



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W ŁODZI

WOOŚ.420.28.2020.ZŻł.51

DECYZJA Nr 15/2022

z 24 czerwca 2022 r.

w sprawie zmiany decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi

Nr 34/2018 z 25 maja 2018 r., znak: WOOŚ.420.71.2018.JCh.10

o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104, art. 155 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735 ze zm.), zwanej dalej w skrócie k.p.a., w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t, a także art. 85 ust. 1 i 2 pkt 1, art. 87 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 (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1029), zwanej dalej w skrócie ustawą ooś, a także § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 i § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 i pkt 81 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 16 grudnia 2020 r. PKP Polskie Linie Kolejowe (uzupełnionego przy pismach dostarczonych do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi 22 lutego 2021 r. oraz 1 marca 2021 r.), a także uwzględniając opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łasku oraz uzgodnienie Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu,

orzekam:

zmienić decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi nr 34/2018 z 25 maja 2018 r., znak: WOOŚ.420.71.2018.JCh.10 o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo – odcinek realizacyjny – granica województw śląskie/łódzkie – Zduńska Wola Karsznice”, w następujący sposób:

I. Nadaję następujące brzmienie:

- 1) pkt I.1 ww. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi nr 34/2018 z 25 maja 2018 r., znak: WOOŚ.420.71.2018.JCh.10 o środowiskowych uwarunkowaniach:**

Wariant realizacyjny nr 2 (W2) jest wariantem ograniczonego zakresu, z założoną prędkością 140 km/h dla pociągów pasażerskich, 120 km/h dla towarowych, co odpowiada typowi linii według TSI P3, F2. Wariant zakłada realizację prac na terenie województwa łódzkiego, w następujących powiatach:

Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Łodzi

- pajęczańskim (gm. Działoszyn, Siemkowice, Kiełczygłów),
- bełchatowskim (gm. Rusiec),
- łaskim (gm. Widawa, Sędziejowice),
- zduńskowolskim (gm. Miasto Zduńska Wola, Gmina Zduńska Wola).

Inwestycja prawie w całości położona będzie na terenie zamkniętym, niemniej zachodzi konieczność wykupu i trwałego przekształcenia ok. 3,4 ha dodatkowych terenów położonych poza granicami terenu zamkniętego. W ramach realizacji Projektu W2 planuje się przywrócenie ruchu pasażerskiego dla odcinka Chorzew Siemkowice km 124+172 – Zduńska Wola Karsznice km 170+212.

Założenia przedmiotowej inwestycji:

- kompleksowa wymiana nawierzchni na odcinkach, które w chwili obecnej powodują ograniczenia prędkości bądź ich stan został zakwalifikowany do szybkiej utraty podatności,
- wzmocnienie podtorza w miejscach, które wynikają z przeprowadzonych badań geotechnicznych,
- oczyszczenie, udroźnienie bądź odbudowa rowów na szlaku,
- wykonanie/udroźnienie odwodnienia liniowego na stacjach,
- w obrębie stacji przebudowa głowic stacyjnych, wraz z wymianą nawierzchni na torach dodatkowych, których stan został określony, jako niezadowolający,
- obiekty inżynierskie – w zależności od stanu technicznego: rozbiórka i budowa w ich miejsce nowych, rozbudowa, przebudowa, odbudowa, remont, prace konserwacyjne, wymiana i przedłużenie przepustów,
- likwidacja lub remont przejazdów kolejowych,
- przebudowa/ remont peronów,
- prace remontowe obiektów kubaturowych w minimalnym zakresie, wyburzenia obiektów,
- zabudowa nowych urządzeń zewnętrznych i wewnętrznych sterowania ruchem kolejowym, wyposażenie urządzeń stacyjnych w przekaźnikowe systemy srk z nakładką komputerową, zaś szlaki w samoczynne blokady liniowe z założeniem likwidacji posterunków odstępowych,
- przebudowa sieci trakcyjnej i linii potrzeb nietrakcyjnych,
- remont/przebudowa linii teletechnicznych.

2) pkt I.2.2 ww. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi nr 34/2018 z 25 maja 2018 r., znak: WOOŚ.420.71.2018.JCh.10 o środowiskowych uwarunkowaniach:

Zaplecze budowy w tym bazy sprzętowo - materiałowe należy lokalizować:

- z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu,
- na terenie utwardzonym, w sposób zabezpieczający przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do gruntu,
- w pierwszej kolejności przy terenach stacji i przystanków kolejowych, na terenach przekształconych antropogenicznie, niekolidujących z istniejącą infrastrukturą oraz lokalnym zagospodarowaniem terenu, a jeżeli nie będzie to możliwe, na innych odpowiednio zabezpieczonych gruntach,
- poza terenami zalewowymi, nie ingerując w chronione siedliska przyrodnicze po obu stronach linii kolejowej, przy zachowaniu należytej staranności aby nie doprowadzić do zniszczenia części lub całości któregoś z siedlisk podlegających ochronie.

3) pkt I.2.12 ww. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi nr 34/2018 z 25 maja 2018 r., znak: WOOŚ.420.71.2018.JCh.10 o środowiskowych uwarunkowaniach:

Główne zaplecza budowy zorganizować poza dolinami cieków oraz rowów melioracyjnych (w odległości min. 50 m), w sposób zabezpieczający przed spływem ewentualnych zanieczyszczeń do cieków, a także poza miejscami wskazanymi poniżej:

- Warta, km 110+900 – 111+400 (powiat pajęczański, gmina Działoszyn, dz. nr 368 obręb 13 Zalesiaki, dz. nr 3829, 279/3 obręb 12 Trębaczew);
- Ciek bez nazwy, km 117+232 – 117+332 (powiat pajęczański, gmina Działoszyn, dz. nr 178, 836/6, 876, 1147, 3936, 3940, 3633, 4252, 8070 obręb 12 Trębaczew, dz. nr 240, 247 obręb 10 Sadowiec);
- Wierznica, km 121+841 – 121+941 (powiat pajęczański, gmina Siemkowice, dz. nr 2631 obręb 19 Siemkowice);
- Kanał Obrowski, km 130+739 – 130+839 (powiat pajęczański, gmina Kielczygłów, dz. nr 585 obręb 11 Huta);
- Nieciecz, km 138+250 – 138+700 (powiat bełchatowski, gmina Rusiec, dz. nr 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 170, 929, 964, 769, 770/2, 770/1 obręb 16 Rusiec);
- Widawka, km 147+908 – km 147+963 (powiat łaski, gmina Widawa, dz. nr 325, 561 obręb 26 Ruda) oraz od km 148+218 do km 148+813 (powiat łaski, gm. Widawa, dz. nr 912, 21 obręb 25 Rogóżno, dz. nr 258, 259, 260/2, 286, 287 obręb 26 Ruda);
- Dopływ spod Józefowa, km 150+670 – 150+972 (powiat łaski, gmina Widawa, dz. nr 427 obręb 25 Rogóżno);
- Dopływ z Żaglin, km 155+597 – 155+697 (powiat łaski, gmina Sędziejowice, dz. nr 283 obręb 24 Wola Wężykowa);
- Dopływ z Kresówki, km 160+800 – 161+017 (powiat łaski, gmina Sędziejowice, dz. nr 410 obręb 12 Lichawa);
- Dopływ spod Kolonii Karsznic, km 167+088 – 167+188 (powiat zduńskowolski, gmina Zduńska Wola, dz. nr 1/48, 1/35, 221/1 obręb 9 Karsznice);
- „Dolina Grabi” km 160+627 – 162+671 wraz z rzeką Grabia (powiat łaski, gmina Sędziejowice, działka numer 410 obręb 12 Lichawa, działka numer 202, 26, 218/1, 222, 221/1, 30, 668/1, 207/1, 659, 667/1, 665/1, 223, 664, 661, 209/1, 213/1, 205/1, 221/2, 215/1, 660, 662, 219/1, 220/1, 211/1, 203/1, 225, 663, 214/1, 216/1, 204/1, 212/1, 210/1, 224, 217/1, 31/1, 208/1 obręb 4 Dobra, działka numer 307 obręb 11 Kustrzyce);
- w kilometrażu lk 131: km 142+872 – 143+092 lk 131 – po obu stronach linii kolejowej (płat siedliska 6510 Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*))
- w kilometrażach lk 131: km 111+210 – 111+334 (L/P), km 111+346 – 111+461 (L), km 155+529 – 155+640 (L), km 155+561 – 155+668 (P) (płaty 91E0* Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródłiskowe).

Powyższe nie dotyczy miejsc zlokalizowanych wzdłuż odcinków linii LK nr 131 Rusiec Łódzki (km 137+500) – Zduńska Wola Karsznice (km 170+212); LK nr 542 od km 3+537 do km 7+434 oraz LK nr 739 od km -0+301 do km 4+059 obecnie przekształconych i użytkowanych, gdzie nadzór przyrodniczy dopuści możliwość lokalizacji zaplecza budowy, a zaplecze budowy będzie ogrodzone siatką ochronną i płotkiem herpetologicznym.

4) pkt I.2.14 ww. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi nr 34/2018 z 25 maja 2018 r., znak: WOŚ.420.71.2018.JCh.10 o środowiskowych uwarunkowaniach:

Zakaz lokalizowania baz materiałowych, sprzętowych, dróg dojazdowych w bezpośredniej bliskości linii kolejowej z granicą Parku Krajobrazowego Międzyrzecza Warty i Widawki, tj. po stronie lewej od linii kolejowej lk 131 w km: 147+518 – 148+856 (1,338 km – powiat łaski, gmina Widawa, dz. nr 858, 859, 840, 898, 901, 902, 903, 904, 905, 912 obręb 25 Rogóżno, dz. nr 258, 314, 561, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325,

256/2, 256/1 obręb 26 Rudna) oraz km 154+962 – 156+714 (1,752 km – powiat łaski, gmina Sędziejowice, dz. nr 153/2, 435, 432, 117, 281, 283 obręb 24 Wola Wężykowa, dz. nr 609/1, 610/2 obręb Kozuby Stare i Nowe) – łącznie na długości ok. 3,1 km. Na tych odcinkach wskazuje się na konieczność (o ile to możliwe) prowadzenia prac z torowiska.

Powyższe nie dotyczy dróg dojazdowych obecnie funkcjonujących i użytkowanych, gdzie nadzór przyrodniczy dopuści możliwość lokalizacji drogi dojazdowej, a droga dojazdowa będzie ogrodzone siatką ochronną i ewentualnie płotkiem herpetologicznym.

5) pkt I.2.15 ww. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi nr 34/2018 z 25 maja 2018 r., znak: WOOŚ.420.71.2018.JCh.10 o środowiskowych uwarunkowaniach:

Przebudowywane i nowe obiekty inżynierskie zlokalizowane poza miejscowościami dostosować kolorystycznie do otoczenia, zwłaszcza obiekty na odcinkach linii przecinających obszary chronione pod względem krajobrazu, tj.:

- nowy wiadukt drogowy w km 147+084 lk 131 leżący w obrębie Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Widawki;
- most kolejowy w km 148+394 lk 131 leżący w obrębie Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Widawki oraz na odcinku w bezpośrednim sąsiedztwie z Parkiem Krajobrazowym Międzyrzecza Warty i Widawki;
- most kolejowy w km 150+890 lk 131 leżący w obrębie Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Widawki;
- most kolejowy w km 111+320 lk 131 w pobliżu Działoszyńskiego Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego;
- most kolejowy w km 155+639 leżący w obrębie Parku Krajobrazowego Międzyrzecza Warty i Widawki;
- wiadukt kolejowy w km 160+967 leżący w obrębie Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego Dolina Grabi;
- most kolejowy w km 161+848 nad rzeką Grabią leżący w obrębie Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego Dolina Grabi oraz Obszaru Natura 2000 Grabia PLH100021.

6) pkt I.2.16 ww. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi nr 34/2018 z 25 maja 2018 r., znak: WOOŚ.420.71.2018.JCh.10 o środowiskowych uwarunkowaniach:

Magazynowanie sprzętu, materiałów i odpadów, w tym zawierających substancje szkodliwe, np. smary, farby oraz miejsca postoju maszyn (podczas gdy nie są używane na terenie inwestycji) powinno odbywać się nie bliżej niż 30 m od istniejących zbiorników wodnych i min. 50 m od cieków wodnych.

Powyższe nie dotyczy miejsc zlokalizowanych wzdłuż odcinków linii LK nr 131 Rusiec Łódzki (km 137+500) – Zduńska Wola Karsznice (km 170+212); LK nr 542 od km 3+537 do km 7+434 oraz LK nr 739 od km -0+301 do km 4+059 obecnie przekształconych i użytkowanych, gdzie nadzór przyrodniczy dopuści możliwość lokalizacji zaplecza budowy, a zaplecze budowy będzie ogrodzone siatką ochronną i płotkiem herpetologicznym.

7) pkt I.2.20 ww. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi nr 34/2018 z 25 maja 2018 r., znak: WOOŚ.420.71.2018.JCh.10 o środowiskowych uwarunkowaniach:

W celu minimalizacji oddziaływań związanych z pracą w korycie rzeczonym w granicach specjalnego obszaru ochrony siedlisk Grabia PLH100021, w szczególności związaną z pracą ciężkiego sprzętu należy przestrzegać poniższych wytycznych:

- do minimum ograniczyć intensywność, zakres i obszar prac, zwłaszcza prowadzonych ciężkim sprzętem;
- wszelkie prace w korycie Grabi prowadzić pod nadzorem przyrodniczym;

- prace w korycie ciekę muszą bezwzględnie być prowadzone w pełni sprawnym sprzętem ze szczelnymi układami zasilania (benzyna lub olej napędowy);
- nie pozostawiać sprzętu budowlanego w korycie ciekę bez dozoru.

Wykluczyć wprowadzanie ciężkiego sprzętu do zbiornika starorzecza 3150 w km ok. 161+600. W celu zabezpieczenia siedliska zastosować rusztowania podwieszane do konstrukcji obiektu wyposażone w siatki ochronne chroniące przed ewentualnym zanieczyszczeniem czy przedostaniem się materiałów naprawczych itp.

8) pkt I.2.23 ww. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi nr 34/2018 z 25 maja 2018 r., znak: WOŚ.420.71.2018.JCh.10 o środowiskowych uwarunkowaniach:

W km lk 131: 161+105 – 161+505 (L) w miejscu występowania czerwończyka nieparka (*Lycaena dispar*) wykluczyć wszelkie działania, które mogłyby doprowadzić do zmiany warunków wodnych, tj. głębokie wykopy mogące spowodować lej depresyjny. Dla zapewnienia nienaruszenia mechanicznego siedlisk należy wyeliminować jakiegokolwiek zajęcie tego terenu, tj. wyłączyć oba płyty z lokalizacji parku maszynowego i składu materiałów oraz zabezpieczyć płyty przed jakąkolwiek penetracją maszyn i ludzi, związaną z prowadzonymi pracami budowlanymi (taśmy ostrzegawcze). Na odcinku tym prace prowadzić z torowiska. W przypadku niemożności technicznych — nadzór entomologiczny określi inne, nieszkodliwe dla siedlisk motyla, warunki robót budowlanych.

9) pkt I.2.25 ww. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi nr 34/2018 z 25 maja 2018 r., znak: WOŚ.420.71.2018.JCh.10 o środowiskowych uwarunkowaniach:

Miejsce występowania siedliska 91E0* Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródłiskowe) – płyty w kilometrażach lk 131: 111+210 – 111+334 (L/P), 111+346 – 111+461 (L), 155+610 – 155+690 (P), 155+613 – 155+660 (L), 161+140 – 161+400 (P) – wzdłuż granicy bezpośredniego oddziaływania wygrodzić taśmami ostrzegawczymi granice płatów – zaraz po zakończeniu wycinek a przed rozpoczęciem budowy. Po zakończeniu robót budowlanych taśmy należy usunąć, a teren uporządkować. Wykluczyć lokalizację baz materiałowych i sprzętowych.

10) pkt I.2.26 ww. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi nr 34/2018 z 25 maja 2018 r., znak: WOŚ.420.71.2018.JCh.10 o środowiskowych uwarunkowaniach:

Stanowisko płonnika pospolitego (*Polytrichum commune*), torfowca kończystego (*Sphagnum fallax*), torfowca nastroszonego (*Sphagnum squarrosum*), torfowca okazałego (*Sphagnum riparium*) – w km 149+506 – 149-565 (L), odl. 26 m w km: 149+527, ew. pow. do zniszczenia: 73 m² – objąć nadzorem botanicznym. Wygrodzić siedlisko taśmami ostrzegawczymi.

11) pkt I.2.28 ww. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi nr 34/2018 z 25 maja 2018 r., znak: WOŚ.420.71.2018.JCh.10 o środowiskowych uwarunkowaniach:

W km 148+342 – 148+444 (L/P) lk 131 w miejscu występowania kozy (*Cobitis taenia*), minoga strumieniowego (*Lampetra planeri*), minoga ukraińskiego (*Eudontomyzon mariae*), piekielnicy (*Alburnus bipunctatus*), śliza pospolitego (*Barbatula barbatula*) oraz trzepli zielonej (*Ophiogomphus cecilia*) rz. Widawka – ograniczyć wprowadzanie sprzętu ciężkiego do koryta rzecznoego do minimum. W fazie budowy zachować przepływ, w tym nie przekładać koryta ciekę. Place składowe i sprzętowe oraz zaplecza budowy zlokalizować nie bliżej niż 50 m od brzegów rzeki. Podczas prac remontowych pod obiektem mostowym zastosować

zabezpieczenia koryta rzeki w postaci siatki podwieszanej pod obiektem przed przedostaniem się do wody fragmentów materiałów budowlanych. Prace polegające na likwidacji lokalnych zatorów w postaci zatrzymanych karpisk i innych naturalnych blokad spływu prowadzić tak szybko jak to możliwe w okresie najmniejszej aktywności ryb, tj. późna jesień do: wczesna wiosna.

12) pkt I.2.30 ww. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi nr 34/2018 z 25 maja 2018 r., znak: WOŚ.420.71.2018.JCh.10 o środowiskowych uwarunkowaniach:

Przed rozpoczęciem prac zabezpieczyć stanowiska roślin i zwierząt chronionych znajdujące się w zasięgu oddziaływania budowy planowanej inwestycji, a gdy zabezpieczenie nie będzie możliwe należy uzyskać zezwolenie regionalnego dyrektora ochrony środowiska na czynności podlegające zakazom w stosunku do dziko występujących lub innych niż dziko występujących gatunków roślin i zwierząt objętych ochroną:

– Porosty – lokalizacja stanowisk narażonych na zniszczenie w poniższej tabeli:

Kilometraż linii kolejowej nr 131	Odległość od linii kolejowej	Powierzchnia narażona na zniszczenie [m ²]	Strona	Nazwa gatunkowa
149+051 – 149+091	4	658	Lewa	Chrobotek reniferowy (Cladonia rangiferina)
149+992 – 150+032	3	177	Prawa	Chrobotek reniferowy (Cladonia rangiferina)

– Mszaki – lokalizacja stanowisk narażonych na zniszczenie w poniższej tabeli:

Kilometraż linii kolejowej nr 131	Odległość od linii kolejowej	Powierzchnia narażona na zniszczenie [m ²]	Strona	Nazwa gatunkowa
149+506 – 149+565	26	73	Lewa	Płonnik pospolity (Polytrichum commune)
149+506 – 149+565	26	73	Lewa	Torfowiec kończysty (Sphagnum fallax)
149+506 – 149+565	26	73	Lewa	Torfowiec nastroszony (Sphagnum squarrosum)
149+506 – 149+565	26	73	Lewa	Torfowiec okazały (Sphagnum riparium)

– Kocanki piaskowe (*Helichrysum arenarium*) – lokalizacja stanowisk narażonych na zniszczenie w poniższej tabeli:

Kilometraż linii kolejowej nr 131	Odległość od linii kolejowej	Powierzchnia narażona na zniszczenie [m ²]	Strona
141+386	10	13	Prawa
146+876	5	439	Prawa
147+219	6	112	Prawa
147+312	4	237	Prawa
147+374	5	177	Prawa
148+074	11	41	Prawa
148+176	0	274	Lewa
149+461	12	6	Lewa
151+928	4	501	Prawa
3+571 (LK739)	39	178	Prawa
148+235	5	606	Lewa

- Czerwończyk nieparek (*Lycaena dispar*) siedlisko gatunku w km 111+364 – 111+496 (L/P) lk 131 (powiat pajęczański, gmina Działoszyn, działki numer 3829, 279/3 obręb 12 Trębaczew);
- Trzepla zielona (*Ophiogomphus cecitia*) w km 111+142 – 111+367 lk 131, do ewentualnego zniszczenia: 5406,73 m² siedliska, co stanowi 12,58 % oszacowanego stanowiska gatunku; w zakresie obiektów na rzece Grabia i Widawka: uzyskać stosowną decyzję derogacyjną;
- Mrówka ćmawa (km 156+947, strona prawa) – w przypadku konieczności przeniesienia gniazda – uzyskać stosowną decyzję derogacyjną, a prace prowadzić pod nadzorem entomologicznym;
- Trzmiele (*Bombus sp.*) lokalizacja stanowisk narażonych na zniszczenie w poniższej tabeli:

Kilometraż linii kolejowej nr 131	Powierzchnia narażona na zniszczenie (m ²)	Gatunek
111+351 – 111+509	8259,98	Trzmiel rudy (<i>Bombus pascuorum</i>)
129+645 – 129+840	4913,54	Trzmiel rudy (<i>Bombus pascuorum</i>)

- Ślimak winniczek (*Helix pomaria*) – lk 131 km 111+351 – 111+509 (L, P) – przed rozpoczęciem prac budowlanych – wykorzystując wiaderko – pozierać okazy i wynieść je w odleglejsze, podobne siedliskowo tereny. Pracownicy podczas prac budowlanych winni na bieżąco monitorować miejsce i wynosić okazy poza plac budowy.
- oraz siedliska po obu stronach lk na całej długości wzdłuż odcinków linii LK nr 131 Rusiec Łódzki (km 137+500) – Zduńska Wola Karsznice (km 170+212); LK nr 542 od km 3+537 do km 7+434 oraz LK nr 739 od km -0+301 do km 4+059.

13) pkt I.2.39 ww. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi nr 34/2018 z 25 maja 2018 r., znak: WOŚ.420.71.2018.JCh.10 o środowiskowych uwarunkowaniach:

Poprawić funkcjonalność poniższych obiektów inżynierskich na lk 131 do pełnienia funkcji zespolonych przejść dla zwierząt:

- km 112+572, wiadukt kolejowy;
- km 121+717, wiadukt dla drogi publicznej;
- km 130+791, most nad potokiem;
- km 138+402, most nad rzeką Nieciecz;
- km 148+394 most nad rzeką Widawką;
- km 150+890, most kolejowy;
- km 153+849, przepust sklepienie, jednootworowy;
- km 161+848, most nad rzeką Grabią

poprzez:

- stworzenie warunków glebowych odpowiednich dla rozwoju pokrywy trawiastej i mało wymagających krzewów - w strefach;
- wprowadzenie pokrywy roślinnej na powierzchni i w bezpośrednim otoczeniu obiektu, przez nasadzenia krzewów oraz obsiew mieszkanką traw i roślin motylkowych, wspieranie spontanicznej ekspansji roślinności miejscowej (zaniechanie wykaszania, stosowania herbicydów);
- wprowadzenie elementów siedliskotwórczych w postaci głazów (pojedyncze duże, sterty mniejszych), karp korzeniowych, stert gałęzi etc.; powyższe elementy należy wprowadzać tworząc liniowe ciągi naprowadzające i ułatwiające ukrycie małym zwierzętom oraz tworząc zapory utrudniające niepożądany ruch pojazdów w strefach przeznaczonych dla zwierząt.

14) pkt I.2.53 ww. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi nr 34/2018 z 25 maja 2018 r., znak: WOŚ.420.71.2018.JCh.10 o środowiskowych uwarunkowaniach:

Prace związane z czerwoczykiem nieparkiem, trzeplą zieloną oraz mrówką ćmawą prowadzić pod nadzorem entomologicznym.

15) pkt I.2.66 ww. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi nr 34/2018 z 25 maja 2018 r., znak: WOŚ.420.71.2018.JCh.10 o środowiskowych uwarunkowaniach:

Zmianę klasyfikacji odpadów niebezpiecznych o kodzie 17 05 07* na odpady inne niż niebezpieczne dokonać w trybie zgłoszenia, o którym mowa w art. 8 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 o odpadach (tj. Dz. U. 2022 poz. 699) i uzyskać decyzję marszałka województwa właściwego odpowiednio ze względu na miejsce wytwarzania lub gospodarowania odpadami zatwierdzającą zmianę klasyfikacji odpadów niebezpiecznych na odpady inne niż niebezpieczne.

16) pkt I.2.77 ww. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi nr 34/2018 z 25 maja 2018 r., znak: WOŚ.420.71.2018.JCh.10 o środowiskowych uwarunkowaniach:

Odpady niebezpieczne w tym zanieczyszczony grunt, magazynować w wyznaczonym miejscu, ogrodzonym, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych oraz zabezpieczonym przed dostępem osób nieupoważnionych. Miejsce magazynowania odpadów niebezpiecznych oznaczyć i zabezpieczyć przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt oraz w miarę potrzeb oznakować. Odpady sklasyfikowane jako niebezpieczne wielkogabarytowe magazynować w miejscach zabezpieczonych przed spływem powierzchniowym, w sposób wykluczający ich przenikanie do ziemi i wód np. w szczelnych pojemnikach odpornych na działania odpadów, w przypadku zanieczyszczonych mas ziemnych np. poprzez zabezpieczenie folią.

17) pkt I.3.6 ww. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi nr 34/2018 z 25 maja 2018 r., znak: WOŚ.420.71.2018.JCh.10 o środowiskowych uwarunkowaniach:

Wykonać ekrany akustyczne (jeśli na dzień wykonania danego ekranu nadal będzie/ą istniały jakikolwiek/ekolwiek budynek/ki chronione akustycznie, dla których w przedmiotowej dokumentacji stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu) dla odcinków linii kolejowej, wskazanych w poniższej tabeli, w której wskazane zostały minimalne wymagania dotyczące parametrów ww. ekranów akustycznych.

Numer linii kolejowej	Kilometraż		Parametry					
	od	do	Strona	Długość [m]	Wysokość [m]	Powierzchnia [m ²]	Rodzaj	Odległość od osi
131	111+442	111+625	prawa	170	1,5	255	odbijający	3
131	113+538	113+586	prawa	50	4	200	pochłaniający	20-32
131	114+095	114+125	prawa	40	5	200	pochłaniający	13-30
131	114+125	114+137	prawa	15	3,5	52,5	pochłaniający	24-32
131	114+194	114+224	prawa	33	4	132	pochłaniający	17-34
131	114+224	114+255	prawa	39	3,5	136,5	pochłaniający	17-37
131	118+291	118+340	prawa	48	2	96	odbijający	2,5
131	122+802	122+842	prawa	45	3,5	157,5	pochłaniający	7-25

Numer linii kolejowej	Kilometraż		Parametry					
	od	do	Strona	Długość [m]	Wysokość [m]	Powierzchnia [m ²]	Rodzaj	Odległość od osi
131	122+832	122+892	prawa	60	2,5	150	pochłaniający	3
131	129+905	129+949	prawa	43	2	86	pochłaniający	2,5
131	136+891	136+934	lewa	42	2	84	pochłaniający	2,5
131	137+707	137+779	Lewa	76	3	228	pochłaniający	4
131	137+779	137+824	Lewa	45	2	90	pochłaniający	4
131	137+824	137+869	Lewa	43	2,5	108	pochłaniający	4
131	137+881	138+000	Lewa	118	2	236	pochłaniający	3
131	138+998	139+089	Prawa	92	1,5	138	pochłaniający	3
131	140+499	140+551	Lewa	52	1,5	78	pochłaniający	4
131	140+532	140+560	Prawa	29	2	58	pochłaniający	8
131	140+579	140+663	Prawa	82	3	246	pochłaniający	7
131	141+236	141+317	Lewa	81	2	162	pochłaniający	3
131	141+369	141+455	Prawa	86	2	172	pochłaniający	4
131	146+297	146+608	Lewa	311	2,5	778	pochłaniający	12
131	146+463	146+667	Prawa	202	2	404	pochłaniający	10
131	146+608	146+628	Lewa	20	3,5	70	pochłaniający	12
131	146+628	146+669	Lewa	40	4	160	pochłaniający	11
131	146+669	146+689	Lewa	21	3,5	74	pochłaniający	10
131	146+689	146+850	Lewa	162	2,5	405	pochłaniający	4
131	146+840	146+908	Prawa	69	2	138	pochłaniający	4
131	146+850	146+905	Lewa	55	2	110	pochłaniający	4
131	146+905	147+026	Lewa	120	2,5	300	pochłaniający	4
131	147+098	147+132	Prawa	34	1,5	51	pochłaniający	3
131	147+261	147+337	Prawa	75	1,5	113	pochłaniający	4
131	148+101	148+138	Prawa	37	4	148	pochłaniający	10
131	148+148	148+151	Prawa	13	3,5	46	pochłaniający	10
131	148+151	148+186	Prawa	34	4,5	153	pochłaniający	9
131	148+155	148+244	Lewa	89	2,5	223	pochłaniający	3
131	152+629	152+701	Prawa	73	2,5	183	pochłaniający	3
131	152+831	152+926	Lewa	94	3	282	pochłaniający	6
131	152+899	152+932	Prawa	32	2	64	pochłaniający	5
131	152+937	152+964	Lewa	27	3	81	pochłaniający	6
131	152+949	153+009	Prawa	61	3	183	pochłaniający	6
131	153+442	153+471	Prawa	32	3	96	pochłaniający	4
131	153+477	153+507	Prawa	38	3	114	pochłaniający	7
131	157+175	157+254	Prawa	85	3	255	pochłaniający	23
131	157+310	157+382	Lewa	72	7	504	pochłaniający	48
131	157+382	157+421	Lewa	38	4	153	pochłaniający	49

Numer linii kolejowej	Kilometraż		Parametry					
	od	do	Strona	Długość [m]	Wysokość [m]	Powierzchnia [m ²]	Rodzaj	Odległość od osi
131	157+520	157+589	Prawa	71	2	142	pochłaniający	23
131	158+421	158+500	Prawa	79	1,5	119	pochłaniający	4
131	158+500	158+549	Prawa	49	2,5	123	pochłaniający	4
131	158+508	158+554	Lewa	47	1,5	71	pochłaniający	4
131	158+568	158+611	Prawa	43	1,5	65	pochłaniający	4
131	158+576	158+680	Lewa	103	1,5	155	pochłaniający	4
131	158+881	158+964	Lewa	80	2	160	pochłaniający	4
131	158+911	159+010	Prawa	96	1,5	144	pochłaniający	3
131	160+484	160+647	Prawa	162	1,5	243	pochłaniający	3
131	160+602	160+735	Lewa	132	1,5	198	pochłaniający	3
131	164+059	164+135	Prawa	76	1,5	114	pochłaniający	4
131	165+071	165+148	Lewa	78	3	234	pochłaniający	3
131	166+683	166+743	Prawa	62	2,5	155	pochłaniający	4
131	167+077	167+145	Lewa	68	2,5	170	pochłaniający	8
131	167+145	167+527	Lewa	22	3,5	77	pochłaniający	4
131	167+168	167+192	Lewa	24	4,5	108	pochłaniający	9
131	167+192	167+527	Lewa	337	5,5	1854	pochłaniający	4
131	167+526	167+546	Lewa	20	3,5	70	pochłaniający	7
131	167+546	167+565	Lewa	19	4,5	86	pochłaniający	7
131	167+565	167+594	Lewa	29	3,5	102	pochłaniający	7
131	169+013	169+148	Lewa	135	2,5	337	pochłaniający	5
131	169+381	169+533	Lewa	151	2	302	pochłaniający	5

18) pkt I.6 ww. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi nr 34/2018 z 25 maja 2018 r., znak: WOOŚ.420.71.2018.JCh.10 o środowiskowych uwarunkowaniach:

Stwierdzam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej, po upływie jednego roku od dnia przywrócenia do normalnego użytkowania linii kolejowych, których dotyczy przedmiotowa inwestycja, tj. „Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo – odcinek realizacyjny – granica województw śląskie/łódzkie – Zduńska Wola Karsznice” i przedstawienia jej wyników Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Łodzi w terminie 18 miesięcy od ww. okresu.

1. W zakresie ochrony przed hałasem:
 - a) zakres opracowania powinien obejmować pomiary, które pozwolą na m.in. porównanie ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko oraz ocenę skuteczności zastosowanych środków ochrony przed hałasem (ekranów akustycznych) na terenach wymagających ochrony akustycznej,
 - b) pomiary poziomu hałasu winny być wykonane zgodnie z metodyką referencyjną, łącznie z pomiarami rzeczywistego natężenia ruchu, przez laboratorium akredytowane, pamiętając aby zgodnie z ww. metodyką referencyjną punkty pomiarowe lokalizować

na terenach objętych ochroną przed hałasem w taki sposób, aby przeprowadzone w nich pomiary pozwoliły na ustalenie miejsca o największym oddziaływaniu hałasu na ludzi w miejscu ich możliwego pobytu ze źródeł, których pomiary dotyczą, z uwzględnieniem zasady, że na terenie niezabudowanym (czyli obszarach chronionych akustycznie wokół istniejącego budynku chronionego akustycznie) punkty pomiarowe lokalizuje się na wysokości nie mniejszej niż 1,5 m nad powierzchnią terenu,

- c) wraz ze sprawozdaniem z ww. pomiarów należy dołączyć aktualną (tzn. wydaną nie wcześniej niż sześć miesięcy od daty przeprowadzenia pomiarów) tzw. klasyfikację akustyczną uzyskaną od każdej właściwej jednostki samorządu terytorialnego, w której będą wskazane informacje na temat terenów chronionych akustycznie, w otoczeniu przedmiotowej linii kolejowej, a także informację o faktycznym zagospodarowaniu terenów chronionych akustycznie wyznaczonych w obowiązujących zapisach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego; jeśli w ww. klasyfikacjach akustycznych wskazane będą nowe tereny chronione akustycznie, znajdujące się w potencjalnym oddziaływaniu akustycznym przedmiotowego przedsięwzięcia, których nie uwzględniono na załącznikach graficznych z obliczeń w ww. raporcie i jego aneksach, należy również dla tych lokalizacji wykonać ww. pomiary dla pory dnia i dla pory nocy.
- d) badania powinny być przeprowadzone przez laboratorium posiadające certyfikat akredytacji dla wykonywanego rodzaju pomiarów, wydany przez PCA lub równoprawną jednostkę akredytującą,
- e) wraz z pomiarami należy przedstawić zestawienie ilości i rodzajów pociągów, które kursowały w dobie, w której przeprowadzono pomiary,
- f) należy przeprowadzić pomiary na terenie chronionym akustycznie (teren działki ewidencyjnej, na której znajduje się budynek chroniony akustycznie) dla każdego z wymienionych w poniższej tabeli punktów pomiarowych; podkreślenia wymaga, iż przy ich analizie należy zastosować wyłącznie metodę rzeczywistych pomiarów wykonywanych w terenie (a nie metodę obliczeniową):

Nr receptora	Nr linii kolejowej	Kilometraż	Odległość od osi torów [m]	Odległość budynków od terenu kolejowego [m]
13	131	113+102	42	11
15	131	113+134	79	19
52	131	114+035	47	17,5
54	131	114+082	47	38,8
66	131	114+261	50	11,5
68	131	114+263	48	27,1
69	131	114+276	65	29,3
74	131	114+322	76	64,9
100	131	123+740	51	43,2
7	131	140+526	56	29
17	131	145+140	110	101
38	131	146+866	73	56
52	131	148+136	61	13
58	131	152+664;	70	36
59	131	152+824	131	116
92	131	158+921	80	31
123	131	166+730	89	49
124	131	166+850	102	63
138 lub 140 lub 146	131	168+691	81	40
158	542	5+235	37	11
183 lub 184 lub 187	739	3+466; 3+482; 3+599	91; 93; 93	49; 52; 25
237 lub 238	739	5+214; 5+214	89; 104	33; 33

- II. W punkcie I.2 ww. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi Nr 34/2018 z dnia 25 maja 2018 r. znak: WOOŚ.420.71.2019.JCh.10 dodaje się:**
- 1) po pkt 91 pkt 92 o następującym brzmieniu:**

Miejsce występowania siedliska 6430 ziołorośla górskie (*Adenostylin alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*) – płaty – w kilometrażach lk 131: 161+815 – 161+821, 161+848 – 161+860, 161+873 – 161+880 (obie strony) – wzdłuż granicy bezpośredniego oddziaływania wygradzić taśmami ostrzegawczymi granice płatów oraz odpowiednio oznakować – zaraz po zakończeniu wycinek a przed rozpoczęciem budowy. Na tymczasowym ogrodzeniu zamieścić informację następującej treści: „Zakaz wstępu - stanowiska gatunków i siedlisk prawem chronionych. Po zakończeniu robót budowlanych taśmy należy usunąć, a teren uporządkować. Wykluczyć lokalizację głównych baz materiałowych i sprzętowych w bezpośrednim sąsiedztwie zachowanych powierzchni płatów.
 - 2) po pkt 92 dodaje się pkt 93 o następującym brzmieniu:**

Miejsce występowania siedliska 3150, starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion* – płat w kilometrażu lk 131: 161+821 – 161+836 (L/P) – wykluczyć ingerencję w siedlisko. Wykluczyć lokalizację baz materiałowych i sprzętowych. W celu zabezpieczenia siedliska zastosować rusztowania podwieszane do konstrukcji mostu kolejowego na rzece Grabia wyposażone w siatki ochronne chroniące przed ewentualnym zanieczyszczeniem czy przedostaniem się materiałów naprawczych itp.
 - 3) po pkt 93 dodaje się pkt 94 o następującym brzmieniu:**

W km 161+800 – 161+900 (L/P) lk 131 w miejscu występowania minoga ukraińskiego (*Eudontomyzon mariae*), kozy pospolitej (*Cobitis taenia*), śliza pospolitego (*Barbatula barbatula*), trzepli zielonej (*Ophiogomphus cecilia*), rz. Grabia – ograniczyć wprowadzanie sprzętu ciężkiego do koryta rzeczno do minimum. W fazie budowy zachować przepływ, w tym nie przekładać koryta ciek. Place składowe i sprzętowe oraz zaplecza budowy zlokalizować nie bliżej niż 50 m od brzegów rzeki. Podczas prac remontowych pod obiektem mostowym zastosować zabezpieczenia koryta rzeki w postaci siatki podwieszanej pod obiektem przed przedostaniem się do wody fragmentów materiałów budowlanych. Prace polegające na likwidacji lokalnych zatorów w postaci zatrzymanych karpisk i innych naturalnych blokad spływu prowadzić tak szybko jak to możliwe w okresie najmniejszej aktywności ryb, tj. późna jesień do: wczesna wiosna.
 - 4) po pkt 94 dodaje się pkt 95 o następującym brzmieniu:**

Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych powinno być zgodne z przepisami szczególnymi, w tym rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz.U. poz. 1311).
- III. Odstępuję od wykonania warunku wskazanego w pkt I.2.21 ww. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi Nr 34/2018 z dnia 25 maja 2018 r., znak: WOOŚ.420.71.2019.JCh.10.**
- IV. Pozostałe zapisy zmienianej decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi Nr 34/2018 z dnia 25 maja 2018 r., znak: WOOŚ.420.71.2018.JCh.10 nie ulegają zmianie.**
- V. Załącznik nr 1 do decyzji zmienianej – Charakterystyka przedsięwzięcia – otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji.**
- VI. Niniejszej decyzji nadaję rygor natychmiastowej wykonalności.**

UZASADNIENIE

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi (zwanego dalej w skrócie RDOŚ w Łodzi) 29 grudnia 2020 r. wpłynęło pismo z 16 grudnia 2020 r., znak: IOS6c-4426-21.2/2020 PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. reprezentowanych przez pełnomocnika

stanowiące wniosek o zmianę decyzji Nr 34/2018 RDOŚ w Łodzi z 25 maja 2018 r. znak: WOOS.420.71.2018.JCh.10 o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo – odcinek realizacyjny – granica województw śląskie/łódzkie – Zduńska Wola Karsznice” w zakresie Rusiec Łódzki (km 137+500) do Zduńska Wola Karsznice (km 170+212).

Do ww. wniosku dołączono 3 egzemplarze raportu o oddziaływaniu na środowisko w formie papierowej oraz na informatycznym nośniku danych, mapę w formie papierowej oraz elektronicznej w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, o którym mowa w ust. 3a zdanie drugie, poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującą przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz przewidywany obszar, o którym mowa w ust. 3a zdanie drugie, pełnomocnictwo udzielone przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz

oraz dowód uiszczenia opłaty skarbowej (za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i udzielone pełnomocnictwa).

Zgodnie z art. 87 ustawy ooś, przepisy działu V oraz działu VI stosuje się odpowiednio w przypadku zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Przepis art. 155 k.p.a. stosuje się odpowiednio, z zastrzeżeniem, że zgodę wyraża wyłącznie strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na którego została przeniesiona decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach. Zgodnie z art. 155. k.p.a. decyzja ostateczna, na mocy której strona nabyła prawo, może być w każdym czasie za zgodą strony uchylona lub zmieniona przez organ administracji publicznej, który ją wydał, jeżeli przepisy szczególne nie sprzeciwiają się uchyleniu lub zmianie takiej decyzji i przemawia za tym interes społeczny lub słuszny interes strony; przepis art. 154 § 2 stosuje się odpowiednio.

Planowane zamierzenie inwestycyjne należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 i § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 i pkt 81 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, i dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być wymagany.

Organami opiniującymi/uzgadniającymi w przedmiotowym postępowaniu, zgodnie z art. 6a, art. 77 ust. 1 pkt 2 i pkt 4 oraz art. 78 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś są Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łasku oraz Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu.

W dalszej kolejności tutejszy organ uznał w procesie ustalania kręgu stron, że jest ich powyżej 10. Zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy ooś: „Jeżeli liczba stron postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekracza 10, stosuje się przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego”.

RDOŚ w Łodzi pismem z 14 stycznia 2021 r., znak: WOOS.420.28.2020.JCh wezwał wnioskodawcę w trybie art. 64 § 2 k.p.a. do uzupełnienia braków formalnych ww. wniosku o zmianę decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, tj. wskazanie w treści wniosku zakresu zmian decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, przedłożenie wymaganej zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt 3 poświadczonej przez właściwy organ kopii mapy ewidencyjnej, w postaci papierowej lub elektronicznej, obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz przewidywany obszar, o którym mowa w ust. 3a zdanie drugie oraz przedłożenie wymaganej zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt 3a mapy, w postaci papierowej oraz elektronicznej, w skali

zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, o którym mowa w ust. 3a zdanie drugie, wraz z wyznaczoną odległością, o której mowa w ust. 3a pkt 1; w przypadku przedsięwzięć innych niż wymienione w pkt 4 mapę sporządza się na podkładzie wykonanym na podstawie kopii mapy ewidencyjnej, o której mowa w pkt 3 dla całego zakresu przedmiotowego przedsięwzięcia, dla którego została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.

Odpowiedź na powyższe wezwanie została przesłana do tut. organu przy pismach z 16 lutego 2021 r., znak: IOS6.452.7.2021.KK.1. ISW-00847-I oraz z 26 lutego 2021 r., znak: IOS6.452.7.2021.KK.2. ISW-00847-I.

Obwieszczeniem z 19 marca 2021 r., znak: WOOŚ.420.28.2020.JCh.2, RDOŚ w Łodzi poinformował strony postępowania o wszczęciu postępowania dla ww. przedsięwzięcia, wpływie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, przystąpieniu do procedury oceny oddziaływania na środowisko, o organie właściwym do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, o organach uczestniczących w prowadzonym postępowaniu oraz o nowym terminie wydania decyzji zmieniającej decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Następnie, zawiadomieniem z tego samego dnia, znak: WOOŚ.420.28.2020.JCh.3, podano do publicznej wiadomości m.in. informacje o wszczęciu ww. postępowania administracyjnego, o przystąpieniu do procedury oceny oddziaływania na środowisko, o organie właściwym do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla powyższego przedsięwzięcia oraz o organach opiniujących. Powyższe obwieszczenie oraz zawiadomienie zostało obwieszczony w Urzędzie Gminy Popów, Urzędzie Miasta i Gminy Działoszyn, Urzędzie Gminy Siemkowice, Urzędzie Gminy Kiełczygłów, Urzędzie Gminy Rusiec, Urzędzie Gminy Widawa, Urzędzie Gminy Sędziejowice, Urzędzie Gminy Zduńska Wola, Urzędzie Miasta Zduńska Wola oraz zamieszczone na tablicy ogłoszeń w RDOŚ w Łodzi i na stronie internetowej <http://bip.lodz.rdos.gov.pl>.

Przy piśmie z 18 marca 2021 r., znak: IOS6.452.7.2021.KK.3. ISW-00847-I PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., reprezentowane przez pełnomocnika przesyłały dodatkowe wyjaśnienia w sprawie.

Po analizie przedłożonej dokumentacji, RDOŚ w Łodzi pismem z 29 kwietnia 2021 r., znak: WOOŚ.420.28.2020.JCh.13 zwrócił się do Wnioskodawcy o uzupełnienie merytorycznego raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Pismem z 27 maja 2021 r., znak: IOS6.52.7.2021.KK.6 ISW-00847-I PKP Wnioskodawca zwrócił się z prośbą o przedłużenie terminu na złożenie uzupełnienia dokumentacji. Pismem z 18 czerwca 2021 r., znak: WOOŚ.420.28.2020.JCh.14 RDOŚ w Łodzi wyraził zgodę na przedłużenie terminu do uzupełnienia dokumentacji do 29 czerwca 2021 r.

Obwieszczeniem z 24 czerwca 2021 r., znak: WOOŚ.420.28.2020.ZŻł.15, RDOŚ w Łodzi zawiadomił strony postępowania o niedotrzymaniu terminu na wydanie zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w niniejszej sprawie. Powyższe obwieszczenie zostało wywieszony w sposób opisany powyżej.

Przy piśmie z 29 czerwca 2021 r., znak: IOS6.452.7.2021.KK.7. ISW-00847-I Wnioskodawca przedłożył uzupełnienie dokumentacji.

Po analizie przedłożonej dokumentacji RDOŚ w Łodzi uznał, iż nie jest ono wystarczające do wydania zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia i pismem z 13 sierpnia 2021 r., znak: WOOŚ.420.28.2020.ZŻł.17 ponownie wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia merytorycznego raportu oddziaływania na środowisko.

Pismem z 13 września 2021 r., znak: IOS6.452.7.2021.KK.8. ISW-00847-I Wnioskodawca zwrócił się z prośbą o przedłużenie terminu na złożenie uzupełnienia dokumentacji. Pismem z 14 września 2021 r., znak: WOOŚ.420.28.2020.ZŻł.20 RDOŚ w Łodzi wyraził zgodę na przedłużenie terminu do uzupełnienia dokumentacji do 27 września 2021 r.

Przy piśmie z 20 września 2021 r., znak: IOS6.452.7.2021.KK.9. ISW-00847-I Wnioskodawca przedłożył uzupełnienie dokumentacji.

Obwieszeniem z 30 września 2021 r., znak: WOOŚ.420.28.2020.ZŻł.21, RDOŚ w Łodzi zawiadomił strony postępowania o niedotrzymaniu terminu na wydanie zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w niniejszej sprawie. Powyższe obwieszczenie zostało wywieszane w sposób opisany powyżej.

Przy piśmie z 26 listopada 2021 r., znak: IOS6.452.7.2021.KK.11. ISW-00847-I Wnioskodawca przedłożył do RDOŚ w Łodzi autokorektę informacji zawartych w raporcie ooś.

Pismem z 2 grudnia 2021 r., znak: WOOŚ.420.28.2020.ZŻł.23 RDOŚ w Łodzi wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łasku (zwanego dalej „PPIS w Łasku”) oraz opinię Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu (zwanego dalej „Dyrektorem RZGWWP w Poznaniu”) o wydanie opinii/uzgodnienia w trybie art. 77 ustawy ooś.

Przy piśmie z 30 listopada 2021 r., znak: IOS6.452.7.2021.KK.10. ISW-00847-I (otrzymanym 2 grudnia 2021 r.) Wnioskodawca przedłożył korektę wniosku o zmianę decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z 16 grudnia 2020 r. W ww. piśmie Wnioskodawca wniósł, aby postępowanie w sprawie zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo – odcinek realizacyjny – granica województw śląskie/łódzkie – Zduńska Wola Karsznice” objęło swym zakresem odcinek Rusiec Łódzki (km 137+500) do Zduńska Wola Karsznice (km 170+212) oraz most zlokalizowany w km 111+320 linii nr 131 na rzece Warcie. Wraz z korektą wniosku przedłożono 3 egzemplarze aneksu 3 do raportu o oddziaływaniu na środowisko w formie papierowej i na elektronicznym nośniku danych.

Pismem z 8 grudnia 2021 r., znak: WOOŚ.420.28.2020.ZŻł.32 RDOŚ w Łodzi przesłał korektę wniosku o zmianę decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z przedłożonym aneksem 3 do „PPIS w Łasku” oraz „Dyrektora RZGWWP w Poznaniu”.

Obwieszczeniem z 8 grudnia 2021 r., znak: WOOŚ.420.28.2020.ZŻł.33 RDOŚ w Łodzi zawiadomił strony postępowania o wpływie korekty wniosku o zmianę decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz o wystąpieniu do organów opiniujących. Powyższe obwieszczenie zostało wywieszane w sposób opisany powyżej.

Obwieszczeniem z 29 grudnia 2021 r., znak: WOOŚ.420.28.2020.ZŻł.35, RDOŚ w Łodzi zawiadomił strony postępowania o niedotrzymaniu terminu na wydanie zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w niniejszej sprawie. Powyższe obwieszczenie zostało wywieszane w sposób opisany powyżej.

W piśmie z 30 grudnia 2021 r., znak: PPIS.ZNS.460.43.2021 (data wpływu do tut. organu: 31 grudnia 2021 r.) „PPIS w Łasku” pozytywnie zaopiniował warunki realizacji ww. przedsięwzięcia.

Pismem z 3 stycznia 2022 r., znak: PO.RZŚ.4360.138.2021 (data wpływu do tut. organu: 4 stycznia 2022 r.) „Dyrektor RZGWWP w Poznaniu” zawiadomił, iż dotrzymanie terminu ustawowego wydania uzgodnienia w przedmiotowej sprawie nie jest możliwe z uwagi na znaczny stopień skomplikowania sprawy i wskazał nowy termin wydania uzgodnienia.

Przy piśmie z 10 stycznia 2022 r., znak: PPIS.ZNS.076.1.2022 (data wpływu do tut. organu: 12 lutego 2022 r.) „PPIS w Łasku” odesłał przesłaną przy pismach RDOŚ w Łodzi z 2 grudnia 2021 r., znak: WOOŚ.420.28.2020.ZŻł.23 oraz z 8 grudnia 2021 r., znak: WOOŚ.420.28.2020.ZŻł.32 dokumentację.

Pismem z 18 maja 2022 r., znak: PPIS.ZNS.9011.8.2022.AŚ „PPIS w Łasku” poinformował, że wydana przez „PPIS w Łasku” opinia z 30 grudnia 2021 r., znak: PPIS.ZNS.460.43.2021 uwzględnia również przesłany przy piśmie RDOŚ w Łodzi z 8 grudnia 2021 r., znak: WOOŚ.420.28.2020.ZŻł.32 dodatkowy aneks do raportu wraz z korektą wniosku o zmianę decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Pismem z 1 lutego 2022 r., znak: PO.RZŚ.4360.138.2021.BJ (data wpływu do tut. organu: 4 lutego 2022 r.) „Dyrektor RZGWWP w Poznaniu” uzgodnił oraz określił warunki realizacji przedsięwzięcia. Wymagania wskazane w postanowieniu „Dyrektora RZGWWP w Poznaniu” nieuwzględnione w zmienianej decyzji zostały zawarte w niniejszej decyzji.

Obwieszczeniem z 10 lutego 2022 r., znak: WOOŚ.420.28.2020.ZŻł.37 oraz zawiadomieniem z 10 lutego 2022 r., znak: WOOŚ.420.28.2020.ZŻł.38 RDOŚ w Łodzi podał do publicznej wiadomości i poinformował strony postępowania o tym, że istnieje możliwość zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków w ramach udziału społeczeństwa, w trzydziestodniowym terminie od 3 marca 2022 r. do 1 kwietnia 2022 r. włącznie, w siedzibie RDOŚ w Łodzi, wskazując dopuszczalne sposoby ich wnoszenia, a także o tym, że organem właściwym w przedmiotowej sprawie do rozpatrzenia uwag i wniosków jest RDOŚ w Łodzi. Obwieszczenie zostało wywieszane w sposób opisany powyżej.

17 lutego 2022 r. do RDOŚ w Łodzi wpłynął wniosek PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z 15 lutego 2022 r., znak: IRETS4.452.24.2022.KK.01 ISW-00847-I o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności dla przedmiotowego przedsięwzięcia zgodnie z art. 108 k.p.a. Prośba ta została uzasadniona ważnym interesem gospodarczym, społecznym a także ważnym interesem strony. Przedmiotowe przedsięwzięcie jest projektem o kluczowym znaczeniu dla Regionu Śląskiego. Dodatkowym uzasadnieniem jest konieczność poprawy jakości i bezpieczeństwa ruchu. Realizacja przedsięwzięcia umożliwi przede wszystkim lepszą dostępność komunikacyjną, co przyczyni się do poprawy konkurencyjności transportu kolejowego oraz poprawy wykorzystania kolei w transporcie aglomeracyjnym. Celem przedsięwzięcia jest rozwój poprzez zwiększenie szybkości i częstotliwości kursowania – powiązań na odcinku Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo o zasięgu regionalnym, krajowym, europejskim, wykorzystanie układu kolejowego do obsługi pasażerskiej, zwiększenie (a przynajmniej utrzymanie) udziału kolei w obsłudze towarowej stref przemysłowych. Będzie to miało pozytywny wpływ na zwiększenie dostępności mieszkańców do transportu kolejowego, zarówno w kontekście dojazdów do pracy, do ośrodków usług i kultury. Spowoduje to zwiększenie mobilności i stymulowanie rozwoju społeczno-gospodarczego. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się m.in. do stworzenia nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej, poprawy sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym, ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko.

W przedmiotowej sprawie, po przeanalizowaniu złożonego wniosku inwestora o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji, tut. organ podzielił i w pełni się zgodził z przytoczoną w uzasadnieniu powyższego wniosku argumentacją wnioskodawcy na rzecz natychmiastowego wykonania ustaleń niniejszej decyzji i nadał niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności zgodnie z art. 108 § 1 k.p.a. (pkt VI sentencji niniejszej decyzji).

Dodatkowo w ww. wniosku poinformowano o zmianie pełnomocnika Inwestora oraz przedłożono pełnomocnictwo udzielone wraz z dowodem uiszczenia opłaty skarbowej za pełnomocnictwo. Przedstawiono również wyjaśnienia dotyczące podania omyłkowego kilometrażu projektowanego ekranu akustycznego. Mając na uwadze, że ww. wyjaśnienia nie wpływają na przedstawione w pozostałej dokumentacji analizy nie przesyłano ich do organów opiniujących.

Mając na uwadze, że zawiadomienie RDOŚ w Łodzi z 10 lutego 2022 r., znak: WOOŚ.420.28.2020.ZŻł.38 zostało wywieszane w złym terminie w jednej z jednostek samorządu terytorialnego RDOŚ w Łodzi obwieszczeniem z 18 marca 2022 r., znak: WOOŚ.420.28.2020.ZŻł.43 oraz zawiadomieniem z 18 marca 2022 r., znak: WOOŚ.420.28.2020.ZŻł.44 ponownie podał do publicznej wiadomości i poinformował strony postępowania o tym, że istnieje możliwość zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków w ramach udziału społeczeństwa, w trzydziestodniowym terminie od 7 kwietnia 2022 r. do 6 maja 2022 r. włącznie, w siedzibie RDOŚ w Łodzi, wskazując dopuszczalne sposoby ich wnoszenia, o tym, że organem właściwym w przedmiotowej sprawie do rozpatrzenia uwag i wniosków jest RDOŚ w Łodzi. Obwieszczenie i zawiadomienie zostało wywieszane w sposób opisany powyżej.

W dniu 24 marca 2022 r. w siedzibie RDOŚ w Łodzi udostępniono akta sprawy w celu: przeglądania i wykonania dokumentacji fotograficznej, dotyczące prowadzonego przez RDOŚ w Łodzi postępowania administracyjnego w sprawie

zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Podczas udostępnienia akt zgłoszono uwagę, iż zjazd z wiaduktu w miejscowości Kolonia Zawady powinien znajdować się na końcu granicy miejscowości Kolonia Zawady w kierunku Widawy. Mając na uwadze, że zakres zmian decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi nr 34/2018 z 25 maja 2018 r., znak: WOOŚ.420.71.2018.JCh.10 o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia „Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo – odcinek realizacyjny – granica województw śląskie/łódzkie – Zduńska Wola Karsznice”, będący przedmiotem niniejszego postępowania, nie obejmuje wiaduktu w miejscowości Kolonia Zawady nie uwzględniono ww. uwagi w przedmiotowym postępowaniu. Z powyższego sporządzono protokół z 24 marca 2022 r. znak: WOOŚ.420.28.2020.ZŻł.46.

W dniu 24 marca 2022 r. w siedzibie RDOŚ w Łodzi udostępniono akta sprawy w celu: przeglądu i wykonania dokumentacji fotograficznej, dotyczące prowadzonego przez RDOŚ w Łodzi postępowania administracyjnego w sprawie zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Podczas udostępnienia akt zgłoszono uwagę, iż zjazd z wiaduktu w miejscowości Kolonia Zawady powinien znajdować się na końcu granicy miejscowości Kolonia Zawady w kierunku Widawy. Na wprost zjazdu z wiaduktu znajduje się zbiornik gazowy, co w przypadku uszkodzenia grozi awarią/katastrofą. Mając na uwadze, że zakres zmian decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi nr 34/2018 z 25 maja 2018 r., znak: WOOŚ.420.71.2018.JCh.10 o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia „Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo – odcinek realizacyjny – granica województw śląskie/łódzkie – Zduńska Wola Karsznice”, będący przedmiotem niniejszego postępowania, nie obejmuje wiaduktu w miejscowości Kolonia Zawady nie uwzględniono ww. uwagi w przedmiotowym postępowaniu. Z powyższego sporządzono protokół z 24 marca 2022 r. znak: WOOŚ.420.28.2020.ZŻł.47.

24 marca 2022 r. do RDOŚ w Łodzi wpłynęło pismo z 16 marca 2022 r., w którym wskazał iż najlepszym rozwiązaniem jest budowa zjazdu z wiaduktu równo z granicą miejscowości Kolonia Zawady. Mając na uwadze, że zakres zmian decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi nr 34/2018 z 25 maja 2018 r., znak: WOOŚ.420.71.2018.JCh.10 o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia „Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo – odcinek realizacyjny – granica województw śląskie/łódzkie – Zduńska Wola Karsznice”, będący przedmiotem niniejszego postępowania, nie obejmuje wiaduktu w miejscowości Kolonia Zawady nie uwzględniono ww. uwagi w przedmiotowym postępowaniu.

Obwieszczeniem z 19 maja 2022 r., znak: WOOŚ.420.28.2020.ZŻł.49 RDOŚ w Łodzi poinformował strony postępowania o wydanej opinii „PPIS w Łasku” i wydanym uzgodnieniu przez „Dyrektora RZGWWP w Poznaniu”, o zgromadzeniu materiału dowodowego wystarczającego do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz o przysługującym stronom, na podstawie art. 10 § 1 k.p.a., uprawnieniu do wypowiedzenia się co do zebranych w toku postępowania dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Obwieszczenie zostało wywieszona w sposób opisany powyżej. W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski stron postępowania.

W trakcie prowadzonego postępowania, przy piśmie z 11 marca 2021 r. wpłynął wniosek

o dopuszczenie do udziału w niniejszym postępowaniu w charakterze stron postępowania, gdyż są właścicielami działek na części których planowane jest przedsięwzięcie.

Pismami z 23 kwietnia 2021 r., znak: WOOŚ.420.28.2020.JCh.5, WOOŚ.420.28.2020.JCh.6, WOOŚ.420.28.2020.JCh.7, WOOŚ.420.28.2020.JCh.8, WOOŚ.420.28.2020.JCh.9, WOOŚ.420.28.2020.JCh.10, WOOŚ.420.28.2020.JCh.11, WOOŚ.420.28.2020.JCh.12 RDOŚ

w Łodzi wezwał ww. osoby do przedstawienia dokumentów, na podstawie których można byłoby zweryfikować, czy są stronami przedmiotowego postępowania.

W związku z brakiem odpowiedzi na pisma z 23 kwietnia 2021 r. RDOŚ w Łodzi ponownie pismami z 2 grudnia 2021 r., znak: WOOŚ.420.28.2020.ZŻł.24, WOOŚ.420.28.2020.ZŻł.25, WOOŚ.420.28.2020.ZŻł.26, WOOŚ.420.28.2020.ZŻł.27, WOOŚ.420.28.2020.ZŻł.28, WOOŚ.420.28.2020.ZŻł.29, WOOŚ.420.28.2020.ZŻł.30, WOOŚ.420.28.2020.ZŻł.31 wezwał ww. osoby do przedstawienia dokumentów, na podstawie których można byłoby zweryfikować, czy są stronami przedmiotowego postępowania.

Przy piśmie z 7 grudnia 2021 r. _____ przesłał numer księgi wieczystej potwierdzając, że jest stroną w przedmiotowym postępowaniu.

Przy piśmie z 7 grudnia 2021 r. _____ przesłała numer księgi wieczystej potwierdzając, że jest stroną w przedmiotowym postępowaniu.

Przy piśmie z 7 grudnia 2021 r. | _____ przesłała numer księgi wieczystej potwierdzając, że jest stroną w przedmiotowym postępowaniu.

Przy piśmie z 12 grudnia 2021 r. _____ przesłał numer księgi wieczystej potwierdzając, że jest stroną w przedmiotowym postępowaniu. Jednocześnie w ww. piśmie poinformował o śmierci żony

Przy piśmie z 6 grudnia 2021 r. _____ przesłała numer księgi wieczystej potwierdzając, że jest stroną w przedmiotowym postępowaniu. Natomiast, jak wynika z wpisu do księgi wieczystej na dzień wydania niniejszej decyzji _____ przestała być stroną w niniejszym postępowaniu z uwagi na sprzedaż ww. nieruchomości.

Do dnia wydania niniejszej decyzji nie otrzymano odpowiedzi na pisma RDOŚ w Łodzi z 23 kwietnia 2021 r. oraz z 2 grudnia 2021 r. skierowane do

RDOŚ w Łodzi uznając wiarygodność i prawidłowość analiz zawartych w raporcie uwzględnia w niniejszej decyzji ustalenia zawarte w rzeczonym raporcie w sposób wskazany i opisany w niniejszej decyzji.

Decyzja Nr 34/2018 o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 25 maja 2018 r., znak: WOOŚ.420.71.2018.JCh.10 została wydana dla przedsięwzięcia pn.: „Prace na linii kolejowej C-E-65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz-Maksymilianowo” i obejmuje modernizację linii kolejowej nr 131 na odcinku granica województwa śląskie – łódzkie (km 111+075) – Zduńska Wola Karsznice (km 170+212) wraz z obiektami inżynieryjnymi i kubaturowymi, urządzeniami sterowania i zasilania trakcyjnego, obiektami obsługi podróźnych, energetyką nietrakcyjną i telekomunikacją, remontem obiektów służących do prowadzenia ruchu pociągów oraz prace na łącznicach nr 542 (od km 3+537 do km 7+434) i nr 739 (od km -0+301 do km 4+059).

Na analizowanym odcinku linii i obu łącznic znajdują się:

- stacje/ przystanki, na których stan peronów określono jako dostateczny lub niedostateczny,
- obiekty inżynieryjne, o zróżnicowanym stanie – od stanu przedawaryjnego do bardzo dobrego (największy udział mają obiekty w stanie niedostatecznym),
- budynki kubaturowe (nastawnie, magazyny, strażnice),
- przejazdy (większość w stanie dobrym),
- sieć trakcyjna,
- urządzenia sterowania ruchem kolejowym,
- urządzenia telekomunikacyjne.

Obecnie prowadzony jest głównie ruch towarowy i w minimalnym stopniu ruch pasażerski.

Konieczność dokonania zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach podyktowana jest faktem, iż ww. decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie obejmuje następujących prac i robót budowlanych:

- przebudowy mostu kolejowego na linii kolejowej nr 131 km 138+402 nad rzeką Nieciecz,

- budowy nowej kładki dla pieszych w obrębie stacji Chociw Łaski linii kolejowej nr 131 w km 146+507,19,
- rozbiórki i budowy nowego mostu kolejowego na linii kolejowej nr 131 km 148+394 nad rzeką Widawką,
- remontu mostu kolejowego na linii kolejowej nr 131 w km 155+639,
- budowy nowej kładki dla pieszych w obrębie stacji Kozuby linii kolejowej nr 131 w km 157+132,93,
- rozbudowy wiaduktu kolejowego w ciągu linii kolejowej nr 131 w km 160+967,
- przebudowy lub remontu mostu kolejowego na linii kolejowej nr 131 w km 161+848 nad rzeką Grabią,
- przebudowy mostu kolejowego na linii kolejowej nr 131 w km 111+320 nad rzeką Wartą.

Ponadto wykonana została ponowna analiza akustyczna, uwzględniająca zaktualizowane dane dla następujących odcinków linii kolejowych:

- LK nr 131 Rusiec Łódzki (km 137+500) – Zduńska Wola Karsznice (km 170+212),
- LK nr 542 od km 3+537 do km 7+434,
- LK nr 739 (od km -0+301 do km 4+059).

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się przeprowadzenie koniecznych prac naprawczych i prac zwiększających bezpieczeństwo na przejazdach kolejowych. Powyższy zakres prac uległ zmianie w stosunku do decyzji Nr 34/2018 o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia: „Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo – odcinek realizacyjny – granica województw śląskie/łódzkie – Zduńska Wola Karsznice” z dnia 25 maja 2018 r., znak: WOOŚ.420.71.2018.JCh.10 w zakresie przejścia na perony w km 146+562 oraz 157+102 linii kolejowej nr 131, które zamiast przebudowy ulegną likwidacji. W zamian przewiduje się budowę nowych kładek dla pieszych w obrębie stacji Chociw Łaski linii kolejowej nr 131 w km 146+507,19 oraz w obrębie stacji Kozuby linii kolejowej nr 131 w km 157+132,93. W pozostałym zakresie rozwiązania dotyczące przejazdów i przejść w poziomie szyn nie uległy zmianie w stosunku do rozwiązań przewidzianych na etapie uzyskania ww. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W przypadku obiektów inżynierskich, których stan techniczny wskazuje degradację elementów konstrukcyjnych, przewidziano ich rozbiórkę i budowę nowego obiektu. W pozostałych obiektach przewiduje się remont lub prace konserwacyjne. Ponadto w związku ze zmianą geometrii torów, wiadukty, które kolidują z nowo wyznaczonym szlakiem przeznaczone są do wymiany w celu dostosowania ich do nowej geometrii torów. Powyższy zakres prac uległ zmianie w stosunku do ww. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w zakresie:

- most kolejowy w km 138+402 linii kolejowej nr 131 (nad rzeką Nieciecz) – w ww. decyzji z dnia 25.05.2018 r. ujęto, że w ramach inwestycji most ma zostać wyremontowany – zmiana na przebudowę,
- most kolejowy w km 148+394 linii kolejowej nr 131 (nad rzeką Widawką) – w decyzji z dnia 25.05.2018 r. ujęto, że w ramach inwestycji most ma zostać wyremontowany – zmiana na rozbiórkę i budowę nowego obiektu,
- most kolejowy w km 155+639 linii kolejowej nr 131 – w decyzji z dnia 25.05.2018 r. wskazano wprost, że na obiekcie nie mają być wykonywane żadne prace – dodatkowe prace w postaci remontu obiektu,
- wiadukt kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 131 w km 160+967 – w decyzji z dnia 25.05.2018 r. wskazano wprost, że na obiekcie nie mają być wykonywane żadne prace – dodatkowe prace w postaci przebudowy,
- most kolejowy na linii kolejowej nr 131 w km 161+848 nad rzeką Grabią – w decyzji z dnia 25.05.2018 r. wskazano wprost, że na obiekcie nie mają być wykonywane żadne prace – dodatkowe prace w postaci przebudowy lub remontu obiektu,
- most kolejowy na linii kolejowej nr 131 w km 111+320 nad rzeką Wartą – w decyzji z dnia

25.05.2018 r. ujęto, że w ramach inwestycji most ma zostać wyremontowany – dodatkowe prace w postaci rozbudowy.

W pozostałym zakresie powyższe rozwiązania na analizowanym odcinku nie uległy zmianie w stosunku do rozwiązań przewidzianych na etapie uzyskania decyzji Nr 34/2018 o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 25 maja 2018 r., znak: WOOŚ.420.71.2018.JCh.10 dla przedsięwzięcia pn.: „Prace na linii kolejowej C-E-65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry-Karsznice- Inowrocław-Bydgoszcz-Maksymilianowo”.

Realizacja inwestycji będzie odbywać się głównie na obszarze kolejowym, przekształconym antropogenicznie. Zaplecza budowy i miejsca magazynowania materiałów będą zlokalizowane w miarę możliwości na stacjach kolejowych i na istniejących punktach ładunkowych. Wykluczone z lokalizacji zapleczy i miejsc magazynowania materiałów, kruszyw, sprzętu i magazynowania odpadów będą obszary wrażliwe takie jak wybrane obszary chronione i sąsiedztwo dolin rzecznych. Preferowane będą nieużytki, tereny z zabudową usługową, przemysłową, magazynową, najlepiej bez skupisk zieleni wysokiej. Największy wpływ na obecną powierzchnię ziemi będzie powodowany w trakcie prac związanych z budową obiektów inżynierskich oraz systemu odwodnienia.

Pod względem hydrograficznym teren przedsięwzięcia znajduje się w dorzeczu Odry w regionie wodnym Warty. Rozważany odcinek linii kolejowej nr 131 (od km 137+500 do km 170+212) przecina 8 cieków należących do JCWP: Nieciecz, Widawkę, Dopływ spod Józefowa, Dopływ z Żaglin, Dopływ z Kresów, Grabię oraz Dopływ spod Kolonii Karsznic oraz Wartę. Pozostałe analizowane linie (nr 542 i 739) nie przecinają cieków należących do JCWP.

Analizowana inwestycji nie przecina żadnych wód stojących zaliczanych do jezior ani też mniejszych zbiorników wodnych. Również w odległości do 500 metrów od osi inwestycji nie znajdują się zbiorniki klasyfikowane jako jeziora.

Z przeprowadzonej analizy wynika, że linia kolejowa 131 (od km 137+500 do km 170+212) przechodzi przez 5 obszarów zagrożonych powodzią wyznaczonych na rzekach: Nieciecz, Widawka, Grabia i Warta. Łącznice kolejowe nr 542 i 739 nie przechodzą przez obszary zagrożone powodzią.

Analizowany odcinek linii kolejowej nr 131 (od km 137+500 do km 170+212) przebiega przez teren Głównego Zbiornika Wód Podziemnych: GZWP Nr 326 Częstochowa (E).

Zgodnie z zapisami raportu i jego aneksów technologia prac nie będzie stanowić zagrożenia dla jakości i zasobności wód powierzchniowych i podziemnych. Większość prac związanych z układem torowym prowadzona będzie z torowiska (układanie szyn, podkładów), przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, spełniającego stosowne normy z należytą starannością i dokładnością, co zminimalizuje możliwość negatywnego oddziaływania na środowisko gruntowo – wodne.

W przypadku rozpatrywanego przedsięwzięcia w odległości do 500 metrów od przebiegu analizowanych linii kolejowych nie są zlokalizowane żadne strefy ochronne ujęć wód podziemnych. Szczególnie istotne jest zachowanie szczególnej ostrożności w pracach realizowanych na obszarach szczelinowo - krasowych GZWP 326, przecinanych przez linię kolejową nr 131. Jeżeli zaplecze budowy, będzie zlokalizowane na terenie GZWP, zaleca się zastosować szczelną izolację w celu ochrony wód gruntowych.

Na wszystkich miejscach przecięcia linii kolejowej nr 131 z ciekami stanowiącymi JCW planowane są prace związane z przebudową/remontem lub rozbiórką i budową nowych obiektów. Dodatkowe prace wiążące się będą z większym zakresem ingerencji w cieki: Nieciecz, Widawka, Dopływ spod Żaglin oraz Grabi i Warty. Cieki pozostawione zostaną w niezmienionym biegu, a wszelkie prace w ich korytach ograniczone zostaną do niezbędnego minimum. Niemniej jednak zmiana charakteru prac na obiektach na ww. ciekach wiązać się będzie z możliwością wystąpienia oddziaływań. Fakt ten jest szczególnie istotny w przypadku cieków Grabia oraz Widawka położonych w obszarach chronionych. Należy zwrócić uwagę, aby lokalizacja nowych przęseł/filarów, nie ograniczała przepływu w rzece, możliwości migracji koryta i zachodzenia naturalnych procesów w korycie rzeki.

Projekty remontów, przebudowy, rozbiórki i budowy mostów oraz przepustów winny zapewnić jak najmniejszy wpływ obiektów na elementy hydromorfologiczne rzek - aby spełniały wymogi co do właściwego światła, przekroju i zapewnienia prawidłowych warunków przepływu wód w ciekach. Zgodnie z zapisami raportu i aneksów zabezpieczenia brzegów i dna należy zaprojektować tak by nie powodowały trwałych zmian w ilości, kierunku i dynamice przepływu w ciekach wodnych (projekty ubezpieczenia brzegów i dna będą zachowywać parametry geometryczne pierwotnych przekrojów poprzecznych koryt cieków wodnych, projekty będą zapewniały zachowanie dotychczasowego kierunku przepływu w ciekach: ubezpieczenia brzegów i dna będą wykonywane na krótkich ograniczonych odcinkach cieków i w związku z tym nie będą powodowały istotnych zmian w dynamice przepływu wody mających wpływ na dynamikę przepływu w całej JCWP).

Ze względu na to, że długość koryta rzeki, na której będą wykonywane zaplanowane prace budowlane (remont lub rozbiórka połączona z budową mostów, ubezpieczeniem brzegów i ubezpieczeniem dna oraz odmulenie dna w celu zachowania spadku) będzie ograniczona do niezbędnego minimum przewiduje się, że zasięg oddziaływania prac na elementy biologiczne będzie krótkotrwały, tymczasowy i miejscowy, bez wywierania negatywnego wpływu na stan danej JCWP.

Prace utrzymaniowe oraz konserwacyjne instalacji i urządzeń linii kolejowych będą prowadzone z wykorzystaniem sprawnego technicznie sprzętu i przy zastosowaniu odpowiednich zabezpieczeń, zgodnie z przepisami prawa i instrukcjami wewnętrznymi Inwestora. Nie przewiduje się zanieczyszczenia wód podziemnych w związku z odprowadzaniem wód opadowych i roztopowych.

Linia kolejowa nr 131 (w km 137+500 – 170+212) zlokalizowana jest поблизу poniższych form ochrony przyrody:

- Park Krajobrazowy Międzyrzecza Warty i Widawki – bezpośrednio sąsiedztwo strona lewa na odcinku w km 147+518 – 148+856 oraz km 154+962 – 156+714,
- Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Widawki – przecięcie w km 146+900 – 150+130,
- Rezerwat przyrody Grabica – strona lewa ok. 1336 m,
- Rezerwat przyrody Jodły Łaskie im. Stanisława Kostki Wisińskiego – strona prawa ok. 4373 m,
- Zespół przyrodniczo-krajobrazowy Dolina Grabi – przecięcie w km 160+627 – 162+671,
- Użytek ekologiczny – po obu stronach linii kolejowej w km 161+834 – 161+86.

Przedmiotowe przedsięwzięcie położone jest na terenie następującego obszaru Natura 2000: specjalny obszar ochrony siedlisk Grabia PLH100021. W promieniu 5 km od przedsięwzięcia nie ma innych obszarów Natura 2000.

Obszar Natura 2000 Grabia PLH100021 został wyznaczony rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 14 października 2021 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Grabia (PLH100021) (Dz. U. poz. 2079). Ww. obszar wyznaczono w celu trwałej ochrony siedlisk przyrodniczych oraz populacji zagrożonych wyginięciem gatunków zwierząt innych niż ptaki lub odtworzenia właściwego stanu ochrony siedlisk przyrodniczych lub właściwego stanu ochrony gatunków zwierząt innych niż ptaki - w stosunku do przedmiotów ochrony. Przedmiotami ochrony specjalnego obszaru ochrony siedlisk Grabia PLH100021, według ww. rozporządzenia, są następujące typy siedlisk przyrodniczych oraz gatunki zwierząt: 3150 Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion*, 6510 Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*), *91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe, 1032 skójką gruboskorupowa *Unio crassus*, 1037 trzepla zielona *Ophiogomphus cecilia*, 1042 zalotka większa *Leucorrhinia pectoralis*, 1060 czerwończyk nieparek *Lycaena dispar*, 1149 koza *Cobitis taenia*, 2484 minóg ukraiński *Eudontomyzon mariae*, 1145 piskorz *Misgurnus fossilis*, 1188 kumak nizinny *Bombina bombina*, 1337 bóbr europejski *Castor fiber*, 1355 wydra *Lutra lutra*.

Dla specjalnego obszaru ochrony siedlisk Grabia PLH100021 obowiązuje plan zadań ochronnych ustanowiony zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 18 lutego 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Grabia PLH100021 (Dz. Urz. Woj. Łódzkiego z 2014 r. poz. 785 ze zm.), który określa m.in. cele działań ochronnych oraz istniejące i potencjalne zagrożenia dla poszczególnych przedmiotów ochrony. Najnowsza zmiana planu zadań ochronnych wprowadzona zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 25 maja 2022 r. zmieniającym zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Grabia PLH100021 (Dz. Urz. Woj. Łódzkiego z 2022 r. poz. 3111) dotyczy załącznika 4 i zawiera szczegółowe cele działań ochronnych, które odnoszą się do poszczególnych parametrów/wskaźników dla każdego przedmiotu ochrony. W niniejszej analizie dokonano weryfikacji przeprowadzonej w raporcie oceny oddziaływania na cele ochrony obszaru Grabia PLH100021 w kontekście nowo określonych celów ochrony dla przedmiotów ochrony obszaru Grabia PLH100021. Poniżej przedstawiono aktualne szczegółowe cele działań ochronnych dla każdego przedmiotu ochrony analizowanego obszaru Natura 2000.

1. 3150 Starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion, Potamion*

Powierzchnia: Utrzymanie siedliska na stanowisku c92f i e38f o łącznej powierzchni co najmniej 0,3 ha. Powierzchnia ta została określona na podstawie pierwszego monitoringu przeprowadzonego w 2018 r. W 2018 r. monitoring przeprowadzono na 6 stanowiskach, ale siedlisko stwierdzono na 2. Podczas monitoringu w 2022 r. zostanie określona powierzchnia siedliska w całym obszarze Natura 2000. Charakterystyczna kombinacja zbiorowisk w obrębie transektu: Utrzymanie oceny wskaźnika U1 – brak nymfeidów lub elodeidów, lub obecne obie grupy, ale wówczas w zbiorowiskach elodeidów obecność rogatka sztywnego *Ceratophyllum demersum* więcej niż 25 %. Gatunki wskazujące na degenerację siedliska: Utrzymanie oceny wskaźnika FV – brak gatunków obcych i inwazyjnych (dopuszcza się obecność moczarki kanadyjskiej *Elodea canadensis*). Barwa wody: Utrzymanie oceny wskaźnika FV – słabo zielona, słabo przezroczysta, brązowo-przezroczysta. Konduktywność (przewodnictwo elektrolityczne): Utrzymanie oceny wskaźnika FV – wartość niższa lub równoważna 600 μScm – 1. Przezroczystość wody: Utrzymanie oceny wskaźnika FV – widzialność krążka Secchiego do dna lub powyżej 2,5 m.

2. 6510 Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*)

Powierzchnia siedliska: Utrzymanie siedliska na stanowisku e5b0 na powierzchni 2,68 ha. Powierzchnia została określona na podstawie pierwszego monitoringu przeprowadzonego w 2018 r. Rzeczywista powierzchnia siedliska w całym obszarze Natura 2000 zostanie określona podczas monitoringu w 2022 r. Struktura przestrzenna płatów siedliska: Utrzymanie oceny wskaźnika U1 – średni stopień fragmentacji. Gatunki charakterystyczne: Utrzymanie oceny wskaźnika U1 – 3-4 gatunki charakterystyczne. Gatunki dominujące: Utrzymanie oceny wskaźnika U1 – silna dominacja (>50%) gatunków typowych dla łąk świeżych. Obce gatunki inwazyjne: Utrzymanie oceny wskaźnika FV – brak lub pojedyncze osobniki gatunków o niskim stopniu inwazyjności, tj. nie zagrażające różnorodności biologicznej. Gatunki ekspansywne roślin zielonych: Utrzymanie oceny wskaźnika FV – brak gatunków silnie ekspansywnych i łączne pokrycie gatunków ekspansywnych <20%. Ekspansja krzewów i podrostu drzew: Utrzymanie oceny wskaźnika FV – łączne pokrycie na transekcie <1%. Udział dobrze zachowanych płatów siedliska: Utrzymanie oceny wskaźnika U1 – płyty dobrze zachowane stanowią 50-79% powierzchni transektu lub generalnie płyty na transekcie mało typowe, średnio bogate w gatunki. Wołók (martwa materia organiczna): Utrzymanie oceny wskaźnika U1 – 2-5 cm.

3. *91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis, Populetum albae, Alnetion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe

Powierzchnia: Utrzymanie siedliska na powierzchni co najmniej 19,24 ha: na stanowisku dec5 – 0,25 ha, 54b2 – 3,98 ha, 1e36 – 12,45 ha, 3919 – 0,85 ha, 1008 – 1,71 ha.

Rzeczywista powierzchnia siedliska w całym obszarze Natura 2000 zostanie określona podczas monitoringu w 2022 r. Gatunki charakterystyczne: Utrzymanie oceny wskaźnika nie niższej niż U1 – kombinacja florystyczna zubożona, lecz oparta na gatunkach typowych dla łągu. Gatunki dominujące: Utrzymanie oceny wskaźnika U1 – we wszystkich warstwach dominują gatunki typowe dla siedliska, przy czym zaburzone są relacje ilościowe. Gatunki obce geograficznie w drzewostanie: Utrzymanie oceny wskaźnika FV – <1% i nie odnawiające się. Inwazyjne gatunki obce w podszycie i runie: Utrzymanie oceny wskaźnika FV na co najmniej 60% stanowisk – obecny najwyżej 1 gatunek, nieliczny, sporadyczny. Utrzymanie oceny wskaźnika U1 na pozostałych stanowiskach – więcej niż 1 gatunek, lub nawet 1 gatunek jeżeli liczny. Ekspansywne gatunki rodzime (apofity) w runie: Utrzymanie oceny wskaźnika U2 – facjalnie dominujące w sposób ograniczający różnorodność runa. Martwe drewno (łączne zasoby): Utrzymanie oceny wskaźnika U2 – <10 m³/ha. Martwe drewno leżące lub stojące >3 m długości i >50 cm grubości: Utrzymanie oceny wskaźnika U2 – <3 szt./ha. Podczas monitoringu w 2018 r. stwierdzono <3 szt./1 ha – U2. Zwiększenie liczby martwego drewna do wartości >3 szt./ha z powodu młodego drzewostanu w okresie obowiązywania aktualnego planu zadań ochronnych niemożliwe do osiągnięcia. Naturalność koryta rzeczno (brak regulacji): Utrzymanie oceny wskaźnika FV – brak regulacji lub ciek zupełnie zrenaturalizowany po dawniejszej regulacji. Koryto rzeki jest naturalne. Reżim wodny (w tym rytm zalewów, jeśli występują): Utrzymanie oceny wskaźnika nie niższej niż U1 – dynamika zalewów i przewodnienie podłoża obniżone w stosunku do normalnego. Wiek drzewostanu: Utrzymanie oceny wskaźnika U2 – <20% udział drzew starszych niż 100 lat i <50% udział drzew starszych niż 50 lat. Pionowa struktura roślinności: Utrzymanie oceny wskaźnika FV – naturalna, zróżnicowana. Naturalne odnowienie drzewostanu: Poprawa oceny wskaźnika do U1 – występuje, lecz pojedyncze. Zniszczenia runa i gleby związane z pozyskaniem drewna: Utrzymanie oceny wskaźnika FV – brak. Inne zniekształcenia (rozjeżdżenie, wydeptanie, zaśmiecenie): Utrzymanie oceny wskaźnika FV – brak.

4. 1032 skójka gruboskorupowa *Unio crassus*

Populacja: Liczebność, struktura wiekowa, struktura wielkości ciała – podczas monitoringu przeprowadzonego w 2018 r. nie stwierdzono występowania gatunku. Możliwe funkcjonowanie populacji w miejscach nie wykazanych w dotychczasowych opracowaniach lub na stanowiskach, na których nie przeprowadzono odłowów. Stan siedlisk gatunku nie uległ wyraźnym zmianom. Nie planuje się usuwania gatunku z listy przedmiotów ochrony. Zasiedlenie odcinka rzeki: Nie oceniano ze względu na brak stwierdzeń gatunku. Obecność punktowych źródeł zanieczyszczeń: Utrzymanie oceny wskaźnika FV – nie stwierdzono punktowych źródeł zanieczyszczeń. Obecność antropogenicznych zmian w budowie koryta: Utrzymanie oceny wskaźnika FV – koryto rzeki naturalne (brak widocznych cech regulacji itp.). Wskaźnik optymalnego siedliska: Utrzymanie oceny wskaźnika U1 – szerokość koryta, głębokość, profil koryta rzeki, rodzaj podłoża, obecność ryb – żywicieli glochidiów *Unio crassus* otrzymały ocenę A, zacienienie stanowiska – C. Udział *Unio crassus* – nie stwierdzono gatunku.

5. 1037 trzepla zielona *Ophiogomphus cecilia*

Liczebność: Utrzymanie oceny wskaźnika U1 – 100-499 umiarkowana (obszar 500 m). Rozkład: Utrzymanie oceny wskaźnika FV na czterech stanowiskach – 71-100% równomierny (pokrycie duże/całkowite). Utrzymanie oceny wskaźnika U1 na pozostałych dwóch stanowiskach – 41-70% rozproszony (pokrycie średnie). Zagęszczenie: Utrzymanie oceny wskaźnika FV na czterech stanowiskach – $\geq 10/10$ m duże. Utrzymanie oceny wskaźnika U1 na dwóch stanowiskach - 2-9,9/10 m średnie. Siedlisko potencjalne: Utrzymanie oceny wskaźnika FV – 80-100%. Siedlisko zasiedlone: Utrzymanie oceny wskaźnika FV – 80-100%. Klasa czystości wody: Utrzymanie oceny wskaźnika FV – I-III. Naturalność koryta rzeczno: Utrzymanie oceny wskaźnika FV – I lub II.

6. 1042 zalotka większa *Leucorrhinia pectoralis*

Populacja – liczba samców, zagęszczenie wylinek: Podczas monitoringu przeprowadzonego w 2018 r. nie zaobserwowano występowania gatunku. Stan siedliska nie uległ istotnym zmianom, w związku z czym nie planuje się usunięcia gatunku z listy przedmiotów ochrony. Następny monitoring będzie obejmował inne stanowiska. Występowanie określonych gatunków (taksonów) roślin: Utrzymanie oceny wskaźnika FV – ≥ 2 gatunki/taksony. Udział roślinności dogodnej dla gatunku: Utrzymanie oceny wskaźnika U1 – siedlisko dogodne dla gatunku $\geq 25\%$ a $< 75\%$ długości (lub powierzchni) roślinności przybrzeżnej. Charakter otoczenia (antropopresja): Utrzymanie oceny wskaźnika U1 – II.

7. 1060 czerwończyk nieparek *Lycaena dispar*

Cele: Populacja – obecność gatunku: Utrzymanie oceny wskaźnika U1 – utrzymanie gatunku w obszarze. Stwierdzony na 3 z 5 stanowisk, tj. na stanowisku Ldzań, Łask i Nowe Kozuby. Baza pokarmowa: Utrzymanie stanowisk, na których stwierdzono szczawie *Rumex sp.*, z gatunków stanowiących bazę pokarmową gąsienic. Rodzaj środowiska: Utrzymanie mozaiki siedlisk łąkowych, szuwarowych. Rośliny nektarodajne: Utrzymanie roślin nektarodajnych – obecne na wszystkich stanowiskach.

8. 1149 goźnica *Cobitis taenia*

Względna liczebność: Utrzymanie oceny wskaźnika FV na co najmniej 80% stanowisk – powyżej 0,01 os./m². Struktura wiekowa: Poprawa oceny wskaźnika na U1 – brak przynajmniej jednej kategorii lub YOY+JUV=10-50%. Udział gatunku w zespole ryb i minogów: Utrzymanie oceny wskaźnika FV – $> 5\%$. EFI+: Utrzymanie oceny wskaźnika U1 na co najmniej 80% stanowisk – 3. Jakość hydromorfologiczna: Utrzymanie oceny wskaźnika nie niższej niż U1 – 2,6-3,4 (średnia arytmetyczna z ocen 6 elementów hydromorfologicznych: geometria koryta, substrat denny, charakterystyka przepływu, charakter i modyfikacja brzegów, mobilność koryta oraz ciągłość cieku).

9. 2484 minóg ukraiński *Eudontotomys mariae*

Względna liczebność: Utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowiskach: Barycz Wieś, Kustrzyce, Brody, Zamość – $> 0,05$ os/m². Utrzymanie oceny wskaźnika U1 na stanowiskach Ldzań OSP, Talar – 0,01-0,05 os/m². Utrzymanie oceny wskaźnika U2 na stanowiskach Karczmy, Molenda i Grabia – $< 0,01$ os/m². Struktura wiekowa: Utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowiskach: Barycz Wieś – obecne wszystkie klasy lub brak 1 klasy; 1+2 $> 75\%$. Utrzymanie oceny wskaźnika U1 na stanowiskach Karczmy, Kustrzyce, Zamość – brak klasy 2 lub 3; 1 $> 50\%$. Utrzymanie oceny wskaźnika U2 na stanowiskach Ldzań OSP, Talar, Molenda, Grabia i Brody – obecna tylko jedna klasa wieku (2 lub 3). Udział gatunku w zespole ryb i minogów: Utrzymanie oceny wskaźnika U1 – 1-5%. EFI+: Utrzymanie oceny wskaźnika U1 – 3. Jakość hydromorfologiczna: Utrzymanie oceny wskaźnika U1 – 2,6-3,4 (średnia arytmetyczna z ocen 6 elementów hydromorfologicznych: geometria koryta, substrat denny, charakterystyka przepływu, charakter i modyfikacja brzegów, mobilność koryta oraz ciągłość cieku). Stan ekologiczny wody (klasa jakości wody): Utrzymanie oceny wskaźnika FV – I-II. Występowanie niezbędnych mikrosiedlisk: Utrzymanie oceny wskaźnika FV na stanowiskach Barycz Wieś, Talar, Kustrzyce, Brody – liczne występowanie obu typów mikrosiedlisk. Utrzymanie oceny wskaźnika U1 na stanowiskach Ldzań OSP, Karczmy, Molenda, Grabia, Zamość – sporadyczne występowanie jednego z mikrosiedlisk i liczne drugiego.

10. 1145 piskorz *Misgurnus fossilis*

Względna liczebność: Utrzymanie oceny wskaźnika U2 – $< 0,005$ os./m². Struktura wiekowa: Utrzymanie oceny wskaźnika U2 – YOY+JUW $< 10\%$; niezależnie od obecności kategorii. Udział gatunku w zespole ryb i minogów: Utrzymanie oceny wskaźnika U2 – $< 1\%$. EFI+: Utrzymanie oceny wskaźnika U2 – 4 i 5. Jakość hydromorfologiczna: Utrzymanie oceny wskaźnika nie niższej niż U1 – 2,6-3,4 (średnia arytmetyczna z ocen 6 elementów hydromorfologicznych: geometria koryta, substrat denny, charakterystyka przepływu, charakter i modyfikacja brzegów, mobilność koryta oraz ciągłość cieku).

11. 1188 kumak nizinny *Bombina bombina*

Populacja: Utrzymanie populacji kumaka nizinnego w obszarze. Głosy samców odnotowano na trzech stanowiskach monitoringowych: Łask Oczyszczalni, Okup Fabryczny i Zielęcice, natomiast osobniki młodociane w lipcu i sierpniu w pobliżu stanowiska Okup (droga gruntowa) i Zielęcice. Nie zaobserwowano jaj i larw. Nie podaje się stanu ochrony populacji, ponieważ zgodnie z metodyką stan populacji ocenia się w regionie biogeograficznym. Siedlisko: Utrzymanie oceny wskaźnika nie niższej niż U1 – 6-9,5 pkt (udział szuwaru w powierzchni zbiornika – 10-25% (0,5 pkt), wysokość roślinności szuwarowej – obecność szuwaru o wysokości 1 m lub niższego (1 pkt), roślinność zanurzona i pływająca - kępkowa i nieliczna lub liczna, ale nie o pionowych pędach (0,5 pkt), nachylenie brzegów zbiornika – łagodne (1 pkt), zacinienie zbiornika <50% powierzchni zbiornika (1 pkt), obecność płycizn (1 pkt), obecność ryb – obecne (0,5 pkt), bariery wokół brzegu zbiornika – obecność wokół poniżej 5% - 0% brzegów palisadek lub innych barier (murki) (1 pkt), zabudowa otoczenia – brak (1 pkt), inne zbiorniki wodne w promieniu 500 m – obecny co najmniej jeden zbiornik wody stojącej (1 pkt), droga asfaltowa – brak (1 pkt)).

12. 1337 bóbr europejski *Castor fiber*

Populacja: Utrzymanie oceny parametru FV. Procent pozytywnych stwierdzeń gatunku – >40, indeks populacyjny – >60%, zagęszczenie rodzin wynosi – >3 na 10 km linii brzegowej (FV). Baza pokarmowa: Utrzymanie oceny wskaźnika U1 – 0,50-0,80: obecność preferowanych gatunków drzew i krzewów na ponad 40% (1 pkt), udział preferowanych drzew i krzewów – 20-50 % (0,5 pkt), udział brzegu z zadrzewieniami – ponad 40 % linii brzegowej (1 pkt), udział drzew o pierśnicy od 2,5 do 15 cm – 25-50% (0,5 pkt), dostępność grążeli i grzybieni – obecność roślin odnotowano przynajmniej na 50% zbiorników odnotowanych w sąsiedztwie punktów monitoringowych (1 pkt). Udział siedliska kluczowego dla gatunku: Utrzymanie oceny wskaźnika FV – >0,65 (obecność preferowanych zbiorników wodnych 5-20% (0,5 pkt), udział preferowanych odcinków rzek (10-100 m szerokości) >40% (1 pkt), spadek podłużny – <10‰ (1 pkt), fluktuacje poziomu wody – umiarkowane zmiany poziomu wody wpływające na umiejscowienie wejść do nor i żeremi, nie powodują zniszczenia konstrukcji bobrowych (0,5 pkt)). Charakter strefy przybrzeżnej: Utrzymanie oceny wskaźnika FV – >0,80 (charakter nadbrzeżnych zadrzewień – dominują zadrzewienia ciągłe (1 pkt), drzewa i krzewy w promieniu do 30 m – dominują zadrzewienia ciągłe (1 pkt), lesistość – >30% (1 pkt), naturalność koryta cieków – >80% (1 pkt), dostępność schronień – >50% (1 pkt)). Stopień antropopresji: Utrzymanie oceny wskaźnika FV – >0,75 (drogi wojewódzkie i krajowe – <20% (1 pkt), linie kolejowe – <10% (1 pkt), sąsiedztwo zabudowań – <10% (1 pkt), sąsiedztwo pól uprawnych i upraw leśnych – <10% (1 pkt)).

13. 1355 wydra *Lutra lutra*

Populacja – udział pozytywnych stwierdzeń gatunku: Utrzymanie oceny wskaźnika FV – >60. Baza pokarmowa: Utrzymanie oceny wskaźnika FV – >0,80 (biomasa ryb – 8-10 g/m² (0,5 pkt), zróżnicowanie gatunkowe ichtiofauny – >8 (1 pkt), miejsca rozrodu płazów – liczne stawy hodowlane, starorzecza i inne stałe zbiorniki w >20% punktów monitoringowych (1 pkt), naturalność koryta rzeki – >50% stanowią rzeki o brzegach naturalnych lub półnaturalnych, zadrzewione, bez barier ograniczających swobodną migrację bądź są one okresowo zalewane, co umożliwi swobodną migrację (1 pkt)). Udział siedliska kluczowego dla gatunku: Utrzymanie oceny wskaźnika FV – >0,65 (udział preferowanych odcinków rzek (>3 m szerokości) – >50% (1 pkt), obecność preferowanych zbiorników wodnych (>30 ha) – <5% (0 pkt), obecność mniejszych zbiorników wodnych (<30 ha) – <10% (1 pkt)). Charakter strefy brzegowej: Utrzymanie oceny wskaźnika FV – >0,85 (stopień pokrycia brzegów roślinnością drzewiastą i krzewiastą – >30% (1 pkt), lesistość – >30% (1 pkt), stopień regulacji rzek – <10% (1 pkt), dostępność schronień – >40% (1 pkt)). Stopień antropopresji: Utrzymanie oceny wskaźnika FV – >0,7 (drogi wojewódzkie i krajowe – <20% (1 pkt), linie kolejowe – <10% (1 pkt), przepusty pod drogami – <30% (1 pkt), sąsiedztwo zabudowań – <10% (1 pkt)).

Według danych będących w posiadaniu tut. organu w obszarze Natura 2000 najbliższej terenu inwestycji znajdują się następujące przedmioty ochrony obszaru Grabia PLH100021: płat siedliska 3150 (płat c92f), który przedmiotowa linia kolejowa przecina oraz płat siedliska 91E0 (płat1e36) sąsiadujący z przedmiotową linią. Płat siedliska 6510 przylegający do linii kolejowej (płat 3ae7) wykazany w pracach na potrzeby planu zadań ochronnych nie został potwierdzony w terenie podczas badań monitoringowych tego siedliska w 2018 r. (stwierdzono w tym miejscu nieużytkowane ekstensywnie płaty łąk wilgotnych). Rzeka Grabia na wysokości przedmiotowej linii kolejowej stanowi ponadto siedlisko minoga ukraińskiego i kozy (stanowisko badawcze na przecięciu rzeki z linią kolejową). W dalszej odległości znajduje się dodatkowo potwierdzone stanowisko piskorza w rz. Grabi (punkt badawczy w odległości ok. 350 m od linii kolejowej), a także stanowisko trzepli zielonej (ok. 205 m od linii kolejowej).

Według inwentaryzacji przyrodniczej przeprowadzonej na potrzeby raportu o oddziaływaniu na środowisko w km ok. 161+140 – 161+400 po stronie prawej (ok. 11 m w km 161+250 od linii kolejowej) znajduje się płat siedliska 91E0, natomiast w km ok. 161+821 – 161+836 następuje przecięcie na długości ok. 15 m płatu siedliska 3150. Siedliska o kodzie 6510 nie stwierdzono w terenie. W trakcie inwentaryzacji stwierdzono 20 stanowisk trzepli zielonej wzdłuż rzeki Grabi. Stwierdzono także 2 stanowiska czerwończyka nieparka: km ok. 161+305 strona lewa oraz ok. 161+810 strona lewa, 2 stanowiska kumaka nizinnego: w km ok. 161+330 strona prawa (ok. 70 m od linii kolejowej), w km ok. 161+836 (linia kolejowa przecina siedlisko). Wzdłuż rzeki Grabi potwierdzono występowanie bobra europejskiego. Na przecięciu linii kolejowej z rzeką Grabią stwierdzono siedlisko występowania tego gatunku, jak również siedlisko wydry europejskiej, tj. w km ok. 160+820 (przecięcie siedliska na długości ok. 17m). W rzece Grabi stwierdzono występowanie także minoga ukraińskiego i kozy. Podczas inwentaryzacji przyrodniczej, spośród przedmiotu ochrony obszaru, nie stwierdzono występowania skójki gruboskorupowej, minoga strumieniowego, piskorza, zalotki większej i zatoczek łamliwego.

W odniesieniu do ww. gatunków i siedlisk przyrodniczych, szczegółowej analizy wymagają przede wszystkim te gatunki i siedliska, które występują na terenie lub w pobliżu przedmiotowej linii kolejowej. W raporcie o oddziaływaniu na środowisko dokonano analizy oddziaływania na wszystkie przedmioty ochrony obszaru Grabia PLH100021.

Dla siedliska 3150 Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion* istniejącymi zagrożeniami dla zachowania właściwego stanu ochrony, według planu zadań ochronnych, są: ewolucja biocenotyczna, sukcesja, eutrofizacja (naturalna), inne rodzaje aktywności człowieka związane z urbanizacją, przemysłem itp. Zagrożeniami potencjalnymi są natomiast: sporty i różne formy czynnego wypoczynku rekreacji, uprawiane w plenerze, zanieczyszczenie wód powierzchniowych (limnicznych, lądowych, morskich i słonawych), zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie ogólnie, modyfikowanie funkcjonowania wód – ogólnie. Należy zwrócić uwagę zwłaszcza na zagrożenia związane z bezpośrednią ingerencją w starorzecze, jak i w reżim hydrologiczny. Wszelkie zmiany stosunków wodnych znacząco wpływają na funkcjonowanie siedliska, a zmiany reżimu hydrologicznego Grabi niekorzystnie wpłyną na stan siedliska w dłuższej perspektywie czasowej. W toku przedmiotowego postępowania, ograniczono planowany zakres prac w rejonie starorzecza. Zgodnie z aneksem do raportu, *„analizowane siedlisko położone jest pod mostem - inwestycja w sposób bezpośredni nie koliduje z siedliskiem. W związku z powyższym zastosowana zostanie taka technologia wykonania prac, aby nie wchodzić w to siedlisko ze sprzętem, który je zniszczy. Z uwagi na uwarunkowania terenowe oraz istniejący dojazd do obiektu (od strony Zduńskiej Woli), nie będzie konieczności wykonania dodatkowych dróg technologicznych. Dostawy materiałów, sprzętu itp. będą prowadzone przedmiotową drogą, dzięki czemu nie wystąpi konieczność wchodzenia w obszar przedmiotowego siedliska 3150. Ponadto w celu zabezpieczenia siedliska zastosowane zostaną rusztowania podwieszane do konstrukcji obiektu wyposażone w siatki ochronne chroniące przed ewentualnym zanieczyszczeniem czy przedostaniem się materiałów naprawczych itp. Dzięki powyższym rozwiązaniom wykonywane prace naprawcze na części obiektu znajdującym się nad przedmiotowym siedliskiem wykonane zostaną bez konieczności ingerencji w jego obszar jak*

również nie wystąpi jego zanieczyszczenie czy zasypanie.” Celem działań ochronnych w odniesieniu do powierzchni siedliska jest utrzymanie powierzchni analizowanego płatu c92f, tak by wraz z płatem e38f utrzymać łączną powierzchnię co najmniej 0,3 ha. Z powyższego opisu zakresu prac wynika, że powierzchnia starorzecza nie zmniejszy się. Zastosowanie rozwiązań minimalizujących oddziaływanie, zwłaszcza tych, które dotyczą uniknięcia zanieczyszczenia wód na etapie budowy, pozwolą utrzymać i nie pogorszyć pozostałych wskaźników/parametrów, do których odnoszą się cele działań ochronnych dla tego siedliska.

Dla siedliska *91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe istniejącymi zagrożeniami dla zachowania właściwego stanu ochrony są drogi, ścieżki i drogi kolejowe, inne rodzaje aktywności człowieka związane z urbanizacją, przemysłem itp. Zagrożeniami potencjalnymi są: modyfikowanie funkcjonowania wód – ogólnie, gospodarka leśna i plantacyjna i użytkowanie lasów i plantacji, eksploatacja lasu bez odnawiania czy naturalnego odrastania. Potencjalny związek z przedsięwzięciem mają zagrożenia powiązane z funkcjonowaniem wód (siedlisko to jest wrażliwe na zmianę stosunków wodnych, dotyczy to całej doliny rzeki), a także drogi kolejowe, przy czym zagrożenie to związane jest z możliwością zanieczyszczeń związanych z transportem, a więc na etapie eksploatacji linii kolejowej. Przedsięwzięcie dotyczy istniejącej od wielu lat linii kolejowej. Na etapie eksploatacji wystąpi oddziaływanie zbliżone do oddziaływania obecnie funkcjonującej linii kolejowej, nie wystąpi nowy rodzaj oddziaływania. Nie przewiduje się, by realizacja przedsięwzięcia spowodowała stworzenie istotnych zagrożeń określonych w planie zadań ochronnych, mających wpływ na zachowanie właściwego stanu ochrony siedliska w obszarze. Całkowitą powierzchnię siedliska w buforze badań (choć płat jest większy) oceniono w raporcie na 23970 m² (2,397 ha), z czego narażone na zniszczenie jest ok. 3% powierzchni tego stanowiska. Powierzchnia ta jest niewielka. Aktualnym celem działań ochronnych dla siedliska jest utrzymanie siedliska w płacie 1e36 na całkowitej powierzchni 12,45 ha. Rzeczywista powierzchnia siedliska w obszarze Natura 2000 zostanie określona podczas monitoringu w 2022 r. W związku z realizacją przedsięwzięcia uszczuplony zostanie skraj płatu siedliska, który, w ocenie autorów raportu, najprawdopodobniej by nie istniał gdyby nie zaniedbania w utrzymaniu linii kolejowej, tj. przestrzeganie zakazu utrzymywania drzew i krzewów w strefie 6 m od osi skrajnego toru. Usuwanie drzew ograniczone będzie do niezbędnego minimum gwarantującego możliwość wykonania robót budowlanych i bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Ingerencja w siedlisko będzie ograniczona do minimum, a zaproponowane rozwiązania minimalizujące oddziaływanie na etapie budowy zapewnią, że pozostałe wskaźniki/parametry nie ulegną pogorszeniu, co miało by przełożenie na realizację celów działań ochronnych określonych w planie zadań ochronnych.

Dla trzepli zielonej zagrożeniami zidentyfikowanymi w planie zadań ochronnych są: odpady, ścieki, rozproszone zanieczyszczenie wód powierzchniowych z powodu działalności związanej z rolnictwem i leśnictwem, a potencjalnie także regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych i zmiana przebiegu koryt rzecznych. Przedsięwzięcie nie jest bezpośrednio związane z ww. zagrożeniami i zastosowanie zaproponowanych w raporcie rozwiązań minimalizujących pozwoli uniknąć wystąpienia ww. zagrożeń na etapie realizacji przedsięwzięcia. Jak podano w raporcie, wylinki trzepli znaleziono blisko mostu, w niedużej odległości poniżej i powyżej mostu, którego przebudowa jest planowana. W związku z tym bardzo ważne jest, aby wszelkie prace były prowadzone przy zachowaniu szczególnych środków ostrożności minimalizujących oddziaływanie inwestycji na ekosystem rzeki. Szczególną uwagę należy zwrócić na kwestię składowania i użytkowania materiałów budowlanych i produktów chemicznych, które mogą stanowić zagrożenie dla funkcjonowania ekosystemów wodnych (rzeki i towarzyszących starorzeczy). W świetle zaproponowanych rozwiązań minimalizujących należy stwierdzić, że przedsięwzięcie nie utrudni lub uniemożliwi realizacji celów działań ochronnych określonych w planie zadań ochronnych dla tego gatunku.

Podczas inwentaryzacji przyrodniczej odnotowano nowe stanowiska czerwończyka nieparka. Pierwsze z nich narażone jest na częściowe zniszczenie, drugi płat zlokalizowany jest w znacznej odległości od inwestycji. W raporcie przeanalizowano oddziaływanie na czerwończyka nieparka

i wskazano niezbędne rozwiązania pozwalające ograniczyć to oddziaływanie do niezbędnego minimum. Zagrożeniem istniejącym zidentyfikowanym w planie zadań ochronnych dla tego gatunku jest zaniechanie, brak koszenia. Potencjalnymi zagrożeniami są: zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie – ogólnie oraz usuwanie osadów (mułu). Analizując szczegółowe cele działań ochronnych określone w planie zadań ochronnych dla tego gatunku należy stwierdzić, że realizacja przedsięwzięcia nie utrudni lub nie uniemożliwi realizacji tych celów, nie stworzy również istotnych zagrożeń dla zachowania właściwego stanu ochrony tego gatunku w obszarze.

Inwentaryzacja wykazała również nowe stanowiska kumaka nizinnego na terenie obszaru Natura 2000. Stanowisko zlokalizowane w dolinie rzeki Grabia (przecięcie siedliska przez linię kolejową) może być narażone na zniszczenie, ale jak oceniono w raporcie zniszczenie przy minimalizacji terenu pod obiektem mostowym może zostać znacznie ograniczone. Zagrożeniami dla zachowania właściwego stanu ochrony dla tego gatunku są: intensywna hodowla ryb, intensyfikacja, drogi, autostrady, natomiast potencjalnie zagrożeniami są: intensywna hodowla ryb, intensyfikacja, zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie – ogólnie, zanieczyszczenie wód powierzchniowych (limnicznych, lądowych, morskich i słonawych), spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych, modyfikowanie akwenów wód stojących. Z przedmiotowym przedsięwzięciem może mieć związek zagrożenie dotyczące zasypywania terenu, czy zanieczyszczenia wód. Zgodnie z uzupełnieniem raportu prace w obrębie mostu na rzece Grabi ograniczono do niezbędnego minimum i realizowane będą rozwiązania minimalizujące oddziaływanie dotyczące ochrony starorzecza – będą one miały również zastosowanie do siedliska kumaka nizinnego. Analizując szczegółowe cele działań ochronnych określone w planie zadań ochronnych dla tego gatunku należy stwierdzić, że realizacja przedsięwzięcia nie utrudni lub nie uniemożliwi realizacji tych celów.

Inwentaryzacja przyrodnicza przeprowadzona na potrzeby raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że dolina Grabi jest siedliskiem bobra europejskiego i wydry. Siedlisko to może zostać częściowo zajęte, przekształcone, jednakże jak oceniono w raporcie, stopień i skala zniszczenia przy minimalizacji terenu pod obiektem mostowym na rzece Grabi mogą zostać znacznie ograniczone. Dla ww. gatunków w planie zadań ochronnych nie określono istniejących zagrożeń, natomiast potencjalnym zagrożeniem jest regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych i zmiana przebiegu koryt rzecznych (prace, w wyniku których dojdzie do utwardzenia skarp brzegowych i zniszczenia roślinności przybrzeżnej mogą wpłynąć negatywnie na populację gatunku). Bóbr i wydra w rejonie terenu inwestycji zajmują długie odcinki doliny rzecznej i przetrwanie na stwierdzonych stanowiskach, poza strefą oddziaływania inwestycji jest możliwe, a późniejsza rekolonizacja okolic mostu wysoce prawdopodobna. Analizując cele działań ochronnych dla tych gatunków należy stwierdzić, że realizacja przedsięwzięcia nie utrudni lub nie uniemożliwi realizacji tych celów.

Dla minoga ukraińskiego oraz kozy zagrożeniami dla zachowania właściwego stanu ochrony określonymi w planie zadań ochronnych są: zanieczyszczenie wód powierzchniowych, zanieczyszczenie wód powierzchniowych z przelewów burzowych, rozproszone zanieczyszczenie wód powierzchniowych za pośrednictwem przelewów burzowych lub odpływów ścieków komunalnych, rozproszone zanieczyszczenie wód powierzchniowych z powodu działalności związanej z rolnictwem i leśnictwem, rozproszone zanieczyszczenie wód powierzchniowych z powodu transportu i infrastruktury niezwiązanych z kanałami / zmiatarkami, zanieczyszczenie wód powierzchniowych z innych źródeł rozproszonych, niewymienionych powyżej, inna ingerencja i zakłócenia powodowane przez działalność człowieka, niewielkie projekty hydroenergetyczne, jazy, międzygatunkowe interakcje wśród zwierząt, konkurencja, pobór wód powierzchniowych przez farmy rybne, spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych. Zagrożeniami potencjalnymi dla tych gatunków są: zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie – ogólnie, usuwanie osadów (mułu), bagrowanie/usuwanie osadów limnicznych, regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych i zmiana przebiegu koryt rzecznych, modyfikowanie funkcjonowania wód – ogólnie, pobór wód z wód powierzchniowych, wycinka lasu (wycinka, usunięcie wszystkich drzew), usuwanie martwych i umierających drzew, inne zanieczyszczenie wód powierzchniowych ze źródeł

punktowych. Większość ww. zagrożeń nie ma związku z przedmiotowym przedsięwzięciem. W raporcie o oddziaływaniu na środowisko wskazano, że przy zastosowaniu działań minimalizujących zagrożenie dla populacji tych gatunków (które istnieje tylko w okresie budowy) zostanie zminimalizowane do poziomu nieistotnego. Przedsięwzięcie nie spowoduje takich zmian w środowisku, by stanowiło istotne zagrożenie dla zachowania właściwego stanu ochrony dla tych gatunków. Zidentyfikowane siedlisko minoga nie stanowi siedliska związanego z ich tarłem. Zidentyfikowane okazy były okazami dorosłymi, a wskazane stanowisko jest ich miejscem regularnego przebywania, jednak nie rozrodu. W odniesieniu do kozy również stwierdzono, że zidentyfikowane podczas inwentaryzacji okazy były okazami dorosłymi, a wskazane stanowiska są ich miejscem regularnego przebywania w celach pokarmowych, jednak nie rozrodu. Zaproponowane w raporcie rozwiązania minimalizujące na etapie budowy względem fauny wodnej wydają się wystarczające zarówno dla minoga ukraińskiego, jak i kozy. Analizując cele działań ochronnych dla tych gatunków należy stwierdzić, że realizacja przedsięwzięcia nie utrudni lub nie uniemożliwi realizacji tych celów. Biorąc pod uwagę zakres planowanych prac i zaproponowane rozwiązania, przewiduje się utrzymanie wskaźników na zakładanych poziomach określonych w planie zadań ochronnych dla tych gatunków.

W odniesieniu do pozostałych gatunków będących przedmiotami ochrony obszaru Grabia PLH100021 nie potwierdzono ich występowania w terenie. Realizacja przedsięwzięcia nie uszczupli powierzchni siedlisk preferowanych przez te gatunki, nie wpłynie w sposób znacząco negatywny na ich populację, szanse rozrodu, czy zachowanie zarówno na etapie budowy jak i funkcjonowania przedsięwzięcia. Analizując zagrożenia istniejące i potencjalne zidentyfikowane w planie zadań ochronnych dla tych gatunków, należy stwierdzić, że przedsięwzięcie, biorąc pod uwagę znane miejsca występowania tych gatunków oraz skalę i lokalizację przedsięwzięcia, to przedsięwzięcie nie jest związane bezpośrednio ani pośrednio z tymi zagrożeniami i przedsięwzięcie nie spowoduje takich zmian w środowisku, by stanowiło istotne zagrożenie dla zachowania właściwego stanu ochrony ww. przedmiotów ochrony. W raporcie o oddziaływaniu na środowisko zaproponowano rozwiązania minimalizujące potencjalne oddziaływanie, które wydają się być wystarczające dla ochrony środowiska przyrody ożywionej jako całości, również w odniesieniu do tych przedmiotów ochrony obszaru Grabia PLH100021.

Nie potwierdzono również występowania w pobliżu inwestycji siedliska o kodzie 6510 Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*). Przedsięwzięcie nie stworzy zagrożenia dla zachowania właściwego stanu ochrony tego siedliska w obszarze i ze względu na niewielką skalę nie będzie miało wpływu na realizację celów działań ochronnych dla tego siedliska.

RDOŚ w Łodzi przeanalizował dane zawarte w uzupełnionym raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz cele działań ochronnych (w tym szczegółowe cele działań ochronnych uwzględniające parametry i wskaźniki), istniejące oraz potencjalne zagrożenia dla poszczególnych przedmiotów ochrony obszaru Grabia PLH100021 i ustalił, że realizacja i późniejsze funkcjonowanie przedsięwzięcia nie spowodują negatywnego wpływu na przedmioty ochrony oraz cele działań ochronnych tego obszaru, nie uniemożliwią realizacji tych celów i nie stworzą bezpośredniego istotnego zagrożenia dla zachowania właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony tego obszaru. Działania minimalizujące zaproponowane w raporcie wydają się wystarczające do uniknięcia i ograniczenia potencjalnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze i nie ma potrzeby podejmowania specjalnych dodatkowych działań minimalizujących w stosunku do obszarów Natura 2000. Nie ma również potrzeby dodatkowego monitorowania skuteczności środków łagodzących i pozostałych oddziaływań, które mogą wystąpić w związku z realizacją, funkcjonowaniem i likwidacją przedsięwzięcia, oprócz prowadzenia nadzoru przyrodniczego na etapie realizacji przedsięwzięcia.

Podsumowując, przedmiotowe przedsięwzięcie, biorąc pod uwagę jego skalę i położenie, nie powinno znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony Natura 2000 Grabia PLH100021, w tym w szczególności nie będzie powodować pogorszenia stanu siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków, dla ochrony których wyznaczono ten obszar Natura 2000, nie będzie wpływało

negatywnie na gatunki, dla ochrony których został wyznaczony obszar oraz nie pogorszy integralności obszarów Natura 2000 i ich powiązania z innymi obszarami.

Inwentaryzacja przyrodnicza na terenie planowanego przedsięwzięcia (w km 137+500 – 170+212) prowadzona była od kwietnia do września 2020 r., a w okresie od lutego do połowy marca 2020 roku dodatkowo prowadzony był zimowy monitoring nietoperzy.

Podczas badań terenowych zinwentaryzowano jedno stanowisko chronionego gatunku grzyba – błyskoporka podkorowego (*Inonotus obliquus*), który nie jest zagrożony planowanym przedsięwzięciem, ponieważ zlokalizowany jest 101 m od torowiska w km 151+820 po stronie prawej. Inwentaryzacja przyrodnicza wykazała jedno stanowisko chronionego ściśle gatunku porostu, tj. pawężnicy łuseczkowatej (*Peltigera praetextata*), 5 stanowisk chrobotka reniferowego (*Cladonia rangiferina*), jedno stanowisko chrobotka leśnego (*Cladonia arbuscula*) i po jednym stanowisku płucnicy islandzkiej (*Cetraria islandica*) i płucnicy kędzierzawej (*Cetraria ericetorum*) – gatunki częściowo chronione. Narażone na częściowe zniszczenie są dwa stanowiska chrobotka reniferowego (*Cladonia rangiferina*) zlokalizowane w obrębie terenu, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie. Oba siedliska gatunku są zlokalizowane niemal przy samych torach linii kolejowej nr 131. Jedyne zinwentaryzowane gatunki objęte ochroną ścisłą (płucnica kędzierzawa) znajduje się w bezpiecznej odległości od inwestycji – nie będzie zagrażać mu zniszczenie.

Biorąc powyższe pod uwagę nie diagnozuje się znaczących negatywnych oddziaływań dla chrobotka reniferowego. Zniszczenie w części dwóch stanowisk nie ma też większego znaczenia z punktu widzenia pospolitości gatunku.

Najpowszechniejszym spośród chronionych mszaków okazał się częściowo chroniony rokitnik pospolity (*Pleurozium schreberi*), którego zlokalizowano w buforze inwentaryzacyjnym na 10 stanowiskach. Ponadto zidentyfikowano 1 stanowisko mchu płonnika (*Polytrichum commune*) i 7 stanowisk różnych gatunków torfowców (*Sphagnum* sp.). Zlokalizowano jedno stanowisko ściśle chronionego mszaka, tj. skorpionowca brunatnego (*Scorpidium scorpioides*), który będąc zlokalizowany w odległości 102 m od linii kolejowej w km 149+745, pozostaje poza jakimkolwiek wpływem planowanego przedsięwzięcia. Należy zauważyć, iż narażone na zniszczenie gatunki (wszystkie chronione częściowo) znajdują się na jednym stanowisku.

Jak wykazano podczas inwentaryzacji przyrodniczej zlokalizowano 19 stanowisk kocanek piaskowych (*Helichrysum arenarium*) – gatunku częściowo chronionego. Ponadto zidentyfikowano po jednym stanowisku częściowo chronionych: widłaka jałowcowatego (*Lycopodium annotinum*) i bagna zwyczajnego (*Ledum palustre*). Najcenniejszym jednak jest stanowisko ściśle chronionej rosiczki okrągłolistnej (*Drosera rotundifolia*), zlokalizowanej ponad 70 m od torowiska. Zagrożonych częściowym zniszczeniem jest 11 stanowisk kocanek piaskowych (*Helichrysum arenarium*) spośród 19 inwentaryzowanych stanowisk (lokalizacja na przewidywanym terenie, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie). Łącznie wszystkie stanowiska zajmują powierzchnię ok. 22 355 m², natomiast powierzchnia części stanowisk przeznaczonych do zniszczenia wynosi łącznie: 2 584 m², co stanowi ok. 12 % powierzchni całkowitej.

W ramach inwentaryzacji przyrodniczej w liniach rozgraniczających inwestycji stwierdzono 138 stanowiska gatunków bezkręgowców (owadów oraz ślimaka winniczka) chronionych wg. Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. 2016 poz. 2183 ze zm.) lub uznanych za cenne. Na szczególną uwagę zasługują gatunki ściśle chronione oraz chronione na mocy dyrektywy siedliskowej (Dyrektywa Rady 92/43/EWG), tj. jedno stanowisko czerwończyka nieparka (*Lycaena dispar*) oraz 20 stanowisk trzepli zielonej zlokalizowanych wzdłuż rzeki Grabi oraz Widawki. Spośród gatunków częściowo chronionych zauważyć należy nierzadkie w kraju i jednocześnie w woj. łódzkim trzmiele (*Bombus* sp.) – (rudego, parkowego, kamiennika, gajowego, ziemnego i rudonogiego) – łącznie 89 stanowisk. Czerwona Lista Owadów w Polsce notuje tu i stanowisko *Chaetopteroptia segetum*. Stanowiska ściśle chronionej trzepli zielonej (*Ophiogomphus cecilia*) zlokalizowane wzdłuż rzeki Grabi i Widawki są narażone na zniszczenie. Zinwentaryzowane stanowiska zlokalizowane są na terenach obszarów chronionych: specjalnego obszaru ochrony siedlisk Grabia PLH100021, Parku Krajobrazowego Międzyrzecza Warty i Widawki oraz Obszaru Chronionego Krajobrazu

Doliny Widawki. Siedliska te pełnią funkcję zarówno żerowiska jak i rozrodu. Wg analiz wyników inwentaryzacji przyrodniczej jest to gatunek rzadki w rejonie.

Odcinek rzeki Grabi leżący w granicach bufora inwestycji zasiedlały: koza, minóg ukraiński i śliz. Siedlisko bardzo wrażliwe, zasiedlane przez gatunki najbardziej narażone (minóg ukraiński).

Odcinek rzeki Widawki leżący w granicach bufora inwestycji zasiedlały: brzana, koza, minóg strumieniowy, minóg ukraiński, piekielnica i śliz. Przetrawianie populacji chronionych taksonów wydaje się być niezagrażone. Siedlisko bardzo wrażliwe, zasiedlane przez gatunki najbardziej narażone (brzana, minóg strumieniowy, minóg ukraiński, piekielnica).

W raporcie zaproponowano, by prace były wykonane możliwie szybko, aby zmętnienie szybko ustało, najlepiej w okresie najmniejszej aktywności ryb, tj. późna jesień do wczesna wiosna. Biorąc powyższe pod uwagę nie przewiduje się znaczących negatywnych oddziaływań na omówione stanowisko minoga ukraińskiego. Jest to miejsce tylko przebywania ryby, która jako zwierzę płochliwe – szybko odpłynie poza teren ingerencji w koryto. Ingerencja będzie krótkotrwała, a po zakończeniu fazy budowlanej – środowisko powróci do wcześniejszych parametrów. To samo dotyczy pozostałych chronionych gatunków stwierdzonych na tym stanowisku: Kozy pospolitej (*Cobitis taenia*) oraz śliza pospolitego (*Barbatula barbatula*).

Wzdłuż badanego fragmentu linii kolejowej 131 oraz 542 i 739 zinwentaryzowano w buforze badawczym 37 stanowisk dziewięciu gatunków płazów oraz cztery gatunki gadów. W miejscach, gdzie płazy migrują po torowisku wskazano, aby na etapie budowy zabezpieczyć ok. pięciocentymetrową wolną przestrzeń pomiędzy górną powierzchnią podsypki i dolną powierzchnią stopki szyny dla zapewnienia bezpiecznego przekraczania torów przez płazy. Na podstawie wyników oraz w oparciu o założoną metodykę badań stwierdzono, że na ww. odcinkach płazy migrują poprzez torowisko, przy czym biorąc pod uwagę niską liczbę stwierdzeń żywych bądź martwych płazów na torach, nie jest to migracja istotnie masowa, przynajmniej w latach objętych inwentaryzacją.

Szczególną uwagę podczas kontroli zwrócono na wykorzystanie przepustów (przejsć pod liniami kolejowymi) przez płazy i gady, które mogą stanowić drogę migracji na oraz z miejsc hibernacji. Niska liczba stwierdzeń płazów i gadów w obiektach może wynikać z dość małej liczby obiektów zlokalizowanych w regionie siedlisk płazów. W przepustach pod torami często przepływała woda, która mogła zatrzeć ślady migrujących płazów, a także zniechęcać je do wykorzystywania przepustów jako tras migracji. Część istniejących obiektów inżynierskich i przepustów przy linii kolejowej 131, zlokalizowane w korytarzach ekologicznych wymagają nieznacznych udogodnień (np. takich jak: wprowadzenie pokrywy roślinnej na powierzchni i w bezpośrednim otoczeniu obiektu, przez nasadzenia krzewów oraz obsiew mieszkanką traw i roślin motylkowych, wspieranie spontanicznej ekspansji roślinności miejscowej czy też wprowadzenie elementów siedliskotwórczych w postaci głazów), aby służyły zwierzętom jako trasy migracji. Zaznaczyć trzeba, iż nie wymagają one przebudowy pod względem parametrów, bowiem spełniają wymagania dla tego typu przejsć. Nie wymagają one dostosowania ani montażu płotków naprowadzających.

Wg wyników inwentaryzacji przyrodniczej w czasie prac terenowych stwierdzono w sumie 152 stanowiska/stwierdzenia dwudziestu ściśle chronionych (Ś) gatunków ptaków, przy czym największa liczba stwierdzeń dotyczyła gąsiorka (zał. 1 Dyrektywy Ptasiej) (63 stwierdzenia), lerki (zał. 1 DP) (28 stwierdzeń) i jarzębatki (zał. 1 DP) (12 stwierdzeń). W następnej kolejności należy zauważyć, iż żuraw (zał. 1 DP) stwierdzony został 12 razy, dzięcioł czarny (zał. 1 DP) – 10, myszołów (zał. 1 DP) – 6, ortolan (zał. 1 DP) – 5, a dziwonina oraz zimorodek (zał. 1 DP) 2 razy. Po jednym stwierdzeniu odnotowano dla bekasa kszycy, błotniaka stawowego (zał. 1 DP), derkacza (zał. 1 DP), dudka, gawrona, kawki, krogulca, pustułki, puszczyka, rycyka, zniczka.

Nie zidentyfikowano gatunków łownych. Generalnie należy stwierdzić, iż obszar, gdzie zidentyfikowano tylko 20 gatunków ptaków jest pod tym względem bardzo ubogi. Do najcenniejszych pod kątem awifauny terenów rejonu tej części linii kolejowej 131 zaliczyć należy Dolinę rzeki Grabi – km 160,600 – 161,850.

Ostatnio prowadzone badania nad wpływem linii kolejowych na ptaki („Czy ptaki unikają linii kolejowych, jak zaobserwowano w przypadku dróg?” Jarosław Wiącek, Marcin Polak, Maciej Filipiuk, Marek Kucharczyk, Janusz Bohatkiewicz, 2015 r.) nie potwierdziły negatywnego wpływu linii kolejowych na rozwój awifauny w ich sąsiedztwie. Zgodnie z opublikowanymi badaniami ruch kolejowy nie doprowadził do spadku liczebności ptaków ani liczby gatunków zamieszkujących tereny wzdłuż torów kolejowych. Ponadto, odwrotnie niż w sytuacji występowania dróg o dużym natężeniu ruchu, liczebność ptaków zidentyfikowanych wzdłuż linii kolejowej była wyższa niż w punktach położonych dalej od linii, w lesie. Wyniki te sugerują, iż ruch kolejowy nie wywierał negatywnego wpływu na ptaki. Słupy trakcyjne i same sieci stanowią doskonałe punkty do śpiewania, obserwacji i odpoczynku, które nie są przedmiotem zainteresowania drapieżników, natomiast otwarte tereny wzdłuż torów stanowią bardzo dobre obszary do żerowania dla ptaków polujących wzdłuż szlaków komunikacyjnych (ziarnożernych, owadożernych, drapieżnych). Z przeprowadzonych badań wynika, że ruch kolejowy nie prowadził do spadku liczebności ptaków lub liczby gatunków zamieszkujących tereny wzdłuż torów kolejowych.

Fauna ssaków (bez nietoperzy) nie charakteryzuje się niczym nadzwyczajnym. Najpowszechniejsze są oczywiście gatunki łowne, w tym sarna (*Capreolus capreolus*), lis (pospolity) (*Vulpes vulpes*), dzik (*Sus scrofa*), jeleń (europejski) (*Cervus elaphus*), zając szarak (*Lepus capensis*), kuna domowa (kamionka) (*Martes foina*). Spośród gatunków chronionych zlokalizowano tylko gatunki częściowo chronione i są to: bóbr europejski (*Castor fiber*) i wydra (*Lutra lutra*). Inwentaryzacja wykazała, iż siedliska ww. gatunków to zarówno miejsca odpoczynku, trasy migracji, żerowiska. Nie zidentyfikowano typu: godowiska czy miejsca rozrodu.

W przypadku dużych ssaków na omawianym odcinku nie odnotowano w ostatnich latach żadnych kolizji z pociągami. Po modernizacji linii kolejowej (ewentualnym zwiększeniu prędkości i zintensyfikowaniu pociągów) potencjalnie może dojść do zwiększenia ilości kolizji z ssakami przekraczającymi tory. Tereny te, ze względu na brak śmiertelnych zdarzeń jak i miejscami gęstą zabudowę, nie nadają się do stosowania systemów UOZ-1.

Badany bufor inwentaryzacyjny okazał się mało atrakcyjnym obszarem dla nietoperzy. Wykazano bowiem bezspornie tylko 3 gatunki nietoperzy – łącznie 7 stanowisk oraz wskazano 3 stanowiska nietoperzy nieoznaczonych.

Analizowana linia kolejowa 131 koliduje z korytarzami ekologicznymi fauny o znaczeniu krajowym, regionalnym i subregionalnym. W wyniku przeprowadzonych analiz stwierdzono, że linia przecina korytarz o znaczeniu krajowym na długości ok. 3,9 km. Korytarze włączone są do stref Korytarza Południowo-Centralnego (KPdC) i Korytarza Północno-Centralnego (KPnC) o następującym przebiegu:

- KPdC – Korytarz Południowo-Centralny – Roztocze z Lasami Janowskimi – Puszcza Sandomierska i Świętokrzyska – Przedborski Park Krajobrazowy – Załęczański Park Krajobrazowy – Lasy Lublinieckie i Bory Stobrowskie – Lasy Milickie – Dolina Baryczy – Bory Dolnośląskie,
- KPnC – Korytarz Północno-Centralny – Puszcza Białowieska – Lasy Mielnickie – dolina Bugu – Puszcza Biała – Puszcza Kampinoska – dolina Wisły – Puszcza Bydgoska – Lasy Sarbskie – Puszcza Notecka – Lasy Lubuskie – Ujście Warty.

Długość i liczba kolizji z korytarzami ekologicznymi o znaczeniu krajowym (jeden na długości ok. 3,9 km) są średnie, ale linia ingeruje przestrzennie w kluczowe połączenia funkcjonalne kompleksów leśnych zachodniej Polski z lasami centralnej Polski i Roztocza. Przecinane przez linię odnogi korytarzy stanowią ważne (w skali kraju i kontynentu) obszary migracyjne dla dużych ssaków drapieżnych i kopytnych.

W przypadku korytarzy ekologicznych o znaczeniu regionalnym liczbę (trzy) i długość kolizji (łącznie ok. 5,2 km) również należy ocenić jako średnie. Przecinane korytarze regionalne to doliny średnich rzek wraz z kompleksem siedlisk hydrogenicznych, stanowiące uzupełniające połączenia w sieci korytarzy wyższej rangi.

W przypadku korytarzy ekologicznych o znaczeniu lokalnym liczba (trzy) i długość kolizji (łącznie ok. 2,8 km) również należy ocenić jako średnie, co wynika z przecięcia licznych, małych

cieków wodnych z pasami naturalnej, półnaturalnej i spontanicznej roślinności, łączących kompleksy siedlisk leśnych i hydrogenicznych o znaczeniu subregionalnym.

Nie zidentyfikowano kolizji pozostałych analizowanych linii (nr 542 i 739) z korytarzami ekologicznymi.

W ramach przedsięwzięcia planuje się usuwać drzewa jedynie w przypadku ich kolizji z budowaną infrastrukturą kolejową (np. przy przepustach, wiaduktach, przejazdach, obiektach kubaturowych) w ilości ok. kilkudziesięciu szt. drzew. Nie są to cenne zbiorowiska, ani też okazy drzew zarówno ze względu na młody wiek jak i zanieczyszczenie gatunkami obcymi inwazyjnymi, tj. dąb czerwony, robinia akacjowa, klon jesionolistny oraz czeremcha amerykańska.

W ramach planowanego przedsięwzięcia zachodzi konieczność wycinki drzew na terenie obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Grabia PLH100021 na odcinku 161+123-161+922 przedstawionych w poniższej tabeli.

Nr inw.	Nazwa botaniczna	Nazwa zwyczajowa	Obwód [cm]	Km/Uwagi
411	Salix fragilis	Wierzba krucha	220	161,760
412	Salix fragilis	Wierzba krucha	340+325+272	161,780
413	Salix fragilis	Wierzba krucha	68	suche
414	Salix fragilis	Wierzba krucha	220	161,800
415	Alnus glutinosa	Olsza czarna	123+115+104	161,880
416	Alnus glutinosa	Olsza czarna	55+93	

Prace związane z usuwaniem drzew i krzewów będą prowadzone głównie poza sezonem lęgowym ptaków, tj. poza okresem 1 marca – 15 października. Jedynie w przypadku problemów harmonogramowych inwestycji, dopuszcza się wycinkę w ww. okresie, ale pod nadzorem ornitologicznym, który wykluczy czynne gniazdo lub uzyska stosowną decyzję derogacyjną. Usuwanie drzew sugeruje się wykonać także pod nadzorem chiropterologicznym, w celu potwierdzenia, że nie są one w danym momencie zasiedlone przez nietoperze. W przypadku stwierdzenia, że drzewo jest zasiedlone – nadzór wstrzyma wycinkę do czasu trwałego opuszczenia przez zwierzę lub uzyska stosowną decyzję derogacyjną.

Drzewa nie przeznaczone do usunięcia, ale znajdujące się w obszarze potencjalnego zagrożenia należy zabezpieczyć przed mechanicznym zniszczeniem w fazie budowy. Nie należy magazynować materiałów budowlanych ani sprzętu bezpośrednio pod koronami pozostawionych drzew. Można to czynić nie bliżej niż 10 m od pnia drzewa.

Most nad rzeką Wartą w km 111+320 LK 131 zlokalizowany jest w odległości od:

- Obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Załęczański Łuk Warty PLH 100007 – ok. 6 km,
- Rezerwatu przyrody Węże – ok. 8,5 km,
- Załęczańskiego Parku Krajobrazowego – ok. 5 km.

W 2020 r. przeprowadzono rozpoznanie terenowe, mające na celu aktualizację wybranych elementów przyrody ożywionej w sąsiedztwie mostu nad rzeką Wartą w km 111+320 LK131. Inwentaryzacja prowadzona była od 15 marca 2020 do 1 listopada 2020 r. Siedliska przyrodnicze i poszczególne gatunki roślin i zwierząt były inwentaryzowane w pełni sezonu wegetacyjnego i maksymalnych pojawów większości gatunków i/lub charakterystycznych fazach aktywności dobowej

Na inwentaryzowanym obszarze stwierdzono 2 typy siedlisk przyrodniczych wymienione w Załączniku I Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Wszystkie zinwentaryzowane płyty siedlisk znajdują się poza specjalnymi obszarami ochrony siedlisk Natura 2000. W zakolu rzeki Warty, w rejonie obiektu mostowego stwierdzono występowanie płatów zadrzewień lęgowych, głównie wierzbowo-olszowych oraz 3 niewielkie płyty zbiorowisk o charakterze starorzeczy. Stwierdzone płyty łągów

i starorzeczy stanowią część rozległego kompleksu siedlisk ciągnącego się wzdłuż rzeki Warty. Ww. siedliska występują powszechnie na obszarze prawie całego kraju.

Na inwentaryzowanym obszarze stwierdzono 2 chronione gatunki roślin naczyniowych. Jedno stanowisko kruszczyka szerokolistnego i jedno stanowisko bobrka trójlistkowego stwierdzono w rejonie obiektu mostowego. Ze względu na obecność w rejonie linii kolejowej 131 wielu potencjalnych siedlisk – borów sosnowych, odpowiednich dla kruszczyka szerokolistnego i pomocnika baldaszkowatego można się spodziewać ich występowania również na innych stanowiskach w rejonie.

Na inwentaryzowanym obszarze, w rejonie obiektu mostowego na rzece Warcie stwierdzono objętego ochroną częściową mszaka – rokitnika pospolitego (*Pleurozium schreberi*). Jest to gatunek pospolity w całej Polsce. W trakcie inwentaryzacji nie stwierdzono występowania objętych ochroną przedstawicieli grzybów i porostów.

W obszarze inwentaryzowanym stwierdzono 5 gatunków bezkręgowców objętych ochroną prawną. Niemalże wszystkie kwietne łąki, niekoszone i nieuprawiane pola oraz nieużytki są potencjalnymi siedliskami występowania trzmieli. Zadrzewienia i zakrzaczenia w rejonie obiektu mostowego na rzece Warcie stanowią siedliska ślimaka winniczka. Wszystkie stwierdzone gatunki trzmieli i ślimak winniczek należą do gatunków występujących pospolicie na terenie kraju i w rejonie inwestycji znajduje się wiele ich potencjalnych siedlisk. Istnieje duże prawdopodobieństwo że w rejonie inwestycji występują także inne objęte ochroną gatunkową gatunki np. biegacze (*Carabus*), jednakże ze względu na nieprowadzenie inwazyjnych metod poszukiwań (np. odłowów za pomocą pułapek Barbera - mogących powodować padnięcia chrząszczy i drobnych ssaków) nie stwierdzono ich obecności.

Pomimo intensywnych poszukiwań w terenie nie stwierdzono objętych ochroną prawną przedstawicieli pierścienic, małży, pajęczaków, prostoskrzydłych, chrząszczy, motyli, ważek i skorupiaków.

W obszarze inwentaryzowanym stwierdzono 2 gatunki płazów, oraz 3 gatunki gadów objęte ochroną częściową. Realizacja inwestycji każdorazowo będzie miała bezpośredni wpływ na siedliska płazów. Główne trasy migracji sezonowych płazów przebiegają wzdłuż rzeki, oraz pomiędzy rowami.

W obszarze inwentaryzowanym stwierdzono 83 gatunki ptaków. Prowadzone stymulacje głosowe i nasłuchy porą wieczorną i nocną nie wykazały obecności sów.

Rzeka Warta, stanowi żerowisko oraz szlak przelotów/migracji nietoperzy. Szeroka powierzchnia i w miarę spokojny nurt rzeki na tym odcinku stanowi dogodny żerowisko nocka rudego (*M. daubentonii*). Dodatkowo notowano także obecność borowców wielkich (*N. noctula*), oraz karlików (*Pipistrellus sp.*). Należy stwierdzić, że most kolejowy nie stanowi schronienia stałego ani tymczasowego dla nietoperzy. Aktywność nietoperzy w sąsiedztwie nie jest efektem wykorzystywania mostu jako miejsca spoczynku, kolonii rozrodczej czy zimowania. W otoczeniu mostu znajdują się żerowiska nietoperzy, jednak punktowe umiejscowienie inwestycji nie będzie miało wpływu na lokalną populację nietoperzy zarówno jako żerowisko, jak i trasy przelotów: szerokość doliny w tym miejscu oraz obecność ciągłych zadrzewień pozwala omijać ten niewielki fragment. Prace remontowe nie będą miały wpływu na lokalną populację nietoperzy. Nie istnieje więc potrzeba stosowania działań kompensacyjnych.

Stanowisko połowowe ryb na rzece Warta o długości 500 m obejmowało przecięcie rzeki z linią kolejową – ok. 250 m powyżej i poniżej mostu. Rzeka na tym odcinku płynie szeroką, zalesioną doliną, w której występują starorzecza i boczne ramiona. Odłów ryb na stanowisku był utrudniony przez wysoki stan wody (powyżej górnej granicy stanów średnich) i znaczny przepływ w rzece (39,2 m³/s) – według danych IMGW z wodowskazu Działoszyn. Przełożyło się to na niskie zagęszczenia ryb oraz stosunkowo niewielką liczbę odłowionych osobników. Połów prowadzono z łodzi. W rzece Warta odłowiono łącznie 184 ryby należące do 11 gatunków. Najliczniej występowały kiełb krótkowąsy, różanka i śliz, znaczący był także udział szczupaka klenia i płoci. Spośród gatunków chronionych odnotowano: różankę, kielb białopłetwego, minoga ukraińskiego,

piekielnicę oraz śliza. Nie stwierdzono występowania gatunków obcych. Wartość wskaźnika EFI+PL była wysoka (0,811), co odpowiada ocenie stanu ekologicznego w klasie 2 – stan dobry.

Najbardziej zróżnicowany i cenny przyrodniczo (5 gatunków chronionych) zespół ichtiofauny odnotowano w rzece Warta, co wynika zarówno z jej wielkości, jak i umiarkowanego stopnia przekształcenia warunków hydromorfologicznych na badanym odcinku.

W obszarze inwentaryzowanym stwierdzono 11 gatunków ssaków (innych niż nietoperze) w tym 5 objętych ochroną prawną. Główne trasy migracji ssaków przebiegają przez tereny zadrzewione wzdłuż rzeki Warty, nie rzadko przebiegały równoległe do zadrzewień i zakrzewień śródpolnych. W miejscach gdzie nie było schronień lokalne szlaki migracji przebiegały przez pola uprawne. Największe zagęszczenie śladów obecności saren, jeleni i dzików stwierdzono równoległe do rzeki. Obszary występowania i migracji saren, jeleni i dzików często się nakładają. Często obserwowane były szlaki migracji, które przechodziły przez torowiska i tory.

Zakres prac polegający na rozbudowie mostu nad rzeką Wartą w km 111+320 LK131 na etapie eksploatacji nie będzie miał negatywnego wpływu na przyrodę. Nie przewiduje się również wystąpienia negatywnego oddziaływania na możliwość przemieszczania się zwierząt, fragmentację ekosystemów, czy niepokojenia fauny. Analizowany most w km 111+320 po rozbudowanie będzie umożliwiał swobodną migrację zwierząt dużych, podobnie jak ma to miejsce w stanie istniejącym. Jego światło poziome nie ulegnie zmianie do istniejącego (zakres prac przewiduje wykorzystanie istniejących podpór – wymianie ulegają tylko przęsła obiektu), a światło pionowe zwiększy się w zależności od przęsła nawet do ok. 10 m. Przestrzeń pod obiektem nie ulegnie zmianie.

Na etapie budowy źródłem hałasu emitowanego do otoczenia będą maszyny i urządzenia wykorzystywane przy budowie nawierzchni torowej. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe oraz przemieszczające się wraz z frontem robót. W związku z rodzajem prowadzonych prac użycie maszyn ciężkich jest niezbędne. Typowe źródła hałasu stanowić będą w czasie realizacji urządzenia budowlane dużej mocy, jak koparka, ładowarka itp., jak również specjalistyczne maszyny kolejowe, tj.:

- maszyny ciężkie do robót torowych – podbijarki torów i rozjazdów, profilarki, żurawie kolejowe,
- dźwigi układowe,
- urządzenia specjalistyczne – wiertarki do szyn, szlifierki do szyn, młoty udarowe.

Na odcinku LK 131 Rusiec Łódzki (km 137+500) – Zduńska Wola Karsznice (km 170+212), LK nr 542 od km 3+537 do km 7+434 oraz LK nr 739 (od km -0+301 do km 4+059) wykonano nową analizę oddziaływania akustycznego.

Ruch w stanie aktualnym przyjęto na podstawie przeciętnej dobowej liczbie pociągów na sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2019 roku. Ruch w stanie prognozowanym przyjęto na podstawie prognozy ruchu dla 2022 r.

Obliczenia propagacji hałasu w środowisku wykonano wykorzystując holenderską metodę prognozowania hałasu szynowego, „Reken en Meetvoorschrift Railkverkeerslawaai (RMR) 1996”. Metodyka RMR bazuje na bibliotece pojazdów kolejowych wszystkich kategorii eksploatowanych na holenderskiej sieci kolejowej, w czasie jej tworzenia. W obliczeniach wykorzystano metodę RMR 2002. W modelu obliczeniowym hałasu kolejowego dla stanu aktualnego uwzględniono 4 kategorie pociągów występujących w zastosowanej metodyce obliczeniowej (RMR). Zastosowana metoda obliczeniowa jest rekomendowana przez Dyrektywę 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącą się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku.

W celu kalibracji modelu obliczeniowego wykorzystano wyniki pomiarów przeprowadzonych na potrzeby realizacji niniejszego opracowania przez akredytowane laboratorium. Wykorzystano metodę pomiarów poziomów ekspozycyjnych dźwięku w odniesieniu do pojedynczych zdarzeń akustycznych, zgodnie z Załącznikiem nr 3 rozporządzenia w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem. Analizując wyniki obliczeń

i pomiarów stwierdzono, że występuje niewystarczająca zgodność pomiędzy metodą pomiarową (wynikami pomiarów hałasu) a metodą obliczeniową (wynikami modelowania). W związku z powyższym zastosowano poprawkę -1 dB dla linii kolejowej nr 131 oraz +3 dB dla linii kolejowej nr 542 i 739.

Prognoza oddziaływania hałasu została wykonana przy użyciu oprogramowania do obliczeń akustycznych SoundPLAN 7.4, w którym zaimplementowana jest ww. metoda. Obliczenia wykonano z uwzględnieniem pochłaniania przez powietrze, zgodnie z normą ISO 9613-1 dla domyślnych warunków meteorologicznych, tj. dla temperatury powietrza równej 10° C i wilgotności równej 80 %. Podstawą do wykonania obliczeń był numeryczny model terenu będący punktową reprezentacją wysokości topograficznej terenu z uwzględnieniem przebiegu projektowanego torowiska. Na model ten zostały naniesione współrzędne istniejącej zabudowy wraz z jej wysokością (na podstawie Bazy Danych Obiektów Topograficznych – BDOT). Następnie wprowadzono parametry techniczne analizowanej linii kolejowej. Analiza uwzględnia rodzaj pokrycia terenu, od którego zależy wartość tłumienia dźwięku podczas propagacji w środowisku. Zamodelowano następujące typy powierzchni:

- silnie odbijająca – współczynnik tłumienia $G = 0$ (jezdnie, chodniki, zbiorniki wodne, itp.),
- odbijająca – współczynnik tłumienia $G = 0,25$ (tereny pod drogami kołowymi, tereny przemysłowo-składowe, tereny handlowo-usługowe),
- mieszana – współczynnik tłumienia $G = 0,5$ (tereny zabudowy wielorodzinnej),
- pochłaniająca – współczynnik tłumienia $G = 0,75$ (tereny zabudowy jednorodzinnej),
- silnie pochłaniająca – współczynnik tłumienia $G = 1$ (trawa).

Stosowana metodyka obliczeniowa RMR 2002 nie uwzględnia dodatkowych zagrożeń akustycznych, w związku z powyższym nie analizowano wpływu stosowania sygnału „Bacność” na klimat akustyczny. Z § 96 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015 r. poz. 350 ze zm.) wynika, że maszynista co do zasady będzie używał sygnału Rp 1 „Bacność” przed przejazdami kolejowo-drogowymi i przejściami jedynie w przypadku spostrzeżenia zagrożenia lub potencjalnego zagrożenia wypadkiem na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu, a także w przypadku awarii urządzeń przejazdowych. Sygnały Rp1 mają za zadanie ostrzegać przed nadjeżdżającym pociągiem. Są to celowo generowane sygnały o określonym poziomie głośności, tak aby zostały usłyszane przez każdego zbliżającego się do torów, wobec czego nie uwzględniono ww. sygnału w analizie oddziaływania akustycznego planowanego przedsięwzięcia.

Model obliczeniowy hałasu nie uwzględniał dodatkowych zagrożeń akustycznych takich jak np. hamowanie pociągów na stacjach. Analizowana linia kolejowa jest linią towarową, pociągi osobowe będą poruszać się tylko na niektórych odcinkach, przy czym ich ilość będzie znacznie mniejsza w porównaniu do pociągów towarowych (<2%). W związku z powyższym biorąc pod uwagę dominujące oddziaływanie akustyczne pochodzące od poruszających się pociągów towarowych, które nie zatrzymują się na stacjach, nie ma potrzeby uwzględniania dodatkowych oddziaływań akustycznych wynikających np. z hamowania pociągów.

Zgodnie z art. 114 i art. 115 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2021 r. poz. 1973 ze zm.), zwanej dalej POŚ, w celu określenia sposobu zagospodarowania terenów wokół analizowanego obszaru, pozyskano uchwalone miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego (MPZP) 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 właściwych urzędów gmin.

Brzmienie art. 114 ust. 3 i ust. 4 ustawy POŚ, zakłada, iż w przypadku zabudowy mieszkaniowej, szpitali, domów pomocy społecznej lub budynków związanych ze stałym albo czasowym pobytem dzieci i młodzieży znajdujących się na terenach zamkniętych lub na terenie przyległego pasa gruntów, ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań

technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach, a nie dotrzymanie standardu jakości środowiska na terenie podlegającym ochronie akustycznej.

Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 ze zm.) zwana dalej w skrócie u.t.k., w art. 4 definiuje „*przyległy pas gruntu*” jako „*grunty wzdłuż linii kolejowych, usytuowane po obu ich stronach, przeznaczone do zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego*”. Zgodnie z tą definicją szerokość przyległego pasa powinna wynikać z jego funkcji, w dokumentacji przyjęto, że minimalną szerokość „przyległego pasa gruntu” określa dopuszczalna odległość budynków niepowodująca zagrożenia ruchu kolejowego. Zgodnie z art. 53 ust. 2 u.t.k. „*Budowle i budynki mogą być usytuowane w odległości nie mniejszej niż 10 m od granicy obszaru kolejowego, z tym że odległość ta od osi skrajnego toru nie może być mniejsza niż 20 m, z zastrzeżeniem ust. 4.*”.

W związku z powyższym w dokumentacji wykonano inwentaryzację zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej na terenie kolejowym. Zinwentaryzowane budynki to tzw. koszaraki oraz inne budynki (np. budynki dworcowe) znajdujące się pierwotnie w posiadaniu PKP S.A., a obecnie zaadoptowane na mieszkalne.

Dopuszczalne poziomy hałasu w pomieszczeniach mieszkalnych określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. 2019 poz. 1065), wraz z przywołaną normą PN-87/B-02151/02 *Akustyka budowlana. Ochrona przed hałasem pomieszczeń w budynkach. Dopuszczalne wartości poziomu dźwięku w pomieszczeniach*. Ww. norma określa dopuszczalne poziomy dźwięku w zależności od rodzaju hałasu, pory doby i przeznaczenia pomieszczenia.

W poniższej tabeli przedstawiono zestawienie budynków, które kwalifikują się pod kątem zapisów art. 114 ust. 3 i 4 POŚ.

Nr receptora	Kondygnacja	Nr linii kolejowej	Kilometraż	Odległość od osi torów [m]	Odległość od terenu zamkniętego [m]	Strona
8	Parter	131	140+557	38	4	prawa
9	Parter	131	140+606	35	3	prawa
30	Parter	131	146+550	14	2	lewa
35	Parter	131	146+723	21	10	lewa
53	Parter	131	148+156	39	9	prawa
56	Parter	131	148+823	41	5	lewa
62	Parter	131	152+890	61	5	lewa
76	Parter	131	157+063	51	1	lewa
77	Parter	131	157+145	66	10	lewa
87	Parter	131	158+551	56	3	prawa
88	Parter	131	158+565	42	5	lewa
89	Parter	131	158+608	32	9	lewa
94	Parter	131	158+987	23	8	prawa
121	Parter	131	165+217	16	2	prawa
167	Parter	542	3+885	91	0	prawa
168	Parter	542	3+814	67	0	prawa
169	Parter	739	3+064	47	5	prawa
170	Parter	739	3+082	44	4	prawa
171	Parter	739	3+096	28	5	prawa
173	Parter	739	3+122	14	1	prawa
174	Parter	739	3+169	24	10	prawa
175	Parter	739	3+183	21	7	lewa

Nr receptora	Kondygnacja	Nr linii kolejowej	Kilometraż	Odległość od osi torów [m]	Odległość od terenu zamkniętego [m]	Strona
176	Parter	739	3+207	25	8	lewa
188	Parter	739	3+638	94	4	lewa
189	Parter	739	3+659	34	10	lewa
232	Parter	739	5+058	20	5	lewa
233	Parter	739	5+067	20	5	lewa

Uzyskane w ww. punktach receptorowych wyniki odniesiono do dopuszczalnych wartości dźwięku w pomieszczeniach, zgodnie z normą „PN-87/B-02151/02- Akustyka budowlana. Ochrona przed hałasem w budynkach. Dopuszczalne wartości poziomu dźwięku w pomieszczeniach”. Przyjęto dopuszczalną wartość hałasu w budynku na poziomie 40 dB w porze dnia oraz 30 dB w porze nocy. Zarówno w porze dnia, jak i porze nocy nie prognozuje się ponadnormatywnego oddziaływania hałasu na warunki akustyczne wewnątrz budynków znajdujących się na terenach zamkniętych oraz na przylegającym pasie gruntów.

Modernizacja linii kolejowej wiąże się z zastosowaniem nowoczesnego torowiska wyposażonego m. in. w sprężyste mocowanie szyn, przekładki szynowe, szyny z połączeniami spawanymi.

W stanie projektowanym nawierzchnię torów stanowić będą szyny typu 60E1, zgrzane w tory bezстыkowe na podkładach strunobetonowych i podsypce tłuczniowej. Przyjęto, że będzie zastosowane sprężyste przytwierdzenie szyn do podkładów (mocowanie z „łapką”).

Dodatkowo, zinwentaryzowano miejsca, w których nastąpi zmiana mocowania szyn do podkładów ze sztywnego (śrubowego) na sprężyste względem stanu istniejącego. Jak podaje raport "Noise emission from railway traffic, Mikael Ögren, VTI rapport 559A, 2006", stosowanie sprężystego przytwierdzenia szyn do podkładów pozwala osiągnąć redukcję hałasu dochodzącą do 5 dB. Stosując zasadę przezorności przyjęto poprawkę zmniejszającą poziom emisji źródła równą 3 dB.

W związku z Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1304/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy - hałas”, zmieniające decyzję 2008/232/WE i uchylające decyzję 2011/229/UE oraz dążeniem Komisji Europejskiej do wprowadzenia obowiązku zapewnienia obniżenia poziomów emisji hałasu pociągów towarowych poprzez wymianę stalowych klocków hamulcowych na kompozytowe do roku 2020 – 2022, spodziewana jest poprawa stanu technicznego taboru kolejowego i wprowadzanie do użytku nowszych modeli. Zgodnie z wymaganiami Unii Europejskiej tabor polskich przewoźników musi zostać zmodernizowany do roku 2036. Należy wziąć pod uwagę, że dostosowanie całego taboru będzie wymagać czasu i nie odbędzie się ono z dnia na dzień. Z tego też wynika przesunięcie terminu do 31 grudnia 2036 roku, tak aby wszyscy polscy przewoźnicy mogli bez przeszkód wyposażyć tabor we wkładki kompozytowe bez konieczności wyłączenia go z eksploatacji do czasu przeprowadzenia pełnej modernizacji.

W przypadku pociągów towarowych, modyfikacja układu hamulcowego z klocków żeliwnych na kompozytowe oceniana jest jako najlepszy sposób ograniczenia hałasu u źródła i jak podaje literatura redukcja ta może osiągać nawet 10 dB. Stosując zasadę przezorności dla pociągów towarowych wprowadzono poprawkę zmniejszającą poziom emisji o 3 dB.

Wszystkie powyższe poprawki (kalibracyjne, dotyczące stanu torów oraz dotyczące wymiany klocków) zostały uwzględnione w modelu akustycznym, na którego podstawie zostały zaprojektowane ekrany akustyczne.

Na dokładność metod obliczeniowych wpływają uproszczenia i ograniczenia modelu matematycznego. Kluczową sprawę stanowi jednak jakość danych wejściowych. Źródłem błędów w przedmiotowej lokalizacji są przede wszystkim:

- niepewność oszacowania prędkości rzeczywistej pociągów, udział poszczególnych typów i ich stan techniczny,
- zmiana stanu technicznego torowiska z upływem czasu,
- uproszczenie rzeczywistej struktury urbanistycznej w modelu matematycznym.

Z przedstawionych wyników obliczeń wynika możliwość występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. W związku z powyższym zaprojektowano zastosowanie zabezpieczeń akustycznych w postaci ekranów akustycznych.

Wymagania w zakresie izolacyjności akustycznej oraz pochłaniałości ekranów ustalono wg normy PN-EN 1793-2:2001, natomiast wymagania w zakresie własności pochłaniających wg normy PN-EN 1793-1:2001. Zaleca się aby ekrany akustyczne spełniały klasę izolacyjności B3 oraz klasę pochłaniałości A4 (nie dotyczy ekranów odbijających).

Autorzy raportu podali, że w sąsiedztwie przejazdów i przejść kolejowych ekrany akustyczne zostały usytuowane w odległości zapewniającej warunki widoczności przejazdów i przejść, określone w przepisach o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie.

Dla przedmiotowej inwestycji stwierdzono potrzebę wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie ochrony klimatu akustycznego. Autorzy raportu wskazali punkty do analizy porealizacyjnej, żeby:

- umożliwić wykonanie kalibracji modelu obliczeniowego – rozmieszczenie punktów na całej długości odcinka linii kolejowej przy zabudowie chronionej zlokalizowanej blisko torów,
- sprawdzić skuteczność ochrony wybranych ekranów akustycznych.

Weryfikację potrzeby przeprowadzenia ww. analizy porealizacyjnej, przedstawioną poniżej, RDOŚ w Łodzi dokonał na podstawie wyników obliczeń na rok 2022. Jako właściwe do wykonania analizy porealizacyjnej wybrano tereny chronione akustycznie przy receptorach, dla których w porze nocy uzyskano wyniki od 55 dB wzwyż, oznaczonych w przedmiotowej dokumentacji następującymi numerami: 7, 17, 38, 52, 58, 59, 92, 123, 124, 138 lub 140 lub 146, 158, 183 lub 184 lub 187, 237 lub 238. Mając na uwadze, że niektóre punkty receptorowe są zlokalizowane blisko siebie, wskazano możliwość wyboru punktu do analizy porealizacyjnej. Do analizy porealizacyjnej nie wskazano punktów receptorowych, dla których zaprojektowano ekrany akustyczne w ramach projektu pn. „Prace w ciągu linii kolejowej C-E 65 na odcinku Zduńska Wola Karsznice – Inowrocław – Tczew” LCS Zduńska Wola Karsznice.

Wpływ na powierzchnię ziemi na etapie budowy związany będzie z:

- zajęciem terenu pod przebudowę linii w miejscach korekty łuków,
- zajęciem terenu pod budowę dróg i obiektów inżynierskich,
- zajęciem terenu pod bazy sprzętowo-budowlane i zaplecze budowy – czasowe usunięcie pokrywy glebowej, zmiany struktury gleby, zagrożenie zanieczyszczenia gleb,
- ruchem sprzętu budowlanego – czasowe zmiany struktury gleby na skutek nacisku, zagrożenie zanieczyszczenia gleb.

Sprzęt używany w fazie budowy będzie sprawny, a prace prowadzone z zachowaniem zasady minimalizacji zajęcia gruntów.

Eksploatacja linii kolejowej nie stanowi źródła zanieczyszczenia środowiska gruntowego. Ryzyko emisji zanieczyszczeń do gruntu jest znikome, ponieważ analizowane linie kolejowe są zelektryfikowane.

W trakcie realizacji inwestycji będą powstawały przede wszystkim odpady zaliczane zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów do grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej, 15 – odpady opakowaniowe, sorbenty, 20 – odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie.

Odpady gromadzone będą selektywnie w miejscu do tego wyznaczonym, w sposób zabezpieczający przed niekontrolowanym uwalnianiem do środowiska gruntowo-wodnego. Obowiązek zagospodarowania powstających odpadów zgodnie z ustawą o odpadach spoczywał będzie na wytwórcy odpadów.

Na etapie eksploatacji powstające odpady związane będą z utrzymaniem linii kolejowych wraz z towarzyszącą infrastrukturą.

Odwodnienie linii w znacznym zakresie oparte będzie na systemach otwartych, takich jak rowy ziemne, korytka prefabrykowane, odwodnienia liniowe. Na odcinkach stacyjnych oraz na ograniczonym pasie kolejowym wykorzystane będą systemy kanalizacyjne. Kanalizacja wykorzystywana będzie również jako odbiornik dla układów drenarskich. Zakłada się wykonanie kanalizacji w technologii tradycyjnej i z użyciem materiałów powszechnie dostępnych. Dla odcinków rowów przytorowych, których pochylenie podłużne może powodować rozmycie dna lub skarp zakłada się ich umocnienie materiałami naturalnymi lub elementami prefabrykowanymi (zależności od prędkości występujących w korycie). Odbiornikami wód opadowych, ujętych w szczelne lub otwarte elementy odwodnienia, będą odbiorniki naturalne.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje wykonanie, odtworzenie i oczyszczenie odwodnienia. Zaplanowano m.in.: odtworzenie rowów, oczyszczenie rowów, wycinkę krzewów, ścięcie ław i skarp, profilowanie koryt, odmulenie.

Jak wskazano w dokumentacji, na istniejącej linii kolejowej, pomimo złego stanu technicznego systemu odwodnienia, nie stwierdza się stężeń przekraczających wartości dopuszczalne w odniesieniu do zawiesiny ogólnej, zaś stężenia węglowodorów ropopochodnych są w większości prób poniżej granicy oznaczalności. Można zatem sądzić, iż wody opadowe i roztopowe z obszaru łącznic nr 542 i 739 także nie charakteryzują się zwiększonymi (powyżej normy) stężeniami zanieczyszczeń.

Należy zatem stwierdzić, że eksploatacja linii kolejowej nr 131 jak również przedmiotowych łącznic nie będzie stanowić zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego, do którego odprowadzane są i będą wody opadowe i roztopowe z torowiska.

Projekt rewitalizacji obejmuje przebudowę i uporządkowanie istniejącego systemu odwodnienia głównie poprzez oczyszczenie i odmulenie istniejących rowów otwartych, jak również budowę nowego systemu odwodnienia oraz udrożnienie odwodnienia wgłębnego na stacjach. Należy zatem stwierdzić, że planowane działania zmniejszą ładunek substancji zanieczyszczających dostających się z torowiska na teren przylegający, a co za tym idzie, zmniejszy ryzyko zanieczyszczenia gleby oraz negatywnego wpływu na wody podziemne.

Planowana inwestycja wiąże się z pracami budowlanymi o bardzo zróżnicowanym charakterze. Poza pracami związanymi z torowiskiem i podtorzem, przedsięwzięcie obejmuje również remonty, przebudowy i budowy nowych obiektów inżynierskich, czy poprawę nawierzchni przejazdów w poziomie szyn. Głównym źródłem niezorganizowanej emisji gazów do powietrza na etapie realizacji będą silniki spalinowe maszyn budowlanych i pojazdów transportowych. Emisja będzie zależała od zastosowanych technologii robót oraz rodzaju wykorzystywanego sprzętu. Oddziaływanie na powietrze będzie miało charakter krótkotrwały i ograniczy się do czasu prowadzenia prac budowlanych.

Jak wskazano w dokumentacji zelektryfikowana linia kolejowa i łącznice nie będą powodowały emisji zanieczyszczeń do powietrza w fazie eksploatacji. Jedynym źródłem emisji do powietrza będą przejazdy lokomotyw manewrowych na stacjach. Ponadto, emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie występowała w związku z użytkowaniem budynków nastawni, warsztatów i zaplecza administracyjnego.

Analizowane zamierzenie inwestycyjne nie jest zaliczane do przedsięwzięć, w przypadku, których występuje ryzyko poważnej awarii, możliwa za to jest poważna awaria w transporcie. Potencjalne awarie mogą się zdarzyć wzdłuż odcinka linii, na placu, zapleczu budowy oraz na drogach i w obiektach terenu kolejowego. Mogą obejmować również tereny stacji (stacje towarowe, rampy, tory odstawkowe). Ryzyko wystąpienia potencjalnej awarii na linii kolejowej oraz

jej ewentualne skutki ograniczone są poprzez stosowanie przez zarządcę linii kolejowej PKP PLK S.A. jak i przewoźników towarowych instrukcji, obowiązujących w spółce PKP PLK S.A.

Na analizowanej linii kolejowej nr 131 średnio w roku przejechało około 7300 wagonów z towarami niebezpiecznymi. Przyjmując średnią ładowność wagonu równą 45 ton – na przedmiotowym odcinku w ciągu roku transportuje się około 328 500 ton towarów niebezpiecznych. W odniesieniu do średniorocznej ilości przewożonych towarów niebezpiecznych w Polsce (ponad 20 mln ton), transport towarów niebezpiecznych na linii kolejowej 131 stanowi tylko 2% średniej krajowej. 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 awarii.

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

Analizowana linia kolejowa nr 131 przebiega w sąsiedztwie obszarów wodno-błotnych. Są to w większości mułowiska, namuliska i podmokliska związane z dolinami cieków oraz torfowiska niskie.

Na etapie realizacji inwestycji wystąpi m.in. emisja hałasu, substancji pyłowych i gazowych do powietrza, pochodząca ze środków transportu i pracujących na terenie inwestycji maszyn, jednak ograniczą się one do etapu realizacji inwestycji. Planowane przedsięwzięcie będzie oddziaływało na otoczenie ciągle podczas fazy eksploatacji, jednak po zrealizowaniu zgodnie z zaproponowanymi w raporcie i jego uzupełnieniach rozwiązaniami technicznymi w tym warunkami określonymi w niniejszej decyzji, planowane przedsięwzięcie nie powinno spowodować ponadnormatywnego oddziaływania na stan środowiska naturalnego i zdrowie ludzi.

Biorąc pod uwagę powyższe 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 doręczenia 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.

Organ pobrał opłatę skarbową za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w kwocie 205 zł oraz za dokumenty stwierdzające udzielenie pełnomocnictw w kwocie 3 x 17 zł, zgodnie z załącznikiem do ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2021 r. poz. 1923 ze zm.).

**Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Łodzi**

Arkadiusz Malec

/podpisane kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

/pismo zostało wydane w formie dokumentu elektronicznego/

Otrzymują:

1. Strony postępowania – zawiadomione w trybie art. 49 k.p.a

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łasku

2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W ŁÓDZI**

Załącznik nr 1 do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi Nr 15/2022 z 24 czerwca 2022 r. – Charakterystyka przedsięwzięcia.

Zakres administracyjny przebiegu analizowanego odcinka linii kolejowej przedstawiony został w poniższej tabeli.

Powiat	Gmina	Obręb	Początek przecięcia	Koniec przecięcia	Długość przecięcia [m]
pajęczański	Działoszyn	LK 131			
		0013 - ZALESIAKI	111+075	111+294	219
		0012 - TRĘBACZEW	111+294	117+302	6009
		0010 - SADOWIEC	117+302	118+392	1090
	Siemkowice	LK 131			
		0019 - SIEMKOWICE	118+392	122+298	3906
	Kielczygłów	LK 131			
		0004 - CHORZEW	122+298	124+582	2284
		0026 - TUCHAŃ	124+582	126+560	1978
		0010 - GUMNISCO	126+560	127+927	1367
		0020 - OSINA DUŻA I MAŁA	127+927	129+476	1548
		0007 - DRYGANEK	129+476	130+394	918
		0011 - HUTA	130+394	131+728	1334
		0006 - DĄBROWA	131+728	133+083	1356
bełchatowski	Rusiec	LK 131			
		0020 - ZALASY	133+083	134+185	1102
		0004 - ANTONINA	134+185	135+326	1141
		0016 - RUSIEC	135+326	138+861	3535
		0005 - DĄBROWA RUSIECKA	138+861	139+554	693
		0006 - DĘBINA	139+554	141+031	1478
Widawa	LK 131				
	0028 - SEWERYNÓW	141+031	142+456	1425	
		143+024	143+189	165	
	0034 - WINCENTÓW	142+456	143+024	568	
	0013 - KLĘCZ	143+189	143+894	705	
0002 - CHOCIW	143+894	146+455	2561		

Powiat	Gmina	Obręb	Początek przecięcia	Koniec przecięcia	Długość przecięcia [m]		
łaski		0039 - KOLONIA ZAWADY	146+455	147+521	1065		
		0026 - RUDA	147+521	147+970	450		
			148+380	149+716	1335		
		0025 - ROGÓŻNO	147+970	148+380	410		
			149+716	151+182	1466		
	Sędziejowice	LK 131					
		0022 - SIEDLCE	151+182	153+702	2521		
		0015 - OSINY	153+702	154+159	457		
		0024 - WOLA WĘŻYKOWA	154+159	156+228	2069		
		0010 - KOZUBY STARE I NOWE	156+228	157+560	1331		
		0020 - SĘDZIEJOWICE	157+560	159+573	2013		
		0012 - LICHAWA	159+573	161+141	1568		
		0004 - DOBRA	161+141	161+777	636		
		0011 - KUSTRZYCE	161+777	163+694	1917		
		0013 - MARZENIN	163+694	165+103	1409		
	zduńsko-wolski	Zduńska Wola (miasto)	LK 131				
			0018 - OSIEMNASTY	165+103	169+260	4157	
0010 - DZIESIĄTY			169+260	170+212	952		
Łącznica 542							
0018 - OSIEMNASTY			6+638	7+434	796		
0010 - DZIESIĄTY			5+434	6+639	1205		
Łącznica 739							
0018 - OSIEMNASTY			-0+301	0+495	796		
0010 - DZIESIĄTY			0+495	1+659	1164		
005 - PIĄTY			2+683	3+288	605		
0002 - DRUGI		3+767	4+059	314			
Zduńska Wola		Łącznica 542					
		0031 – TRZYDZIESTY PIERWSZY	3+537	5+434	1897		
		Łącznica 739					
		0031 – TRZYDZIESTY PIERWSZY	1+659	2+683	1024		
		0014 - CZTERNASTY	3+288	3+602	314		
		0008 - ÓSMY	3+602	3+767	165		

Wariant realizacyjny nr 2 (W2) jest wariantem ograniczonego zakresu, z założoną prędkością 140 km/h dla pociągów pasażerskich, 120 km/h dla towarowych, co odpowiada typowi linii według TSI P3, F2.

Inwestycja prawie w całości położona będzie na terenie zamkniętym, niemniej zachodzi konieczność wykupu i trwałego przekształcenia ok. 3,4 ha dodatkowych terenów położonych poza granicami terenu zamkniętego. W ramach realizacji Projektu W2 planuje się przywrócenie

ruchu pasażerskiego dla odcinka Chorzew Siemkowice (km 124+172) – Zduńska Wola Karsznice (km 170+212).

W tabeli poniżej przedstawiono planowany zakres prac na odcinkach objętych przedmiotowa inwestycją.

Odcinek	od km (około)	do km (około)	Tor 1 rodzaj robót	Tor 2 rodzaj robót
Granica województwa śląskie/łódzkie-Działoszyn	111,1	112,6	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1	
Stacja Działoszyn	112,6	113,6	Tor 1 - 3 - Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej Tor 4 - Wymiana nawierzchni torowej z materiałów staroużytecznych wraz z regulacją w planie i profilu Wydłużenia torów 7 oraz 9 Likwidacja, wymiana i zabudowa nowych rozjazdów	
Działoszyn - Chorzew Siemkowice	113,6	123,3	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1	
Stacja Chorzew Siemkowice	123,3	125	Tor 1 2,5 - Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej – montaż toru klasy 1.1 Tor 4 - Wymiana nawierzchni torowej z materiałów staroużytecznych wraz z wydłużeniem toru Likwidacja torów numer 3, 3a wraz z kozłem oporowym Likwidacja, wymiana i zabudowa nowych rozjazdów	
Chorzew Siemkowice - Rusiec Łódzki	125	135,4	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej	Regulacja toru w planie i profilu
Stacja Rusiec Łódzki	135,4	137,1	Tor 1 - 2 - Wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 Tor 3 – Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 Tor 4 - Wymiana nawierzchni torowej wraz z regulacją w planie i profilu Wydłużenia torów 7 oraz 9. Likwidacja, wymiana i zabudowa nowych rozjazdów	
Rusiec Łódzki -Chociw Łaski	137,1	145,5	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej -	Regulacja toru w planie i profilu
Stacja Chociw Łaski	145,5	147	KM – 145+491 – 146+950– (styk za krzyż rozjazdem nr 19) Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 KM – 146+950 – 147+012 - Brak prac w zakresie nawierzchni torowej	KM – 145+510 (styk przediglicowy rozjazdu nr 1) – 145+810- Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 KM – 145+810 – 147+012 - Brak prac w zakresie nawierzchni torowej za wyjątkiem wymiany rozjazdów nr 16 i 20. Prace związane z wymianą rozjazdu nr 20 zakończyć w punkcie początkowym dokonanej rewitalizacji toru nr 2.
Chociw Łaski - Kozuby	147	156,5	Regulacja toru w planie i profilu	Regulacja toru w planie i profilu
Stacja Kozuby	156,5	158,5	Regulacja toru w planie i profilu. Wymiana rozjazdów	Regulacja toru w planie i profilu. Wymiana rozjazdów
Kozuby - Zduńska Wola Karsznice	158,5	166,6	Regulacja toru w planie i profilu	Regulacja toru w planie i profilu
Stacja Zduńska Wola Karsznice	166,6	170,2	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1	

W kolejnej tabeli, przedstawionej poniżej, wskazano w jaki sposób kształtuje się przebieg linii kolejowej nr 131 na przedmiotowym odcinku.

Typ	Odcinki linii lk 131
Nasyp	111+300 – 111+800 121+500 – 122+000 146+900 – 148+000 148+800 – 149+300 152+400 – 152+900 158+600 – 159+000 160+500 – 161+000 164+000 – 164+500
Wykop	114+800 – 115+400 144+000 – 145+300 154+900 – 155+300 162+400 – 163+000
Płaski teren	Pozostałe odcinki

Tabela poniżej wskazuje odcinki linii kolejowej nr 131 gdzie prowadzone będzie wzmocnienie podtorza:

Tor nr	Od km	Do km	Szlak
1	114,000	116,800	Działoszyn – Chorzew Siemkowice
1	117,500	118,100	Działoszyn – Chorzew Siemkowice
1	119,900	121,500	Działoszyn – Chorzew Siemkowice
1	122,200	122,450	Działoszyn – Chorzew Siemkowice
1	125,650	126,300	Chorzew Siemkowice – Rusiec Łódzki
1	126,800	127,400	Chorzew Siemkowice – Rusiec Łódzki
1	128,100	129,750	Chorzew Siemkowice – Rusiec Łódzki
2	111,075	112,300	Miedźno – Działoszyn
2	114,000	116,800	Działoszyn – Chorzew Siemkowice
2	117,500	118,100	Działoszyn – Chorzew Siemkowice
2	119,900	121,500	Działoszyn – Chorzew Siemkowice
5	Rz11	Rkpd 59/60	Stacja Chorzew Siemkowice

W torach szlakowych oraz w torach głównych zasadniczych (na stacjach) zabudowane zostaną podkłady strunobetonowe. Nowe podrozdajdnice i nowe podkłady drewniane zabudowane będą wyłącznie w rozjazdach krzyżowych podwójnych wraz z 15 metrowymi odcinkami torów służącymi do połączenia tych rozjazdów z torami na podkładach strunobetonowych, a także na niektórych obiektach inżynieryjnych. Powyższe rozjazdy zabudowane zostaną na stacjach: Działoszyn, Chorzew Siemkowice, Rusiec Łódzki, Chociw Łaski, Kozuby, Zduńska Wola Karsznice. Na stacjach w torach głównych zasadniczych¹ zabudowane zostaną podkłady strunobetonowe. Tory główne dodatkowe i tory boczne² na stacjach Działoszyn, Chorzew Siemkowice, Rusiec Łódzki i Chociw Łaski odbudowane zostaną z materiałów staroużytecznych

1 Tor główny - tor na stacji, po którym poruszają się pociągi w ramach normalnej eksploatacji, Tory główne dzielą się na tory główne zasadnicze i tory główne dodatkowe. Tory główne zasadnicze to tory będące przedłużeniem torów szlakowych. Tory główne dodatkowe są to pozostałe tory główne.

2 Tory boczne - pozostałe tory nie będące torami głównymi lub torami szlakowymi.

(w tym z podkładów i podrozjazdnic drewnianych³) pozyskanych z rozbiórki istniejących torów szlakowych i głównych zasadniczych linii kolejowej nr 131. Ze względu na zły stan techniczny oraz niedostosowanie peronów do obecnych wymagań, w wariantcie W2 przewiduje się remont/przebudowę istniejących peronów na wszystkich stacjach i przystankach.

W zakresie prac na placach ładunkowych przewidziano m.in. następujące zadania przedstawione w tabeli poniżej:

Stacja	Km	Gmina	Obręb	Opis	Zakres prac W2
Działoszyn	113.248	Działoszyn	0012 Trębaczew	Rampa ładunkowa czołowa przy torze 28	Wymiana nawierzchni punktu ładunkowego
					Częściowy remont nawierzchni drogi dojazdowej
					Budowa/modernizacja kanalizacji deszczowej
					Zabudowa ścian oporowych
					Zabudowa krawędzi
Działoszyn	113.248	Działoszyn	0012 Trębaczew	Plac ładunkowy przy torze 28	Wymiana nawierzchni punktu ładunkowego
					Budowa/modernizacja kanalizacji deszczowej
					Zabudowa krawędzi
Działoszyn	113.248	Działoszyn	0012 Trębaczew	Plac ładunkowy przy torze 8	Wymiana nawierzchni punktu ładunkowego
					Budowa/modernizacja kanalizacji deszczowej
					Zabudowa krawędzi
Chociw Łaski	146.56	Widawa	0002 Chociw	Plac ładunkowy przy torze 8	Częściowy remont nawierzchni drogi dojazdowej
					Budowa/modernizacja kanalizacji deszczowej
					Zabudowa krawędzi
Zduńska Wola Karsznice	168.803	Zduńska Wola	18 osiemnasty	Plac ładunkowy przy torze 416	Budowa/modernizacja kanalizacji deszczowej
					Zabudowa krawędzi

Planowany wykaz prac w zakresie odwodnienia przedstawiono w tabeli poniżej:

Nr linii	Nr toru	Od km (orientacyjnie)	Do km (orientacyjnie)	Miejscowość	Wykaz prac W2
131	1,2	111+075	112+300	Trębaczew, gmina Działoszyn, powiat Pajęczański	Niezbędne odkrzaczenie i wykoszenie, odbudowanie fragmentów rowów.
131	1	112+300	113+650	Trębaczew, gmina Działoszyn, powiat Pajęczański	Częściowa wymiana gruntu. zabudowa drenaży, odtworzenie rowów. ścięcie ław i skarp, wycinka krzaków, odtworzenie rowów, drenowanie korpusu.
131	2	112+300	113+650	Trębaczew, gmina Działoszyn, powiat Pajęczański	Częściowa wymiana gruntu, zabudowa drenaży, odtworzenie rowów, ścięcie ław i skarp.
131	1, 2	114+000	116+500	Trębaczew, gmina Działoszyn, powiat Pajęczański	Odtworzenie rowów, ścięcie ław, poprawa oprofilowania, Wykoszenie.
131	1,2	116+500	117+400	Sadowiec-Niwy, gm. Działoszyn, powiat pajęczański	Odtworzenie rowów.

³ Podrozjazdnic drewniana - specjalny rodzaj podkładu kolejowego - podkład dłuższy od zwykłego, ułożony pod rozjazdem, podrozjazdnicę tak jak podkłady mogą być drewniane lub strunobetonowe

Nr linii	Nr toru	Od km (orientacyjnie)	Do km (orientacyjnie)	Miejscowość	Wykaz prac W2
131	1, 2	117+400	118+200	Sadowiec Pienki, gm. Działoszyn/ Ożegów, gm. Siemkowice powiat pajęczański	Odtworzenie rowów, ścięcie łąw, poprawa oprofilowania
131	1,2	118+200	120+000	Ożegów gm. Siemkowice, powiat	Oczyszczenie i odtworzenie rowów.
131	1, 2	120+000	121+400	Ożegów gm. Siemkowice, powiat pajęczański	Odtworzenie rowów, ścięcie łąw, poprawa oprofilowania
131	1,2	121+400	122+700	Ożegów/ Marchewki, gm. Siemkowice, powiat pajęczański	Wyprofilowanie koryt.
131	1, 2	122+700	124+172	Marchewki, gm. Siemkowice/ Chorzew gm. Kiełczygłów powiat pajęczański	Wycinka krzaków odbudowa rowów i odprowadzalników, odtworzenie rowów, ścięcie łąw, poprawa oprofilowania
131	1, 2	124+172	126+000	Chorzew, gm. Kiełczygłów powiat pajęczański	Odtworzenie rowów, ścięcie łąw, poprawa oprofilowania, wykoszenie koryt.
131	1,2	126+000	129+000	Tuchań, Podrwinów, Gumnisko, Osina Duża, gm. Kiełczygłów powiat pajęczański	Odtworzenie rowów, wykoszenie i wyprofilowanie koryt.
131	1	129+000	129+600	Osina Duża, gm. Kiełczygłów powiat pajęczański	Częściowa wymiana gruntu, zabudowa drenaży, odtworzenie rowów, ścięcie łąw i skarp.
131	1,2	129+600	133+200	Osina Duża, Dryganek Duży, Dąbrowa, Huta gm. Kiełczygłów powiat pajęczański / Zalasy gm. Rusiec, powiat bełchatowski	Odtworzenie rowów, odmulenie i wykoszenie rowów.
131	1, 2	133+200	133+400	Zalasy, gm. Rusiec, powiat bełchatowski	Poprawa oprofilowania
131	1,2	133+400	154+300	Zalasy, Antonina, Kliny, Rusiec, Dębina, gm. Rusiec, powiat bełchatowski Przyborów, Lucjanów, Klęcz, Chociw, Kolonia Rogóźno, gm. Widawa/ Siedlce, Wola Wężykowa, gm. Sędziejowice, powiat Łaski,	Odtworzenie rowów, odmulenie i wykoszenie rowów, niezbędne wykorytowanie.
131	1,2	154+300	155+300	Wola Wężykowa, gm. Sędziejowice, powiat Łaski,	Odtworzenie rowów, odmulenie i wykoszenie rowów, niezbędne wykorytowanie.
131	1,2	155+300	156+000	Wola Wężykowa, gm. Sędziejowice, powiat Łaski,	Odtworzenie rowów, odmulenie i wykoszenie rowów, niezbędne wykorytowanie.
131	1,2	156+000	157+000	Wola Wężykowa, Nowe Kozuby, gm. Sędziejowice, powiat Łaski,	Odtworzenie rowów, odmulenie i wykoszenie rowów, niezbędne wykorytowanie.
131	1,2	157+000	159+700	Nowe Kozuby, Stare Kozuby, Sędziejowice, gm. Sędziejowice, powiat Łaski,	Odtworzenie rowów, konieczna wymiana drenaży, uzupełnienie pokryw na studniach.
131	1	159+700	163+000	Sędziejowice, Lichawa, Kustrzyce gm. Sędziejowice, powiat Łaski,	Wycinka krzaków, odbudowa rowów, odtworzenie rowów, ścięcie łąw, poprawa oprofilowania
131	2	161+000	163+000	Lichawa, Kustrzyce, gm. Sędziejowice, powiat Łaski,	Odtworzenie rowów, ścięcie łąw, poprawa oprofilowania
131	1,2	163+000	167+000	Kustrzyce, Marzenin, gm. Sędziejowice, powiat Łaski, Zduńska Wola, gm. Zduńska Wola, powiat zduńskowski	Odtworzenie koryt, oczyszczenie i wyprofilowanie koryt.
131	1,2	167+000	169+200	Zduńska Wola, gm. Zduńska Wola, powiat zduńskowski	Wymiana drenaży, uzupełnienie pokryw na studniach.

Nr linii	Nr toru	Od km (orientacyjnie)	Do km (orientacyjnie)	Miejscowość	Wykaz prac W2
131	1, 2	169+200	169+740	Zduńska Wola, gm. Zduńska Wola, powiat zduńskowski	Oczyszczenie podsypki bądź Wymiana, ścięcie ław torowiska, wzmocnienie i odtworzenie rowów odwadniających, wymiana drenażu.
131	1, 2	169+740	170+100	Zduńska Wola, gm. Zduńska Wola, powiat zduńskowski	Oczyszczenie podsypki bądź wymiana, ścięcie ław torowiska, wzmocnienie i odtworzenie rowów odwadniających, wymiana drenażu.
131	1,2	170+100	173+200	Zduńska Wola, gm. Zduńska Wola, powiat zduńskowski	Wykonanie rowów, oczyszczenie skarp, usunięcie drzew.

Zdaniem autorów raportu parametry rowów będą wystarczające w stosunku do ilości powstałych wód opadowych. Do rowów odwodnieniowych odprowadzane będą wody opadowe jedynie z przedmiotowego odcinka linii kolejowej nr 131 i kolejowych obiektów inżynierskich zlokalizowanych w trasie jej przebiegu.

Projektowany zakres prac w ramach przedmiotowej Inwestycji na przejazdach kolejowych/przejściach przez perony m.in. polega na realizacji przedstawionych w poniższej tabeli działań:

Nr linii	Kilometraż	Powiat	Gmina	Numer obrębu	Nazwa obrębu	Kategoria obecna	Zakres prac W2
131	111+743	powiat pajęczański	Działoszyn	0012	Trębaczew	D	Podwyższenie kategorii do C, prace remontowe
131	113+250	powiat pajęczański	Działoszyn	0012	Trębaczew	Przejście na perony	Przebudowa przejścia
131	113+405	powiat pajęczański	Działoszyn	0012	Trębaczew	Przejście na perony	Przebudowa przejścia
131	113+642	powiat pajęczański	Działoszyn	0012	Trębaczew	A	Likwidacja przejazdu
131	114+241	powiat pajęczański	Działoszyn	0012	Trębaczew	A	Prace remontowe
131	118+385	powiat pajęczański	Działoszyn	0010	Sadowiec	D	Podwyższenie kategorii do C, prace remontowe
131	119+247	powiat pajęczański	Siemkowice	0019	Siemkowice	D	Podwyższenie kategorii do C, prace remontowe
131	122+816	powiat pajęczański	Kielczygłów	0004	Chorzew	A	Prace remontowe
131	123+702	powiat pajęczański	Kielczygłów	0004	Chorzew	A	Likwidacja przejazdu Budowa wiaduktu
131	123+975	powiat pajęczański	Kielczygłów	0004	Chorzew	Przejście na perony	Przebudowa przejścia
131	124+040	powiat pajęczański	Kielczygłów	0004	Chorzew	Przejście na perony	Przebudowa przejazdu
131	125+223	powiat pajęczański	Kielczygłów	0026	Tuchań	A	Prace remontowe
131	125+662	powiat pajęczański	Kielczygłów	0026	Tuchań	D	Podwyższenie kategorii do C, prace remontowe
131	126+565	powiat pajęczański	Kielczygłów	0010	Gumnisko	D	Podwyższenie kategorii do C, prace remontowe
131	127+693	powiat pajęczański	Kielczygłów	0010	Gumnisko	D	Podwyższenie kategorii do C, prace remontowe

Nr linii	Kilometraż	Powiat	Gmina	Numer obrębu	Nazwa obrębu	Kategoria obecna	Zakres prac W2
131	128+123	powiat pajęczański	Kielczygłów	0020	Osina Duża i Mała	D	Podwyższenie kategorii do C, prace remontowe
131	129+467	powiat pajęczański	Kielczygłów	0020	Osina Duża i Mała	C	Podwyższenie kategorii do B, prace remontowe
131	130+847	powiat pajęczański	Kielczygłów	0011	Huta	D	Podwyższenie kategorii do C, prace remontowe
131	131+187	powiat pajęczański	Kielczygłów	0011	Huta	Przejście na perony	Przebudowa przejścia
131	131+730	powiat pajęczański	Kielczygłów	0006	Dąbrowa	D	Podwyższenie kategorii do C, prace remontowe
131	132+370	powiat pajęczański	Kielczygłów	0006	Dąbrowa	C	Prace remontowe
131	133+339	powiat bełchatowski	Rusiec	0020	Zalasy	D	Podwyższenie kategorii do C, prace remontowe
131	133+905	powiat bełchatowski	Rusiec	0020	Zalasy	D	Podwyższenie kategorii do C, prace remontowe
131	134+886	powiat bełchatowski	Rusiec	0004	Antonina	D	Podwyższenie kategorii do C, prace remontowe
131	135+240	powiat bełchatowski	Rusiec	0004	Antonina	Podwyższenie kategorii do C, prace remontowe Budowa nowej drogi w wyniku likwidacji przejazdu w km 135+949 - nawierzchnia z gruntu utwardzonego - dł. ok. 480m	
131	135+494	powiat bełchatowski	Rusiec	0016	Rusiec	D	Likwidacja przejazdu
131	136+462	powiat bełchatowski	Rusiec	0016	Rusiec	Przejście na perony	Przebudowa przejścia
131	136+858	powiat bełchatowski	Rusiec	0016	Rusiec	A	Likwidacja przejazdu Budowa skrzyżowania dwupoziomowego Budowa nowej drogi w wyniku likwidacji przejazdu - nawierzchnia asfaltowa - dł. ok. 210m
131	137+872	powiat bełchatowski	Rusiec	0016	Rusiec	D	Podwyższenie kategorii do B, prace remontowe
131	139+153	powiat bełchatowski	Rusiec	0005	Dąbrowa Rusiecka	D	Podwyższenie kategorii do C, prace remontowe
131	140+031	powiat bełchatowski	Rusiec	0006	Dębina	C	prace remontowe
131	140+570	powiat bełchatowski	Rusiec	0006	Dębina	C	prace remontowe
131	141+633	powiat łaski	Widawa	0028	Sewerynów	D	Podwyższenie kategorii do C, prace remontowe
131	142+467	powiat łaski	Widawa	0034	Wincentów	D	Podwyższenie kategorii do C, prace remontowe

Nr linii	Kilometraż	Powiat	Gmina	Numer obrębu	Nazwa obrębu	Kategoria obecna	Zakres prac W2
131	143+291	powiat łaski	Widawa	0013	Kłęcz	D	Podwyższenie kategorii do C, prace remontowe
131	144+009	powiat łaski	Widawa	0002	Chociw	C	prace remontowe
131	145+324	powiat łaski	Widawa	0002	Chociw	D	Podwyższenie kategorii do C, prace remontowe
131	146+507,19	powiat łaski	Widawa	0039	Kolonia Zawady	-	Budowa kładki dla pieszych
131	146+562	powiat łaski	Widawa	0039	Kolonia Zawady	Przejście na perony	Likwidacja przejścia
131	146+898	powiat łaski	Widawa	0039	Kolonia Zawady	A	Likwidacja przejazdu Budowa skrzyżowania dwupoziomowego Budowa nowej drogi w wyniku likwidacji przejazdu - nawierzchnia asfaltowa - dł. ok. 175m
131	148+143	powiat łaski	Widawa	0025	Rogóżno	F	Prace remontowe
131	150+137	powiat łaski	Widawa	0025	Rogóżno	B	Prace remontowe
131	151+915	powiat łaski	Sędziejowice	0022	Siedlce	D	Podwyższenie kategorii do C, prace remontowe
131	152+934	powiat łaski	Sędziejowice	0022	Siedlce	C	Dostosowanie do kategorii, prace remontowe
131	153+474	powiat łaski	Sędziejowice	0022	Siedlce	D	Podwyższenie kategorii do C, prace remontowe
131	154+151	powiat łaski	Sędziejowice	0015	Osiny	D	Dostosowanie do kategorii, prace remontowe
131	157+102	powiat łaski	Sędziejowice	0010	Kozuby Stare i Nowe	Przejście na perony	Likwidacja przejścia
131	157+132,93	powiat łaski	Sędziejowice	0010	Kozuby Stare i Nowe	-	Budowa kładki dla pieszych
131	158+071	powiat łaski	Sędziejowice	0020	Sędziejowice	A	Likwidacja przejazdu i budowa nowej drogi do kolejnego przejazdu - dł. ok. 450 m
131	158+561	powiat łaski	Sędziejowice	0020	Sędziejowice	A	Podwyższenie kategorii do B, prace remontowe
131	160+227	powiat łaski	Sędziejowice	0012	Lichawa	D	Podwyższenie kategorii do C, prace remontowe
131	164+039	powiat łaski	Sędziejowice	0013	Marzenin	D	Podwyższenie kategorii do C, prace remontowe
131	167+900	powiat zduńskowolski	Zduńska Wola	0018	Osiemnasty	Droga wewnętrzna	Przejście z zabezpieczeniem aktywnym (A), prace remontowe

Nr linii	Kilometraż	Powiat	Gmina	Numer obrębu	Nazwa obrębu	Kategoria obecna	Zakres prac W2
131	168+797	powiat zduńskowolski	Zduńska Wola	0018	Osiemnasty	przejście przez perony	prace remontowe
131	168+802	powiat zduńskowolski	Zduńska Wola	0018	Osiemnasty	przejście przez perony	prace remontowe
131	168+940	powiat zduńskowolski	Zduńska Wola	0018	Osiemnasty	przejście przez perony	prace remontowe

W zakres prac wchodzić mogą takie działania jak: wymiana/zabudowa nawierzchni przejazdowej, nawierzchni dojazdowej, nawierzchni na międzytorzu, zabudowa systemu i urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk) danej kategorii, wykonanie odwodnienia przejazdu, montaż labiryntu. W związku z obniżeniem hałasu generowanego przez nowoczesny tabor, w ramach prac zaplanowano wycinkę drzew w trójkątach widoczności tam gdzie to zasadne. Wytypowano jedno takie miejsce – przy przejeździe w km 118+385. Ponadto konieczność zachowania widoczności uwzględniono także w przypadku lokalizacji ekranów akustycznych w sąsiedztwie przejazdów, które nie będą likwidowane.

Wariant W2 w zakresie łącznic nr 542 i 739 jest wariantem ograniczonego zakresu, a więc w tym wariantcie nie przewiduje się żadnych prac wpływających na istniejący układ torowy. Zakłada się jedynie kompleksową wymianę nawierzchni kolejowej na nawierzchnię klasy 1 (szyny typu 60E1 na podkładach strunobetonowych z przytwierdzeniem sprężystym typu SB na podsypce tłuczniowej ze wzmocnieniem podtorza), która pozwoli na przywrócenie prędkości 60 km/h. Pracami objęte będą poniższe odcinki łącznic:

- 542 – od km 3+537 do km 7+434,
- 739 – od km – 0+301 do km 4+059.

Odwodnienie łącznic jest oparte w chwili obecnej i będzie oparte po zrealizowaniu inwestycji na systemach otwartych – rowach ziemnych. Rowy zostaną wykoszone, w razie potrzeby odkrzaczane i odtworzone. Parametry rowów są wystarczające w stosunku do ilości powstałych wód opadowych. Do rowów odwodnieniowych odprowadzane będą wody opadowe jedynie z łącznic oraz kolejowych obiektów inżynierskich zlokalizowanych w trasie ich przebiegu.

W ramach przejazdów w zakres inwestycji wchodzi:

Linia 542:

- km 3+820 przebudowa przejazdu ze zmianą kategorii z „D” na „C”,
- km 4+053 przebudowa przejazdu ze zmianą kategorii z „D” na „C”,
- km 4+350 przebudowa przejazdu ze zmianą kategorii z „D” na „C”,
- km 4+790 przebudowa przejazdu ze zmianą kategorii z „D” na „C”.

Linia 739:

- km 1+860 przebudowa przejazdu ze zmianą kategorii z „D” na „C”,
- km 2+300 przebudowa przejazdu ze zmianą kategorii z „D” na „C”,
- km 2+785 przebudowa przejazdu ze zmianą kategorii z „D” na „C”,
- km 3+100 przebudowa przejazdu ze zmianą kategorii z „D” na „C”,
- km 3+605 przejazd kat. „A” – likwidacja w związku z budową nowego wiaduktu drogowego.

Przebudowa będzie polegała na wymianie płyt przejazdowych, prawidłowym dowiązaniu dróg do płyt przejazdowych, montażu urządzeń przejazdowych (kontener wraz z sygnalizatorami świetlnodźwiękowymi) oraz w przypadku dróg gruntowych na wykonaniu nawierzchni ulepszonej na 10 m dojazdu.

Zakres przedmiotowej inwestycji w ramach linii kolejowej nr 131 oraz łącznic nr 542 i 739 obejmuje jeszcze prace związane z obiektami kubaturowymi, inżynierskimi, siecią trakcyjną,

elektroenergetyką nieatrakcyjną, urządzeniami SRK, telekomunikacją oraz kolizjami z liniami elektroenergetycznymi, sieciami wodociągowymi, kanalizacyjnymi i ciepłowniczymi.

**Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Łodzi**

Arkadiusz Malec

/podpisane kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

/pismo zostało wydane w formie dokumentu elektronicznego/

Zgodnie z art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. U. UE L 2018.127.2 z 23.05.2018 ze zm.), dalej „RODO” przedstawiam poniższe informacje:

ADMINISTRATOR DANYCH

Administratorem podanych danych osobowych jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi z siedzibą w Łodzi przy ul. Traugutta 25, 90-113 Łódź, e-mail: sekretariat.lodz@rdos.gov.pl, tel. 42 665 03 70, adres skrytki ePuap /100598750/SkrytkaESP;

INSPEKTOR OCHRONY DANYCH

Kontakt z inspektorem ochrony danych następuje za pomocą adresu e-mail: iod.lodz@rdos.gov.pl;

CELE, PODSTAWY PRAWNE PRZETWARZANIA I OBOWIĄZEK PODANIA DANYCH

Podstawą przetwarzania danych osobowych jest wyrażona zgoda, przez okres niezbędny do realizacji wskazanego celu zgodnie z art. 6 ust. 1 a) RODO, wypełnienie obowiązku ustawowego zgodnie z art. 6 ust. 1 c) i e) RODO; Obowiązek podania przez danych jest: wymogiem związanym z realizacją celu na podstawie uzyskanej zgody, wymogiem ustawowym określonym w przepisach prawa. Konsekwencje niepodania określonych danych są uzależnione od podstawy prawnej przetwarzania;

ODBIORCY DANYCH

Dane mogą zostać przekazane innym organom publicznym, o ile: są one upoważnione do tego obowiązującymi przepisami, realizują obowiązek prawny ciążyący na administratorze danych osobowych, przetwarzanie jest niezbędne do wykonania zadania realizowanego w interesie publicznym, w ramach sprawowania władzy publicznej powierzonej administratorowi danych osobowych;

OKRES PRZECHOWYWANIA DANYCH

Czas, przez jaki będziemy przetwarzać dane osobowe, jest uzależniony od podstawy prawnej stanowiącej legalną przesłankę przetwarzania danych osobowych. Przekazane dane zawsze będą przetwarzane przez okres niezbędny do realizacji celu przetwarzania, w tym również obowiązku archiwizacyjnego wynikającego z przepisów prawa.

PRAWA OSÓB, KTÓRYCH DANE DOTYCZĄ

Każdej osobie, której dane osobowe są przetwarzane przysługują uprawnienia związane z przetwarzaniem danych osobowych: żądanie od administratora dostępu do danych osobowych, żądanie od administratora sprostowania danych osobowych, żądanie od administratora usunięcia danych osobowych, dla przypadków określony w art. 17 RODO, żądanie od administratora ograniczenia przetwarzania danych osobowych, dla przypadków określonych w art. 18 RODO, wniesienie sprzeciwu wobec przetwarzania danych osobowych, dla przypadków określony w art. 21 RODO, wniesienie skargi do organu nadzorczego – do Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych;

OPERACJE NA DANYCH

Dane osobowe, osoby której dotyczą, nie będą przekazywane do państw trzecich i nie będą poddawane profilowaniu.