+172	ok. 2,0	ok. 1,2	ok. 7,59

Odbiornikiem wód opadowych i roztopowych będą następujące projektowane i istniejące rowy:

Lp.	Element zasadniczy	Obszar odwadniany (kilometraż wg linii kolejowej LK24) [od/do]	Końcowy odbiornik wód opadowych i roztopowych [od/do]
1	LK24	35+635 / 35+875	Projektowane rowy infiltracyjne R1 oraz R2
2	LK24	36+110 / 37+760	Projektowane rowy infiltracyjne R3 oraz R4
3	LK24	37+760 / 38+910	Projektowane rowy infiltracyjne R5 oraz R6
4	LK24	38+910 / 39+110	Projektowane rowy infiltracyjne R7 oraz R8
5	LK24	39+110 / 40+170	Projektowane rowy łączące się z istniejącym rowem w km ok. 40+170 (zlewnia zmieniona w nieznacznym stopniu)
6	LK24	40+170 / 40+810	Projektowany rów łączący się z istniejącym rowem w km ok. 40+170 (zlewnia zmieniona w nieznacznym stopniu)
7	LK24 / Drogi wzdłuż linii LK24	40+170 / 40+810	Projektowany rów infiltracyjny R139 łączący się z istniejącym rowem w km. ok 40+170 (jako przelew awaryjny)
8	Drogi wzdłuż linii LK24	34+910 / 35+430	Projektowane rowy infiltracyjne (grupa rowów R9-R18 oraz R137)
9	Drogi wzdłuż linii LK24	35+175/ 35+430	Projektowane rowy infiltracyjne oznaczone jako R19
10	Drogi wzdłuż linii LK24	35+435	Projektowane rowy infiltracyjne oznaczone jako R20 oraz R138
11	Drogi wzdłuż linii LK24	35+437 /35+575	Projektowane rowy infiltracyjne oznaczone jako R21
12	Drogi wzdłuż linii LK24	35+575 / 35+632	Projektowane rowy infiltracyjne oznaczone jako R22
13	Drogi wzdłuż linii LK24	35+790 / 36+000	Projektowany rów łączący się z istniejącym rowem w km ok 35+785 (zlewnia zmieniona w nieznacznym stopniu)
14	Drogi wzdłuż linii LK24	36+000 / 36+030	Projektowany rów łączący się z istniejącym rowem w km ok 35+785 (zlewnia zmieniona w nieznacznym stopniu)
15	Drogi wzdłuż linii LK24	36+030 / 36+080	Projektowane rowy infiltracyjne oznaczone jako R23
16	Drogi wzdłuż linii LK24	36+080 / 36+158	Projektowane rowy infiltracyjne oznaczone jako R24
17	Drogi wzdłuż linii LK24	36+158 / 36+250	Projektowane rowy infiltracyjne oznaczone jako R25
18	Drogi wzdłuż linii LK24	35+800 / 35+865	Projektowane rowy infiltracyjne oznaczone jako R26
19	Drogi wzdłuż linii LK24	36+100 / 36+190	Projektowane rowy infiltracyjne oznaczone jako R27
20	Drogi wzdłuż linii LK24	36+252 / 37+080	Projektowane rowy infiltracyjne oznaczone jako R28 – R49
21	Drogi wzdłuż linii LK24	37+190 / 37+750	Projektowane rowy infiltracyjne oznaczone jako R50-R58
22	Drogi wzdłuż linii LK24	37+750 (drogi poprzeczne)	Istniejący rów (zlewnia niezmienniona)

23	Drogi wzdłuż linii LK24	37+750 / 39+010	Projektowane rowy infiltracyjne oznaczone jako R59-R91
24	Drogi wzdłuż linii LK24	38+975 / 39+150	Projektowany/ przebudowywany rów (zlewnia zmieniona w nieznacznym stopniu)
25	Drogi wzdłuż linii LK24	39+150 / 40+140	Projektowane rowy infiltracyjne oznaczone jako R92-R94
26	Drogi wzdłuż linii LK24	37+670 / 37+730	Projektowany rów infiltracyjny R95
27	Drogi wzdłuż linii LK24	37+757 / 39+182	Projektowane rowy infiltracyjne oznaczone jako R96-R124
28	Drogi wzdłuż linii LK24	39+712 / 40+170	Projektowane rowy infiltracyjne oznaczone jako R125 oraz 126
29	Drogi wzdłuż linii LK24	40+170 / 40+845	Projektowany rów infiltracyjny R127
30	Drogi wzdłuż linii LK24	40+170 / 40+800	Projektowany rów infiltracyjny R128
31	Drogi wzdłuż linii LK24	40+715 / 40+825	Projektowany rów infiltracyjny R129
32	Drogi wzdłuż linii LK24	40+800	Projektowany rów infiltracyjny R130
33	Drogi wzdłuż linii LK24	Droga poprzeczna na końcu linii kolejowej	Projektowane rowy infiltracyjne oznaczone jako R131 oraz 136

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 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. 1606
Liczba drzew podlegająca wycince znajdującej się w "strefie bezpieczeństwa" zgodnie z UoTK	[szt.]	ok. 63
Obszar krzewów podlegający wycince (całość):	[m ²]	ok. 5773
Obszar krzewów podlegający wycince znajdującej się w "strefie bezpieczeństwa" zgodnie z UoTK	[m ²]	ok. 1575
Obszar grup drzew podlegający wycince (całość):	[m ²]	ok. 54287
Obszar grup drzew podlegający wycince znajdującej się w "strefie bezpieczeństwa" zgodnie z UoTK	[m ²]	ok. 19057
Obszar Lasów Państwowych podlegający wycince (całość):	[m ²]	ok. 59494
Obszar prywatnych wydziałów leśnych podlegający wycince (całość):	[m ²]	ok. 63729
Obszar prywatnych wydziałów leśnych podlegający wycince znajdującej się w "strefie bezpieczeństwa" zgodnie z UoTK	[m ²]	ok. 1609

W ramach działań minimalizujących związanych z wycinką drzew i krzewów przewiduje się nasadzenia zastępcze w systemie leśnym o powierzchni min. 15,81 ha, w tym: ok. 7,81 ha na terenach zarządzanych przez Miasto Łowicz oraz ok. 8 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 Miastem Łowicz oraz Nadleśnictwem Bełchatów.

W ramach działań minimalizujących za utracone siedliska przewiduje się również montaż min. 22 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. km 34+700 – 34+900), miejsc zidentyfikowanych stanowisk chronionych gatunków roślin, zwierząt i grzybów i terenów cennych przyrodniczo wskazanych przez nadzór przyrodniczy. W bezpośrednim sąsiedztwie rzeki Widawki dopuszcza się natomiast lokalizację zaplecza technologicznego koniecznego do wykonania obiektu nad tą rzeką oraz rozbiórki elementów konstrukcyjnych, które dawniej przewidziane pod rozbudowę bocznicy zostały częściowo wykonane, lecz obecnie nie mogą być wykorzystane.

**Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Łodzi**

Grzegorz Socha
/dokument podpisany elektronicznie/