



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W ŁODZI

WOOS.420.13.2022.ASo.58

DECYZJA Nr 17/2023 z 26 września 2023 r. o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104, art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r. poz. 775 ze zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t, art. 82, art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 ze zm.), zwanej dalej „ustawą oos”, § 2 ust. 1 pkt 29, § 3 ust. 1 pkt 32, pkt 60, pkt 62, pkt 71 oraz § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839 ze zm.) oraz w związku z art. 75a ust. 1 ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 892 ze zm.) zwanej dalej „ustawą o CPK”, po rozpatrzeniu wniosku z 7 lipca 2022 r., uzupełnionego pod względem formalnym pismem z 21 lipca 2022 r., znak: KRI_5389_2022_NAB.5327_11_SK, spółki Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o., reprezentowanej przez pełnomocnika, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a także uwzględniając opinię Łódzkiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego oraz uzgodnienie Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu,

ustalam środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na „Budowie tunelu dalekobieżnego w Łodzi w ciągu linii kolejowej nr 85 wraz z włączeniem w linię kolejową nr 14, Odcinek – Posterunek Odgałęźny Retkinia”, w wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę i jednocześnie:

1. Określam:

1.1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie polega na budowie połączenia linii kolejowej nr 85 (Tunel Kolei Dużych Prędkości) z linią kolejową nr 14 (Odcinek – Posterunek Odgałęźny Retkinia), które jest częścią większego zamierzenia inwestycyjnego pn.: „Budowa tunelu dalekobieżnego w Łodzi w ciągu linii kolejowej nr 85 wraz z włączeniem w linię kolejową nr 14”.

Część objęta zakresem niniejszej decyzji dotyczy odcinka od kilometra ok. 5+205 linii kolejowej nr 85 do rejonu skrzyżowania ul. Spartańska/Ostowa w Łodzi w km ok. 8+100.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje:

- a) przebudowę istniejących sieci kolidujących z projektowanymi elementami infrastruktury w tym:
 - sieci elektroenergetycznej niskiego i średniego napięcia;
 - sieci teletechnicznej;

Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Łodzi

- sieci wodociągowej, w tym przebudowę odcinka wodociągu magistralnego „Polesie 18”;
 - sieci kanalizacji deszczowej (m. in. drenokolektory i zbiorniki retencyjne dla LK14);
 - sieci ciepłowniczej;
 - sieci gazowej.
- b) przebudowę układu drogowego (wraz z odwodnieniem, jeżeli jest wymagane) w tym:
- budowę zjazdu publicznego z ul. Maratońskiej i drogi wewnętrznej, do miejsca ewakuacji i ratownictwa przy klatce schodowej K09a (rejon skrzyżowania ulic: Maratońska/Obywatelska);
 - skomunikowanie przebudowanej kładki dla pieszych przy CH Retkinia (w rejonie ul. Czerwonego Kapturka);
 - budowę drogi wewnętrznej na terenie kolejowym jako drogi o funkcji p.poż oraz drogi zapewniającej skomunikowanie wyjść ewakuacyjnych i dojazd do pomieszczeń technicznych tunelu K.10 oraz drogi pożarowej obsługującej nowo budowane osiedle przy ul. Falistej 181;
 - likwidację (rozbiórkę) przejazdu kolejowego w ciągu ul. F. Plocka wraz z dostosowaniem układu drogowego sąsiadujących dróg wewnętrznych do zamknięcia ruchu przed przejazdem;
 - przebudowę ciągów pieszych dla potrzeb skomunikowania projektowanej nowej kładki dla pieszych w sąsiedztwie ul. F. Plocka (dowiązanie do istniejących ciągów pieszych);
 - budowę wjazdu z drogi wewnętrznej ul. F. Plocka na teren kolejowy wraz z budową drogi wewnętrznej po północnej stronie linii kolejowej dla obsługi pomieszczeń technicznych (obiekt K.11),
 - budowę zjazdu i odcinka drogi wewnętrznej od ul. Maratońskiej do terenów kolejowych PKP dla potrzeb dojazdu do istniejącego zbiornika odparowującego i projektowanego zbiornika ZD4;
 - budowę odcinka drogi wewnętrznej – włączenie istniejącej drogi wewnętrznej dla obsługi ogrodów działkowych (odcinek na zachód od ul. F. Plocka) do proj. ul. Lotniskowej;
 - budowę ul. Lotniskowej na odcinku od ul. Maratońskiej do wyjścia drogi na poziom terenu po południowej stronie wiaduktu po przejściu pod wiaduktem kolejowym;
 - zamknięcie przejazdu kolejowego w ciągu w ul. Spartańskiej z dostosowaniem układu drogowego sąsiadujących dróg wewnętrznych do zamknięcia ruchu przed przejazdem;
 - przebudowę ul. Spartańskiej na odcinku kolizji z projektowaną linią kolejową i budowę miejsca ewakuacji i ratownictwa – włączenie ul. Spartańskiej, drogi wewnętrznej do projektowanej ul. Lotniskowej.
- c) wykonanie linii kolejowej na powierzchni terenu;
- d) wykonanie odwodnienia projektowanej linii kolejowej;
- e) wykonanie obiektów inżynierskich:
- tunel główny LK85 kończący się na km ok. 6+280;
 - dodatkowy tunel jednotorowy (tor 3 do km ok. 6+460);
 - dodatkowy tunel jednotorowy (tor 4 do km ok. 7+050);
 - dodatkowy obiekt inżynierski – wiadukt kolejowy nad ulicą Lotniskową;
 - przebudowę kładki dla pieszych w rejonie ul. Czerwonego Kapturka oraz budowę kładki dla pieszych w rejonie ul. F. Plocka.
- f) wykonanie trzech obiektów naziemnych – trzy klatki schodowe ewakuacyjne: OS.KL.09, OS.KL.10, OS.KL.11;

oraz wykonanie środków minimalizujących w postaci montażu ekranów akustycznych.

Na terenie realizowanej inwestycji, w obszarze LK 85 kursować będą pociągi o maksymalnej prędkości 250 km/h (tunel KDP: 160 km/h). Na odcinku Łódź Fabryczna – p. odg. Retkinia LK 85 przewiduje się tylko i wyłącznie ruch pociągów pasażerskich, zestawionych z pojazdów elektrycznych tj. lokomotyw z wagonami oraz zespołów trakcyjnych.

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

1.2. Istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich.

- 1.2.1. Zaplecza techniczne budowy i bazy materiałowo-sprzętowe oraz miejsca magazynowania odpadów należy organizować na terenie utwardzonym i uszczelnionym w sposób zabezpieczający przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do gruntu.
- 1.2.2. Tankowanie pojazdów i maszyn, wszelkie drobne naprawy i konserwację sprzętu, w tym wymianę płynów eksploatacyjnych należy prowadzić na terenach utwardzonych i zabezpieczonych przed przenikaniem zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego.
- 1.2.3. We wszystkich ww. miejscach oraz w miejscach bezpośrednich prac budowlanych należy zapewnić dostępność sorbentów, właściwych w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych.
- 1.2.4. Poważniejsze naprawy pracującego sprzętu należy prowadzić poza terenem przedsięwzięcia w wyspecjalizowanych serwisach.
- 1.2.5. Do prac budowlanych należy dopuszczać tylko sprzęt w pełni sprawny oraz spełniający wymogi dopuszczające go do użytkowania.
- 1.2.6. W czasie prowadzenia robót budowlanych należy prowadzić stały monitoring stanu technicznego sprzętu budowlanego i transportowego oraz przypadków wystąpienia zanieczyszczenia gruntu i neutralizację miejsc mogących powodować ewentualne zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego.
- 1.2.7. Należy eliminować lub minimalizować najbardziej hałaśliwe prace (zwłaszcza ograniczać je czasowo).
- 1.2.8. Należy ograniczyć użycie ciężkiego sprzętu oraz czas jego oddziaływania do możliwie najkrótszego okresu. Należy zaplanować wszelkie operacje z jego użyciem.
- 1.2.9. Maksymalnie ograniczyć czas budowy poszczególnych etapów poprzez odpowiednie zaplanowanie prac budowlanych.
- 1.2.10. Ograniczać ruch pojazdów do niezbędnego minimum.
- 1.2.11. Stosować sprzęt w dobrym stanie technicznym. Roboty budowlane w rejonie terenów chronionych akustycznie prowadzić w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00. W wyjątkowych przypadkach uzasadnionych technologicznie i organizacyjnie, dopuszcza się pracę w porze nocnej tj. w godzinach od 22:00 do 6:00.
- 1.2.12. Nie lokalizować głównych wjazdów/wyjazdów z terenu budowy w rejonie zwartej zabudowy mieszkaniowej.
- 1.2.13. Nie lokalizować zapleczy budowy w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej.
- 1.2.14. W przypadku skarg na hałas należy przeprowadzić pomiary kontrolne i podjąć działania zabezpieczające plac robót przed nadmierną emisją hałasu do środowiska.
- 1.2.15. Racjonalnie wykorzystywać maszyny i urządzenia napędzane silnikami spalinowymi m.in. poprzez wyłączanie silników w trakcie postoju bądź załadunku/rozładunku.
- 1.2.16. Przy organizacji placu budowy należy zwrócić uwagę, aby zastosowane urządzenia spełniały kryteria dopuszczalnej mocy akustycznej wynikające z obowiązujących przepisów.
- 1.2.17. Teren budowy wygradzić z zachowaniem najwyższych norm bezpieczeństwa. Na odcinkach w rejonie zabudowy mieszkaniowej zastosować szczelne ogrodzenie placu budowy, przy użyciu barier pełnych o minimalnej wysokości 4 m. Dopuszcza się możliwość uzyskania wymaganej wysokości ogrodzenia budowy poprzez utworzenie nasypu ziemnego (wał) i posadowienie na nim właściwego ogrodzenia.
- 1.2.18. Lokalizować tymczasowe obiekty kubaturowe związane z budową (np. kontenery, baraki) w taki sposób, aby stanowiły one barierę dla propagacji dźwięku od głównych źródeł hałasu na placu budowy do obszaru zabudowy chronionej akustycznie.

- 1.2.19. W przypadku wykonywania prac takich jak: wbijanie lub wvibrowywanie w grunt ścianek szczelnych (stalowych grodziec lub pali), zagęszczanie gruntu lub drogowych warstw nawierzchniowych walcami wibracyjnymi itp., należy prowadzić kontrolę pomiarową (pomiar drgań) pod kątem wpływu drgań na konstrukcję najbliższych położonych budynków (w zależności od technologii prac w zasięgu do ok. 60 m). Na podstawie pomiarów drgań należy ustalić odległości i parametry pracy poszczególnych urządzeń (wibromłoty, walce wibracyjne) tak, aby wykluczyć możliwość wystąpienia uszkodzeń w najbliższych położonych budynkach.
- 1.2.20. W przypadku skarg mieszkańców na drgania, np. od ruchu ciężkich pojazdów budowy należy przewidzieć możliwość wykonania doraźnych pomiarów drgań celem oceny szkodliwości tych drgań dla konstrukcji budynków zgodnie z normą PN-B-02170:2016.
- 1.2.21. Utrzymywać teren prac i dróg dojazdowych w stanie ograniczającym wtórne pylenie. W dni słoneczne i wietrzne zastosować zraszanie potencjalnych miejsc wtórnego pylenia za pomocą odpowiednich spryskiwaczy.
- 1.2.22. W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych do powietrza na etapie budowy należy:
- a) w jak największym stopniu stosować gotowe mieszanki betonowe i bitumiczne wytwarzane w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy;
 - b) elementy betonowe docinać metodą cięcia „na mokro”;
 - c) masy bitumiczne transportować wywrotkami wyposażonymi w rozwiązania ograniczające emisję oparów asfaltu;
 - d) transport materiałów sypkich prowadzić pojazdami wyposażonymi w rozwiązania techniczne ograniczające pylenie;
 - e) unikać składowania materiałów sypkich na placu budowy, a jeżeli to niemożliwe materiały sypkie magazynować w opakowaniach fabrycznych lub osłaniać plandekami przed działaniem wiatru;
 - f) ograniczyć prędkość pojazdów na terenie budowy.
- 1.2.23. W celu utrzymania porządku oraz zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, wszystkie pojazdy opuszczające teren budowy oczyszczać z zanieczyszczeń przenoszonych na kołach (głina, piasek) oraz kontrolować czystość drogi publicznej za wyjazdem z budowy i w razie potrzeby podejmować działania mające na celu doprowadzenie jej do stanu bezpiecznego użytkowania.
- 1.2.24. W przypadku zaistnienia sytuacji skutkujących zanieczyszczeniem gruntów należy bezzwłocznie reagować w celu niedopuszczenia do rozprzestrzeniania się zanieczyszczenia (np. uszczelnienie przecieku w przewodzie, podstawienie pojemnika wychwytywego pod miejsce przecieku etc.). Należy podjąć działania zmierzające do usunięcia skutków i przyczyn awarii.
- 1.2.25. W przypadku stwierdzenia w trakcie budowy występowania zanieczyszczenia gleby lub ziemi w stopniu przekraczającym określone prawem normy, podczas realizacji przedsięwzięcia powinna być wykonana remediacja zanieczyszczonego gruntu w celu doprowadzenia go do obowiązujących norm dla substancji powodujących ryzyko w glebie lub ziemi po wcześniejszym uzgodnieniu warunków remediacji z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Łodzi.
- 1.2.26. Wytworzone odpady w pierwszej kolejności przekazać do odzysku, a jeżeli jest to technologicznie niemożliwe lub ekonomicznie nieuzasadnione – przekazać do unieszkodliwienia w sposób zgodny z zasadami ochrony środowiska (z uwzględnieniem stosowania składowania jako najmniej korzystnego dla środowiska).
- 1.2.27. Zapewnić odbiór wytworzonych w fazie budowy odpadów komunalnych zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami prawa.
- 1.2.28. Odpady, poza masami ziemnymi, należy zbierać w sposób selektywny i gromadzić w oznakowanych pojemnikach (kontenerach), ze wstępnym wyodrębnieniem odpadów

nadających się do odzysku, z zakazem ich wzajemnego mieszania, w tym również z odpadami innymi niż niebezpieczne.

- 1.2.29. Odpady niebezpieczne należy magazynować w atestowanych pojemnikach (poza ponadnormatywnie zanieczyszczonym gruntem).
- 1.2.30. Odpady niebezpieczne, dla których przepisy o transporcie materiałów niebezpiecznych nie określają sposobu opakowania, usuwać należy w opakowaniach wykonanych z materiału odpornego na działanie składników odpadu i posiadających szczelne zamknięcia zabezpieczające przed przypadkowym rozproszeniem odpadów w trakcie transportu i czynności ładunkowych.
- 1.2.31. Wytwarzane odpady należy przekazywać uprawnionym podmiotom, posiadającym stosowne zezwolenia na zbieranie, transport odpadów do miejsc ich odzysku lub unieszkodliwienia, chyba, że dla danej grupy odpadów obowiązek taki nie występuje.
- 1.2.32. Firma realizująca prace budowlane jest zobowiązana prowadzić ewidencję ilościową i jakościową wytwarzanych odpadów niebezpiecznych i innych niż niebezpieczne.
- 1.2.33. Niezanieczyszczone masy ziemne powstałe podczas realizacji przedsięwzięcia, nieprzewidziane do wykorzystania w miejscu wytworzenia, należy traktować jako odpad i zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami.
- 1.2.34. Zanieczyszczone masy ziemne z wykopów należy wywieźć poza teren przedsięwzięcia i dokonać stosownych badań na zawartość substancji niebezpiecznych, określając stopień ich zanieczyszczenia, celem poprawnego sklasyfikowania odpadu.
- 1.2.35. Przy prowadzeniu prac budowlanych dopuszcza się wykorzystanie i przekształcenie elementów przyrodniczych wyłącznie w takim zakresie, w jakim jest to konieczne w związku z realizacją przedsięwzięcia.
- 1.2.36. Prace ziemne w miejscu występowania osobników roślin gatunków obcych, które w przypadku uwolnienia do środowiska przyrodniczego mogą zagrozić gatunkom rodzimym lub siedliskom przyrodniczym należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym. Zanieczyszczone kłęczami, bulwami lub nasionami masy ziemne nie mogą być ponownie wprowadzone do środowiska.
- 1.2.37. Wykopy otwarte zabezpieczyć przed dostępem osób nieupoważnionych i zwierząt. Wykopy o stromych ścianach i budowlane elementy konstrukcyjne mogące stanowić pułapkę dla zwierząt zaleca się zabezpieczyć przed możliwością ich wpadania i uwięzienia.
- 1.2.38. Niszczenie, zabijanie, płoszenie gatunków chronionych, które przypadkowo dostały się na teren budowy i podejmowanie innych działań mających wpływ na gatunki chronione, w tym ich przenoszenie może odbywać się wyłącznie przez specjalistę z zakresu ochrony przyrody, po uzyskaniu przez Wnioskodawcę stosownego zezwolenia właściwego organu na odstąpienie od zakazów w stosunku do gatunków objętych ochroną.
- 1.2.39. Drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy oraz w jego bezpośrednim sąsiedztwie nieprzeznaczone do wycinki należy odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi (np. pnie obłożyć deskami lub drzewa zabezpieczyć niską zaporą, umieszczoną nie mniej niż 1 m od drzewa, która uniemożliwi do nich dostęp), w sposób nie powodujący ich uszkodzenia, zwłaszcza otarcia kory i uszkodzeń systemu korzeniowego. Czas prowadzenia prac ziemnych w pobliżu drzew i krzewów należy ograniczyć do minimum. Pod drzewami i w pobliżu krzewów (w obrębie systemu korzeniowego) zakazuje się składowania materiałów oraz poruszania się pojazdów powodujących zagęszczenie gruntu skutkujące obrywaniem korzeni. Wokół drzew należy wydzielić strefy bezpieczeństwa.
- 1.2.40. Wycinkę drzew i krzewów należy ograniczyć do niezbędnego minimum, tj. do drzew faktycznie kolidujących z projektowanymi obiektami i pracami koniecznymi do wykonania.
- 1.2.41. Wycinkę drzew i krzewów, a także niszczenie roślinności zielnej przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. prowadzić w terminie od 16 października do końca lutego w celu ograniczenia strat w lęgach spowodowanych niszczeniem gniazd i płoszeniem ptaków lub pod nadzorem specjalisty ornitologa w pozostałej części roku. Kontrola ma wykazać brak lub obecność gniazd lub innych miejsc lęgowych ptaków w obrębie zadrzewień; w przypadku stwierdzenia lęgów ptaków z wycinką należy wstrzymać się do stwierdzenia przez specjalistę

ornitologa w sposób pewny wyprowadzenia lęgów; podejmowanie działań mogących mieć wpływ na gatunki chronione i ich siedliska może nastąpić wyłącznie po uzyskaniu stosownego zezwolenia właściwego organu na odstępstwa od zakazów w stosunku do gatunków objętych ochroną.

- 1.2.42. W związku z planowanym usunięciem drzew i krzewów wykonać nasadzenia zastępcze z uwzględnieniem przelicznika nie mniejszego niż:
 - a) za usunięte drzewo pojedyncze o obwodzie pnia (mierzonym na wys. 1,3 m) od 50 cm do 100 cm – jedno nowe drzewo, od 101 cm do 150 cm – 2 nowe drzewa, powyżej 150 cm – 3 nowe drzewa;
 - b) w przypadku drzew wielopniowych o obwodzie pni powyżej 50 cm – 2 nowe drzewa;
 - c) za każde 5 m² usuwanych krzewów, zagajników lub zarośli – 1 m² krzewów lub 1 egz. pnącza.
- 1.2.43. Do nasadzeń wykorzystać głównie gatunki rodzime (nieodmianowe), z przewagą gatunków miododajnych.
- 1.2.44. Nasadzenia winny być przeprowadzone na terenie przedmiotowego przedsięwzięcia, przed oddaniem LK 85 do użytkowania. Dopuszcza się nasadzenia na innym terenie, w odległości do 1 km od przedmiotowego przedsięwzięcia, wyłącznie w sytuacji braku dostępności miejsca w granicach przedsięwzięcia.
- 1.2.45. Nasadzenia wykonać zgodnie z dobrą praktyką ogrodniczą, z wyłączeniem miesięcy: czerwiec, lipiec i sierpień. Posadzone drzewa opalikować, a przyziemną część pnia zabezpieczyć przed uszkodzeniami wynikającymi z wykaszania terenu. W przypadku pnączy roślinę przymocować do palika za pomocą taśmy, a następnie zabezpieczyć osłoną (zabezpieczenie przed skoszeniem).
- 1.2.46. Osobniki posadzone w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia, przez pierwsze trzy lata od posadzenia, w okresach bezdeszczowych podlewać, przy czym warunek ten dotyczy okresu wegetacyjnego. Terminy i częstotliwość podlewania dostosować do aktualnych warunków hydrologicznych, pogodowych i siedliskowych. Podlewanie drzew prowadzić tak, by dostarczać drzewom tygodniową minimalną dawkę wody wg wzoru: 20 litrów na osobnik + 20 litrów na każde 2,5 cm pierśnicy drzewa. Sadzonki krzewów i pnączy płytko ukorzeniających się (głębokość do 20 cm) podlewać tak, by dostarczać im tygodniową minimalną dawkę wody ok. 15 l/m² gruntu, natomiast sadzonki krzewów i pnączy głęboko ukorzeniających się (głębokość powyżej 20 cm) podlewać tak, by dostarczać im tygodniową minimalną dawkę wody ok. 35 l/m² gruntu. Dopuszcza się także stosowanie podziemnych i naziemnych systemów nawadniania zapewniających ww. skutek.
- 1.2.47. Energię elektryczną na etapie realizacji pobierać z istniejącej sieci elektroenergetycznej, poprzez tymczasowe przyłącze lub w przypadku braku przyłącza z agregatu prądotwórczego.
- 1.2.48. Wodę na etapie realizacji na cele socjalne, techniczne i porządkowe pobierać z sieci wodociągowej w ilości i z lokalizacji wskazanych przez gestora sieci.
- 1.2.49. Ścieki socjalno-bytowe powstające na terenie przedsięwzięcia odprowadzać do sieci kanalizacyjnej (po uzgodnieniu z gestorem) lub do szczelnego zbiornika bezodpływowego (fekalnego), opróżnianego i wywożonego przez specjalistyczne firmy w ramach usługi serwisowej lub do przenośnych toalet opróżnianych przez specjalistyczne firmy na podstawie zleceń.
- 1.2.50. Teren budowy wyposażyć w myjki do mycia kół z systemem zamkniętego obiegu wody. Ścieki z mycia kół pojazdów podczyszczać w piaskowniku, a następnie odprowadzać do miejskiej kanalizacji ogólnospławnej na warunkach określonych przez gestora sieci lub odbierać wozem asenizacyjnym.
- 1.2.51. Wody opadowe/roztopowe z terenu budowy (z wyłączeniem wód przenikających do wykopów ograniczonych ścianami szczelinowymi) odprowadzać do gruntu w sposób niezorganizowany, na działkach do których Wnioskodawca posiada tytuł prawny, bez stosowania systemów ujmujących wody, w sposób niezakłócający stosunków wodnych na działkach przyległych do terenu przedsięwzięcia.

- 1.2.52. Wody opadowe/roztopowe z wykopów ograniczonych ścianami szczelinowymi odprowadzać w sposób tożsamy z wodami z odwodnienia budowlanego.
- 1.2.53. Zastosować zabezpieczenie przed napływem wody gruntowej do wykopu poprzez zagłębienie ścian szczelinowych w warstwy spoiste oraz dodatkowe uszczelnienie w postaci poziomej przesłony przeciwfiltracyjnej wykonanej w technologii jet-grouting.
- 1.2.54. Wody pochodzące z prowadzenia odwodnienia budowlanego po podczyszczeniu przez osadnik i po redukcji zawiesiny poniżej 100 mg/l kierować do kanalizacji w miejscach uzgodnionych z właścicielami sieci kanalizacyjnej na terenie m. Łodzi.
- 1.2.55. Ograniczyć w maksymalny sposób niezbędny czas odwodnień wykopów budowlanych.
- 1.2.56. W celu kontroli wielkości zdepresjonowania oraz zasięgu odwodnienia wykonać sieć piezometrów monitorujących (otworów obserwacyjnych).
- 1.2.57. W ramach monitoringu poziomu wód podziemnych pomiary zwierciadła wody prowadzić z częstotliwością:
- co najmniej raz przed rozpoczęciem odwodnienia wykopów;
 - raz na dobę przez cały okres budowy.
- 1.2.58. Organizację i przebieg prac odwodnieniowych należy dostosować do warunków hydrogeologicznych oraz do przepisów bhp, w trakcie prac odwodnieniowych należy prowadzić stały nadzór hydrogeologiczny.
- 1.2.59. Wszelkie kolizje z istniejącą infrastrukturą techniczną usunąć zgodnie z wymaganiami wskazanymi przez gestorów sieci.
- 1.2.60. W przypadku odkrycia wcześniej nierozpoznanego znaleziska archeologicznego wstrzymać roboty ziemne i powiadomić m.in. wojewódzkiego konserwatora zabytków stosownie do wymagań ustawy o ochronie zabytków i wznówić wstrzymane roboty tylko po uzyskaniu zgody wojewódzkiego konserwatora zabytków.
- 1.2.61. Wody opadowe i roztopowe z dachów klatek schodowych odprowadzać na przyległe tereny zielone.
- 1.2.62. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia użytkować następujące stacjonarne źródła hałasu:

L.p.	Symbol	Nazwa źródła hałasu	Szacowana liczba urządzeń	Wysokość umieszczenia	Poziom mocy akustycznej LWA [dB]
Obiekt 9					
1	WPD	Wyrzutnia powietrza dachowa	1	0,5 m nad dachem	69 dB
2	CPS	Czerpnia powietrza ścienna	3	2 m nad gruntem	60 dB
3	KL	Klimatyzator	2	0,5 m nad dachem	75 dB
4	CPD	Czerpnia powietrza drzwiowa	2	0,4 m nad gruntem	60 dB
Obiekt 10					
1	CPS	Czerpnia powietrza ścienna	1	2 m nad gruntem	60 dB
2	KL	Klimatyzator	4	0,5 m nad dachem	75 dB
3	WPD	Wyrzutnia powietrza dachowa	1	0,5 m nad dachem	60 dB
4	CPD	Czerpnia powietrza drzwiowa	2	0,4 m nad gruntem	60 dB
Obiekt 11					
1	CPS	Czerpnia powietrza ścienna	1	2 m nad gruntem	60 dB
2	KL	Klimatyzator	2	0,5 m nad dachem	75 dB
3	WPD	Wyrzutnia powietrza dachowa	1	0,5 m nad dachem	60 dB
4	CPD	Czerpnia powietrza drzwiowa	2	0,4 m nad gruntem	60 dB

1.2.63. Dopuszcza się zwiększenie liczby lub poziomu mocy akustycznej ww. stacjonarnych źródeł hałasu pod warunkiem wykonania litej atyki o wysokości i izolacyjności akustycznej zapewniającej dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie.

1.3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś, w szczególności w projekcie zagospodarowania działki lub terenu lub projekcie architektoniczno-budowlanym w przypadku decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś.

- 1.3.1. Na dachach obiektów naziemnych (OS.KL.09, OS.KL.10, OS.KL.11) wybudować litą attykę, która będzie ograniczać emisję hałasu do środowiska od urządzeń dachowych.
- 1.3.2. Zaprojektować pochłaniające ekrany akustyczne gwarantujące dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie zgodnie z minimalnymi ich parametrami przedstawionymi w poniższej tabeli.

Kilometraż LK85	Strona	Wysokość [m] Liczona od główki szyny skrajnego toru	Długość [m]	Wymagania w zakresie izolacyjności akustycznej ekranów wg normy PN-EN 1793- 2:2018-08	Wymagania w zakresie własności pochłaniających wg normy PN-EN 1793- 1:2013-05
km ok. 8+050 - km ok. 8+100	lewa	4,5	ok. 50	klasa B3	klasa A3

- 1.3.3. Na odcinkach, na których planuje się umacnianie rowów oraz wymianę istniejących umocnień rowów należy stosować płytkie korytka betonowe – umożliwiające samodzielne wychodzenie zwierząt i przekraczanie odwodnienia liniowego. Nie stosować umocnień rowów przy pomocy głębokich korytek betonowych (tzw. „korytek krakowskich”).
- 1.3.4. Istniejący zbiornik retencyjno-rozsączający zlokalizowany w pikiecieżu LK85 od ok. 7+180 do ok. 7+210 przebudować na nową lokalizację (jako ZD4 o pojemności wynoszącej $V = \text{min. } 315 \text{ m}^3$) po północnej stronie toru nr 1 LK14 w pikiecieżu LK85 od ok. 7+222 do ok. 7+260.
- 1.3.5. Dla odciążenia układu rowów torowych linii kolejowej LK85 zaprojektować następujące zbiorniki retencyjno-rozsączające:
- ZD6 – zbiornik retencyjno-infiltracyjny ze skrzynek rozsączających, ułożonych w trzech warstwach o łącznej pojemności wynoszącej $V = \text{min. } 364 \text{ m}^3$, zlokalizowany po południowej stronie układu torowego LK85 w pikiecieżu od ok. 6+823 do ok. 6+868;
 - ZD7 – otwarty zbiornik retencyjno-infiltracyjny o pojemności wynoszącej $V = \text{min. } 240 \text{ m}^3$, zlokalizowany w pikiecieżu LK85 od ok. 7+260 do ok. 7+290 do odciążenia rowu po południowej stronie układu torowego LK85;
 - ZD5 – otwarty zbiornik retencyjno-infiltracyjny o pojemności $V = \text{min. } 540 \text{ m}^3$, zlokalizowany w pikiecieżu od ok. 7+973 do ok. 8+024 po południowej stronie układu torowego, ujmujący wody z rowów torowych po obu stronach układu torowego LK85.
- 1.3.6. Projektowane zbiorniki wyposażać w przelewy bezpieczeństwa (ZD6 i ZD7) lub w instalacje pompowe wspomagające ich opróżnianie (ZD4 i ZD5), kierujące wody ze zbiorników do rowów torowych poniżej tych zbiorników.
- 1.3.7. Do odprowadzania wód opadowych z ramp zjazdowych do tuneli zaprojektować następujące zbiorniki retencyjne wewnątrz tuneli:
- ZDC1 o pojemności ok. 150 m^3 w pikiecieżu LK85 ok. 6+100;
 - ZDC2 o pojemności ok. 100 m^3 w pikiecieżu LK85 ok. 6+270;
 - ZDC3 o pojemności ok. 100 m^3 w pikiecieżu LK85 ok. 6+895.
- które będą opróżniane pompowo do rowów LK85 i LK14.
- 1.3.8. Do odprowadzenia ścieków (wód przeciekowych i wód po akcji gaśniczej) zaprojektować zbiornik ZS3 w tunelu toru nr 4 LK85, o pojemności ok. 80 m^3 w pikiecieżu ok. 6+750, który będzie opróżniany pompowo z wydajnością 5 l/s do kanalizacji miejskiej w ul. Maratońskiej.
- 1.3.9. Wody przeciekowe z tunelu dwutorowego oraz tunelu toru nr 3 odprowadzać do zbiorników ścieków poza zakresem PODG Retkinia.
- 1.3.10. W konstrukcji nawierzchni kolejowej zastosować sprężyste przytwierdzenia szyn oraz podpory szynowe, które ograniczają emisję drgań i hałasu. Płyty torowe układać na macie wibroizolacyjnej w korytkach żelbetowych.

2. Stwierdzam brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś.
3. Stwierdzam brak konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.
4. Nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej po upływie jednego roku od dnia zakończenia planowanej inwestycji i przedstawienia jej wyników Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Łodzi w terminie 18 miesięcy od ww. okresu.
 - 4.1. W zakresie ochrony przed hałasem:
 - 4.1.1. Zakres opracowania powinien obejmować pomiary, które pozwolą na m.in. porównanie ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko oraz ocenę skuteczności wszystkich zastosowanych środków ochrony przed hałasem (ekranów akustycznych).
 - 4.1.2. Badania powinny być przeprowadzone przez laboratorium posiadające certyfikat akredytacji dla wykonywanego rodzaju pomiarów, wydany przez PCA lub równoprawną jednostkę akredytującą.
 - 4.1.3. Należy przeprowadzić pomiary na terenie chronionym akustycznie (teren działki ewidencyjnej, na której znajduje się budynek chroniony akustycznie) w taki sposób, aby przeprowadzone w nich pomiary pozwoliły na ustalenie miejsca o największym oddziaływaniu hałasu na ludzi w miejscu ich możliwego pobytu. Podkreślenia wymaga, iż przy pomiarach należy zastosować wyłącznie metodę rzeczywistych pomiarów wykonywanych w terenie (a nie metodę obliczeniową).
 - 4.1.4. Należy przedstawić aktualne (tzn. wydane nie wcześniej niż sześć miesięcy od daty przeprowadzenia pomiarów) tzw. klasyfikacje akustyczne, w których będą wskazane informacje na temat terenów chronionych akustycznie zlokalizowanych w otoczeniu przedmiotowej linii kolejowej.
 - 4.1.5. 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 raporcie ooś, należy również dla tych lokalizacji wykonać ww. pomiary dla pory dnia i dla pory nocy.
5. Niniejszej decyzji nadaję rygor natychmiastowej wykonalności.

UZASADNIENIE

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi (zwanego dalej „RDOŚ w Łodzi”), 8 lipca 2023 r. wpłynął wniosek z 7 lipca 2022 r., spółki Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o., reprezentowanej przez pełnomocnika, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „*Budowie tunelu dalekobieżnego w Łodzi w ciągu linii kolejowej nr 85 wraz z włączeniem w linię kolejową nr 14, Odcinek – Posterunek Odgałęźny Retkinia*”.

Wniosek cechował się brakami formalnymi, wobec czego RDOŚ w Łodzi wezwał Wnioskodawcę do jego uzupełnienia pismem z 13 lipca 2023 r., znak: WOOŚ.420.13.2022.ASo.

Przy piśmie z 21 lipca 2023 r. znak: KRI_5389_2022_NAB.5327_11_SK, spółki Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o., reprezentowanej przez pełnomocnika, wpłynęła odpowiedź na powyższe wezwanie, w związku z powyższym wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia stał się kompletny czyniąc zadość przepisom prawa i tutejszy organ mógł przystąpić do jego rozpatrywania.

Analiza wniosku wykazała, że dotyczy on realizacji inwestycji w zakresie linii kolejowych na terenie miasta Łodzi i tym samym potwierdziła właściwość RDOŚ w Łodzi w przedmiotowej sprawie.

Stosownie do art. 77 ust. 1 pkt 2 oraz art. 77 ust. 1 pkt 4 ustawy o oś organami właściwymi do wydania opinii lub dokonania uzgodnienia były Łódzki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny oraz Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu.

Planowane przedsięwzięcie stanowi Inwestycję Towarzyszącą, o której mowa w art. 2 pkt 4 ustawy o CPK i zostało wymienione w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 stycznia 2021 r. w sprawie wykazu Inwestycji towarzyszących w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego (Dz. U. poz. 225 ze zm.)

Rodzaj, parametry techniczne oraz zasięg potencjalnego oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji zaliczają ją do grupy przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko wymienionych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839 ze zm.), wymienionych w:

- § 2 ust. 1 pkt 29 – linie kolejowe wchodzące w skład infrastruktury transportu kolejowego transeuropejskiej sieci transportowej, o której mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. I, z późn. zm.);
- § 3 ust. 1 pkt 32 – instalacje do przesyłu pary wodnej lub ciepłej wody, z wyłączeniem osiedlowych sieci ciepłowniczych i przyłączy do budynków;
- § 3 ust. 1 pkt 60 – linie kolejowe inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 29, urządzenia do przeładunku w transporcie intermodalnym, mosty, wiadukty lub tunele liniowe w ciągu dróg kolejowych oraz bocznice co najmniej z jednym torem kolejowym o długości użytecznej powyżej 1 km;
- § 3 ust. 1 pkt 62 – drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;
- § 3 ust. 1 pkt 71 – rurociągi wodociągowe magistralne do przesyłania wody oraz przewody wodociągowe magistralne doprowadzające wodę od stacji uzdatniania do przewodów wodociągowych rozdzielczych, z wyłączeniem ich przebudowy metodą bezwykopową;
- § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 – przedsięwzięcia polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w § 2 ust. 1 i niespełniające kryteriów, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 1 i linie kolejowe wchodzące w skład infrastruktury transportu kolejowego transeuropejskiej sieci transportowej, o której mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. I, z późn. zm.).

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, ponieważ analizowana inwestycja dotyczy linii kolejowej, będącej jednocześnie Inwestycją Towarzyszącą, o której mowa w ustawie o CPK, która w myśl art. 80 ust. 2 ustawy o oś nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami tych planów, jeżeli zostały one uchwalone.

W toku prowadzonego postępowania RDOŚ w Łodzi stwierdził konieczność uzupełnienia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (zwanego dalej „raportem o oś”). W dniach 8 sierpnia 2022 r. i 7 października 2022 r. wystosowano wezwania określające zakres wymaganych uzupełnień. Wymagane uzupełnienia raportu o oś wpłynęły do RDOŚ w Łodzi w dniach 9 września 2022 r. i 25 listopada 2022 r. Dodatkowo 23 grudnia 2022 r. wpłynęła autokorekta uzupełnienia nr 2 do raportu o oś.

RDOŚ w Łodzi wystąpił pismem z 5 stycznia 2023 r., znak WOOŚ.420.13.2022.ASo.12 do Łódzkiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego (zwanego dalej „ŁPWIS”) oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu (zwanego dalej „Dyrektorem RZGW”) o wydanie odpowiednio opinii i uzgodnienia w trybie art. 77 ust. 1 ustawy ooś, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

W piśmie z 31 stycznia 2023 r., znak: ŁPWIS.NSOZNS.9022.12.1.2023.PD ŁPWIS poinformował, iż zajmie stanowisko w przedmiotowej sprawie po uzupełnieniu raportu ooś o zagadnienia określone w ww. piśmie. W związku z powyższym, pismem z 3 lutego 2023 r., znak: WOOŚ.420.13.2022.ASo.34 RDOŚ w Łodzi wystosował wezwanie określające zakres wymaganych uzupełnień.

W piśmie z 6 lutego 2023 r., znak: PO.RZŚ.4900.4.2023.BJ Dyrektor RZGW zwrócił się do RDOŚ w Łodzi o wezwanie Inwestora do przedstawienia dodatkowych uzupełnień raportu ooś. W związku z powyższym, pismem z 8 lutego 2023 r., znak: WOOŚ.420.13.2022.ASo.35 RDOŚ w Łodzi wystosował wezwanie określające zakres wymaganych uzupełnień.

W piśmie z 20 marca 2023 r., znak: PO.RZŚ.4900.4.2023.BJ Dyrektor RZGW zwrócił się ponownie do RDOŚ w Łodzi o wezwanie Inwestora do przedstawienia dodatkowych uzupełnień raportu ooś. W związku z powyższym, pismem z 23 marca 2023 r., znak: WOOŚ.420.13.2022.ASo.41 RDOŚ w Łodzi wystosował wezwanie określające zakres wymaganych uzupełnień. 19 kwietnia 2023 r. do RDOŚ w Łodzi wpłynęło stosowne uzupełnienie dokumentacji.

RDOŚ w Łodzi wystąpił ponownie pismem z 24 kwietnia 2023 r., znak WOOŚ.420.13.2022.ASo.43 do Dyrektora RZGW o wydanie uzgodnienia w trybie art. 77 ust. 1 ustawy ooś oraz pismem z 24 kwietnia 2023 r., znak WOOŚ.420.13.2022.ASo.44 do ŁPWIS o wydanie opinii w trybie art. 77 ust. 1 ustawy ooś.

22 maja 2023 r. wpłynęła opinia sanitarna ŁPWIS z 19 maja 2023 r., znak: ŁPWIS.NSOZNS.9022.12.1.2023.PD, opiniująca pozytywnie warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Ww. opinię uwzględniono w sentencji niniejszej decyzji.

6 czerwca 2023 r. za pośrednictwem platformy e-PUAP pełnomocnik Wnioskodawcy przedłożył korektę w zakresie oznaczenia początku opracowania.

Mając na względzie ww. pismo, RDOŚ w Łodzi pismem z 13 czerwca 2023 r., znak: WOOŚ.420.13.2022.ASo.48 przekazał do Dyrektora RZGW ww. pismo Wnioskodawcy.

Jednocześnie RDOŚ w Łodzi pismem z 13 czerwca 2023 r., znak: WOOŚ.420.13.2022.ASo.49 przekazał do ŁPWIS ww. pismo Wnioskodawcy oraz wystąpił z prośbą o informacje o podtrzymaniu stanowiska wyrażonego w opinii z 22 maja 2023 r.

Przedmiotowa opinia sanitarna została podtrzymana pismem z 16 czerwca 2023 r., znak: ŁPWIS.NSOZNS.9022.12.1.2023.PD.

Postanowieniem z 19 czerwca 2023 r., znak: PO.RZŚ.4900.4.2023.BJ Dyrektor RZGW uzgodnił realizację przedmiotowego przedsięwzięcia w proponowanym do realizacji wariantcie oraz nie stwierdził konieczności przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś.

Pismem z 22 czerwca 2023 r., znak: WOOŚ.420.13.2022.ASo.52, RDOŚ w Łodzi zwrócił się do Dyrektora RZGW o uzupełnienie uzgodnienia w trybie art. 77 ust. 1 pkt 4 i ust. 4 pkt 1 ustawy ooś, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Powyższe wystąpienie wynikało z braku określenia przez Dyrektora RZGW warunków realizacji przedmiotowej inwestycji.

Postanowieniem z 10 lipca 2023 r., znak: PO.RZŚ.4900.4.2023.WP Dyrektor RZGW uzgodnił realizację przedmiotowego przedsięwzięcia w proponowanym do realizacji wariantcie, określając jednocześnie warunki jego realizacji oraz nie stwierdził konieczności przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz postępowania w sprawie

transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś. Ww. warunki uwzględniono w sentencji niniejszej decyzji.

Przeprowadzona analiza dokumentacji sprawy potwierdziła, że treść przedłożonego raportu ooś wraz z jego uzupełnieniami jest zgodna z art. 66 ustawy ooś, a zawarte w nim warunki realizacji przedsięwzięcia i projektowane rozwiązania chroniące środowisko zapewnią dotrzymanie standardów środowiska. Organ w celu zminimalizowania wpływu rozpatrywanego przedsięwzięcia na środowisko wziął pod uwagę i w pełnym zakresie uwzględnił większość ustaleń zawartych w raporcie ooś i określił na ich podstawie:

- istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich (pkt 1.2 sentencji decyzji);
- wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś, w szczególności w projekcie zagospodarowania działki lub terenu lub projekcie architektoniczno-budowlanym w przypadku decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś (pkt 1.3 sentencji decyzji);
- obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej (pkt 4 sentencji decyzji).

Analiza zebranej w sprawie dokumentacji pozwoliła rozpoznać skalę i charakter przedsięwzięcia oraz wielkość i rodzaj generowanych przez nie oddziaływań i uciążliwości. Ustalenie środowiskowych uwarunkowań dla tego przedsięwzięcia poprzez określenie warunków jego realizacji i późniejszej eksploatacji oraz wymagań dotyczących ochrony środowiska koniecznych do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś, zdaniem organu zapobiegnie występowaniu lub ograniczy skalę oddziaływań na środowisko.

Określone w niniejszej decyzji warunki znajdują racjonalne uzasadnienie wynikające z przepisów prawa oraz ogólnie przyjętych zasad zachowania ładu społecznego i poszanowania środowiska naturalnego, oparte są także na wiedzy organu.

Projektowane przedsięwzięcie polega na budowie połączenia linii kolejowej nr 85 (Tunel Kolei Dużych Prędkości) z linią kolejową nr 14 (Odcinek – Posterunek Odgałęźny Retkinia), które jest częścią większego zamierzenia inwestycyjnego pn.: *„Budowa tunelu dalekobieżnego w Łodzi w ciągu linii kolejowej nr 85 wraz z włączeniem w linię kolejową nr 14”*.

W ramach całej planowanej inwestycji projektuje się odcinek linii kolejowej nr 85 – linia Kolei Dużych Prędkości (KDP) – obejmującej budowę tunelu kolejowego w ciągu tej linii kolejowej na odcinku od stacji Łódź Fabryczna do komory Retkinia, i dalej do włączenia w linię kolejową nr 14 (PODG Retkinia).

Zadanie zostało podzielone na dwie części. Część 1, obejmująca projekt linii KDP nr 85 na odcinku od stacji Łódź Fabryczna do kilometra ok. 5+205 projektowanej linii, przy którym znajduje się komora podziemna pełniąca funkcję ewakuacyjną na etapie eksploatacji oraz mieszcząca szyb startowy dla maszyny TBM na etapie wykonywania robót, pozostaje poza zakresem niniejszej decyzji.

Część 2, objęta zakresem prowadzonego postępowania administracyjnego, dotyczy odcinka od kilometra ok. 5+205 linii kolejowej nr 85 do rejonu skrzyżowania ul. Spartańska/Ostowa w Łodzi w km ok. 8+100.

Przedmiotową inwestycję opracowano w trzech wariantach. Lokalizacja poszczególnych wariantów została ograniczona terenowo ze względu na konieczność dowiązania do projektowanego tunelu KDP wykonywanego w technologii TBM.

W wariantcie A tory LK 85 przebiegają pomiędzy torami LK 14. Do km ok. 5+850 w tunelu, dalej na poziomie terenu i od km ok. 7+200 do km ok. 7+800 ponownie w tunelu. Połączenia rozjazdowe z LK 14 na poziomie terenu. Maksymalne zagłębienie tunelu od poziomu główki szyny wyniesie ok. 18,5 m.

W wariantcie A projektowany układ torowy obejmuje 2 tory zasadnicze LK 85, przebudowę toru 2

LK 14 oraz połączenia rozjazdowe LK 85 z LK 14. W wariantcie A zapewnione jest połączenie LK 85 z LK 14 w kierunku Łodzi Kaliskiej oraz LK 14 z LK 85 z Łodzi Kaliskiej. Tory LK 85 będą przystosowane do prędkości 160 km/h do km 6+200, dalej 200 km/h.

W wariantcie B tory LK 85 przebiegają po południowej stronie LK 14 w tunelu do km ok. 7+050, dalej na poziomie terenu. Za przystankiem Retkinia, w części tunelowej, założono połączenia rozjazdowe z torami dodatkowymi. Tor nr 3 przechodzi pod torami LK 14 i przebiega po stronie północnej LK 14, do której włącza się na poziomie terenu (tunel do km ok. 6+550). Tor 4 przebiega po południowej stronie torów zasadniczych LK 85, wypłyca się do poziomu terenu i dalej przebiega nad torami zasadniczymi LK 85 do włączenia w istniejącą LK 14 (tunel do km ok. 6+400). Maksymalne zagłębienie tunelu od poziomu główki szyny wyniesie ok. 19,5 m.

W wariantcie B projektowany układ torowy obejmuje 2 tory zasadnicze LK 85 oraz 2 tory dodatkowe jako połączenie z istniejącą LK 14. Przebieg torów zasadniczych na prostych poprowadzono w przeważającej części w tunelu. W wariantcie B założono początki torów dodatkowych za p. odg. Retkinia. W wariantcie B brak jest połączenia LK 84 z LK 14 w kierunku z/do Łodzi Kaliskiej.

W wariantcie C tory LK 85 przebiegają po południowej stronie LK 14 w tunelu do km ok. 6+150. Dalej na poziomie terenu. W obrębie p. odg. Retkinia, w części tunelowej, założono połączenia rozjazdowe z torami dodatkowymi. Tor nr 3 przechodzi pod torami LK 14 i przebiega po stronie północnej LK 14, do której włącza się na poziomie terenu (tunel do km ok. 6+300). Tor 4 przebiega po południowej stronie torów zasadniczych LK 85 w tunelu, przechodzi pod torami zasadniczymi LK 85 i przebiega pomiędzy torami zasadniczymi LK 14 i LK 85 (tunel do km ok. 6+940). Dalej wypłyca się do włączenia w istniejącą LK 14. Maksymalne zagłębienie tunelu od poziomu główki szyny wyniesie ok. 20 m.

W wariantcie C projektowany układ torowy obejmuje 2 tory zasadnicze LK 85 oraz 3 tory dodatkowe jako połączenie z istniejącą LK 14. Początki torów 3 i 4 założono w obszarze istniejącego p. odg. Retkinia. Dodatkowo zaprojektowano tor nr 6 na powierzchni terenu, po stronie południowej torów zasadniczych jako połączenie LK 85 z LK 14 w kierunku Łodzi Kaliskiej. Połączenie torowe LK 14 z LK 85 z kierunku Łodzi Fabrycznej zaprojektowano jako połączenie kolizyjne.

Z przeprowadzonej analizy porównawczej wynika, że rozwiązaniem charakteryzującym się stosunkowo najmniejszym negatywnym oddziaływaniem na środowisko jest realizacja inwestycji w ramach **Wariantu C**, który został wybrany przez Inwestora i preferowany jest do realizacji we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W rozwiązaniach projektowych przyjęto następujące parametry techniczno-eksploatacyjne dla projektowanego odcinka linii LK 85:

- a) linia dwutorowa, zelektryfikowana przeznaczona dla ruchu pasażerskiego;
- b) kategoria linii według kodów TSI: P4;
- c) kategoria linii CPK (zgodnie ze Standardami CPK): CPK-P3;
- d) typ linii wg Standardów PKP: P160 w tunelu; P200;
- e) skrajnia: ujednolicona GPL-2 zapewniająca zachowanie skrajni G1, G2, GA, GB, GC;
- f) prędkość maksymalna:
 - a. na torach zasadniczych dla pociągów pasażerskich – 160 km/h; 200 km/h;
 - b. na torach dodatkowych dla pociągów pasażerskich – 100 km/h;
- g) nie przewiduje się ruchu pociągów towarowych;
- h) dopuszczalne naciski: 221 kN/oś;
- i) szerokość międzytorza torów szlakowych: 4.70 m;
- j) maksymalna długość pociągu pasażerskiego: 400 m;
- k) klasa techniczna torów wg Standardów PKP PLK: 1.

Dla torów LK 85 przyjęto maksymalne pochYLENIA torów zasadniczych i dodatkowych o wartości 25 ‰. Na wierzchołkach, dla których różnica sąsiednich pochYLEń jest większa od 2 ‰, założono łuki pionowe.

Na przedmiotowym odcinku zakłada się nawierzchnię bezpodsypkową, z torem bezstykowym w częściach tunelowych oraz w miejscach ewakuacji i ratownictwa oraz podsypkową w częściach torów na powierzchni. Szyny nowe typu 60E1AX ułożone będą na podporach/podkładach

przystosowanych do nawierzchni bezpodsytkowej. W nawierzchni podsytkowej zastosowane będą podkłady strunobetonowe. Przytwierdzenie szyn będzie sprężyste.

W tunelu zakłada się wykonanie nawierzchni bezpodsytkowej z podtorzem w formie żelbetowych płyt torowych. Płyty torowe układane będą na macie wibroizolacyjnej w korytach żelbetowych (podbudowa betonowa). Na odcinkach otwartych zlokalizowanych pomiędzy ścianami szczelinowymi zakłada się nawierzchnię bezpodsytkową.

Dla dróg wewnętrznych, zjazdów do pomieszczeń technicznych i chodników przewiduje się wykonanie nawierzchni z kostki betonowej.

Dla placów ewakuacyjnych przewiduje się nawierzchnię mieszanki niezwiązanej z kruszywa łamanego.

Dla odcinków dróg publicznych dojazdowych na terenach kolejowych przewiduje się nawierzchnię z warstwą ścieralną z mieszanki mineralno-asfaltowej.

Projektuje się podziemny tunel w technologii ścian szczelinowych. Tunel jest kontynuacją komory strefy ewakuacji i ratownictwa – wewnętrznego miejsca ratownictwa i ewakuacji tzw. „Komory Retkinia” (poza zakresem niniejszego opracowania).

Przyjęto następujące rodzaje konstrukcji:

- a) ok. km 5+200 ÷ km 5+650 konstrukcja jednoprzestrzenna dwukondygnacyjna, w której kondygnacja niższa stanowi właściwy tunel kolejowy dla torów LK85. Zabezpieczenie ścianami szczelinowymi, strop zewnętrzny, strop pośredni i płyta fundamentowa w konstrukcji żelbetowej monolitycznej;
- b) ok. km 5+650 ÷ km 5+730 konstrukcja jednoprzestrzenna jednokondygnacyjna tunelu dla torów LK85. Zabezpieczenie ścianami szczelinowymi, strop zewnętrzny i płyta fundamentowa w konstrukcji żelbetowej monolitycznej;
- c) ok. km 5+730 ÷ km 5+860 komora rozjazdowa, konstrukcja jednoprzestrzenna oraz przy większych rozpiętościach pomiędzy ścianami zewnętrznymi dwu- i trzynawowa, jednokondygnacyjna dla torów LK85. W km ok. 5+859 odejście tunelu dla toru 3 LK85. Zabezpieczenie ścianami szczelinowymi, strop zewnętrzny i płyta fundamentowa w konstrukcji żelbetowej monolitycznej;
- d) ok. km 5+860 ÷ km 5+890 komora rozjazdowa, konstrukcja dwunawowa, jednokondygnacyjna dla torów LK85. W km ok. 5+886 odejście tunelu dla toru 4 LK85. Zabezpieczenie ścianami szczelinowymi, strop zewnętrzny i płyta fundamentowa w konstrukcji żelbetowej monolitycznej.

Tunel środkowy właściwy dla torów kolei KDP LK85:

- a) ok. km 5+890 ÷ km 6+035 konstrukcja jednoprzestrzenna jednokondygnacyjna dla torów nr 1 i 2 LK85. Zabezpieczenie ścianami szczelinowymi, strop zewnętrzny i płyta fundamentowa w konstrukcji żelbetowej monolitycznej;
- b) ok. km od 6+035 do km 6+240 tunel otwarty zabezpieczony ścianami szczelinowymi;
- c) ok. km od 6+240 do km 6+280 tunel otwarty zabezpieczony ścianami oporowymi wykonywanymi w technologii monolitycznej wylewanej „na mokro” lub prefabrykowanej.

Tunel północny (tor 3) połączenie północnego toru KDP LK85 z północnym torem linii konwencjonalnej LK14. Tunel przechodzi pod linią LK14:

- a) ok. km 5+860 ÷ km 6+320 konstrukcja jednoprzestrzenna jednokondygnacyjna. Zabezpieczenie ścianami szczelinowymi, strop zewnętrzny, strop pośredni i płyta fundamentowa w konstrukcji żelbetowej monolitycznej;
- b) ok. km od 6+320 do km 6+400 tunel otwarty zabezpieczony ścianami szczelinowymi;
- c) ok. km od 6+400 do km 6+460 tunel otwarty zabezpieczony ścianami oporowymi wykonywanymi w technologii monolitycznej wylewanej „na mokro” lub prefabrykowanej.

Tunel południowy (tor 4) połączenie południowego toru KDP LK85 z południowym torem linii konwencjonalnej LK14. Tunel przechodzi pod torem nr 6 będącym częścią LK14, a także pod torami nr 1 i 2 właściwej LK85:

- a) ok. km 5+890 ÷ km 6+850 konstrukcja jednoprzestrzenna jednokondygnacyjna. Zabezpieczenie ścianami szczelinowymi, strop zewnętrzny i płyta fundamentowa w konstrukcji żelbetowej monolitycznej;

- b) ok. km od 6+850 do km 6+950 tunel otwarty zabezpieczony ścianami szczelinowymi;
- c) ok. km od 6+950 do km 7+050 tunel otwarty zabezpieczony ścianami oporowymi wykonywanymi w technologii monolitycznej wylewanej „na mokro” lub prefabrykowanej.

Na odcinku km ok. 5+285 ÷ 5+435 tunel dla torów KDP LK85 przechodzi pod torami kolei konwencjonalnej LK14.

W wariantcie przewidzianym do realizacji zakłada się zamknięcie przejazdu w ul. F. Plocka oraz wydłużenie chodnika wzdłuż ciągu pieszego do nowo projektowanej kładki dla pieszych. Projektowany chodnik będzie posiadał szerokość 2.0 m. Wariant zakłada również przebudowę kładki dla pieszych w rejonie ul. Czerwonego Kapturka. Kładka zostanie zaprojektowana w konstrukcji stalowej.

W km ok. 7+300 przewiduje się bezkolizyjne skrzyżowanie z ul. Lotniskową, która będzie przebiegać w tunelu drogowym.

Dla wykonania wykopu w celu odciążenia dopływu wody gruntowej zaprojektowano przesłone przeciwfiltracyjną wykonywaną w technologii jet-grouting oraz zbrojone kolumny kotwiące jet-grouting.

Zakłada się wykonywanie tuneli w ścianach szczelinowych grubości 1,2 m metodą stropową, rozpieranych żelbetowymi elementami docelowymi oraz ewentualnie dodatkowo w fazach realizacyjnych stalowymi tymczasowymi systemami rozporowymi.

Na otwartych odcinkach wyjazdowych grubość ścian szczelinowych będzie redukowana do 0,8 i 0,6 m, oraz rozważa się możliwość stosowania docelowo żelbetowych belek pozwalających zmniejszyć na danych odcinkach długości i grubości tych ścian.

W obszarach połączeń pomiędzy tunelem zamkniętym i otwartym przewiduje się zbiorniki retencyjne przechwytyjące wodę opadową. Zbiorniki zostaną wykonane w obszarach ograniczonych ścianami szczelinowymi, pod płytą fundamentową tuneli, w technologii żelbetowej.

Zakłada się, że plac budowy będzie obejmował zasadniczą strefę robót, zaplecze budowy oraz drogi technologiczne. Zaplecze budowy zostanie zorganizowane w niewielkiej odległości od strefy robót zasadniczych, w obrębie działek ewidencyjnych wchodzących w skład terenu przedsięwzięcia.

W ramach zaplecza budowy zakłada się zlokalizowanie m.in.:

- a) zaplecza biurowo-socjalnego;
- b) kontenerów magazynowych;
- c) parkingu dla pojazdów osobowych;
- d) parkingu dla pojazdów ciężarowych;
- e) placów składowych (w zależności od fazy robót – na tymczasowe magazynowanie odpadów z demontażu obiektów budowlanych, materiałów na czas prowadzenia robót budowlanych oraz wydobywanego urobku);
- f) stanowiska serwisowego dla maszyn i sprzętu;
- g) miejsca tymczasowego magazynowania odpadów komunalnych oraz odpadów budowlanych;
- h) stanowiska mycia pojazdów budowy;
- i) stróżówki (portierni);
- j) dróg wewnętrznych (technologicznych).

Teren realizacji prac budowlanych będzie ogrodzony i oświetlony. Na terenie placu budowy zostaną wyznaczone, wykonane i odpowiednio oznakowane trakty do poruszania się osób zatrudnionych oraz drogi wewnętrzne do poruszania się środków transportu i maszyn. Wstęp na teren budowy odbywać się będzie za okazaniem przepustki.

Pozostałe przewidywane elementy wyposażenia placu budowy: tablica Informacyjna Budowy i BIOZ, stanowisko ppoż. z wyposażeniem, komplet tablic informacyjnych i ostrzegawczych BHP, stanowisko pierwszej pomocy, miejsce zbiórki do ewakuacji.

Na obecnym etapie zakłada się, że zaplecze socjalne zostanie podłączone do sieci elektroenergetycznej, miejskiej sieci wodociągowej oraz miejskiej kanalizacji sanitarnej. Ścieki bytowo-gospodarcze odprowadzane będą do sieci kanalizacyjnej ogólnospławnej. Alternatywnie ścieki bytowo-gospodarcze odprowadzane będą do przenośnych toalet lub szczelnego zbiornika na nieczystości.

Na potrzeby wykonania połączenia linii kolejowej nr 85 (Tunel KDP) z linią kolejową nr 14 (PODG Retkinia), planowany jest dowóz gotowych mieszanek betonowych.

Podstawowe oddziaływanie na powierzchnię ziemi związane będzie ze stałym zajęciem terenu, na którym posadowiony będzie projektowany obiekt budowlany.

Szacuje się, że z terenu inwestycji wywiezione zostanie około 395 tys. m³ gruntu z wykopu budowlanego – w przypadku wariantu C (wariant A – ok. 390 tys. m³, wariant B – ok. 510 m³). Relatywnie największe oddziaływanie z punktu widzenia powierzchni ziemi wiązać się będzie z wydobywaniem, a następnie przemieszczaniem i docelowym deponowaniem pozyskanych z wykopu mas ziemnych. Po przeprowadzonych analizach przyjęto, że wywóz będzie odbywał się przy użyciu transportu samochodowego, po uzgodnionych z władzami miasta trasach.

Wykonanie obiektu oraz organizacja placu budowy wiązać się będzie z koniecznością ściągnięcia fragmentów wierzchniej organicznej warstwy gleby, która jednak na przedmiotowym terenie ma małą wartość.

W związku z powyższym nie przewiduje się wykorzystania zdjętej przypowierzchniowej warstwy gleby na terenie inwestycji oraz nie planuje się jej przemieszczania w obrębie placu budowy. Całość wydobytych gruntów zostanie wywieziona poza teren budowy i przetworzona zgodnie z obowiązującymi przepisami w miejscach ich zagospodarowania.

W trakcie prac budowlanych bez utrzymania odpowiedniego reżimu technologicznego może dojść do zanieczyszczenia gruntu, a pośrednio lub bezpośrednio do zanieczyszczenia wód. Prawdopodobieństwo takiego zdarzenia można jednak uznać za niewielkie przy właściwym zabezpieczeniu miejsca robót i odpowiedniej organizacji prac. Należy unikać wprowadzania ciężkiego sprzętu na teren nieobjęty inwestycją, aby uniknąć zniszczenia struktury gleby. Organizacja zaplecza budowy wiązać się będzie z podjęciem typowych zabezpieczeń dla tego rodzaju obiektów, zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi m.in. wymaganiami p.poż, gospodarki wodno-ściekowej, odpadowej, zaopatrzenia w media itp. Zakłada się, że w celu ochrony środowiska gruntowego wykonawca prac będzie zobowiązany do wyznaczenia miejsca do parkowania maszyn budowlanych oraz miejsca składowania materiałów budowlanych, na terenie utwardzonym i zabezpieczonym przed ewentualnym wpływem substancji ropopochodnych na środowisko gruntowo-wodne. Zaplecze budowy, miejsca postojowe i miejsca tankowania pojazdów i maszyn będzie wyposażone w sorbenty służące do likwidacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych.

Eksploatacja linii kolejowej (jej normalne użytkowanie i utrzymanie) nie będzie wpływać na ukształtowanie powierzchni terenu, co znajduje potwierdzenie w dotychczasowym znikomym oddziaływaniu związanym z eksploatacją istniejącej LK 14 na rzeźbę terenu i powierzchniową warstwę gruntu. Normalne funkcjonowanie kolei nie stanowi również źródła zanieczyszczeń środowiska gruntowego.

Ryzyko emisji zanieczyszczeń do gruntu zostało ocenione jako znikome, ponieważ analizowana linia kolejowa będzie linią zelektryfikowaną. W związku z tym ryzyko wycieku paliw a tym samym substancji ropopochodnych wprost do gruntu można uznać za pomijalne. Co więcej, na skutek elektryfikacji nie zachodzi potrzeba używania silników spalinowych, a wraz z tym nie będą emitowane zanieczyszczenia pyłowo-gazowe do powietrza, które na skutek depozycji suchej lub mokrej mogłyby przenikać do gruntu w pobliżu linii kolejowej i powodować jego zanieczyszczenie.

Ewentualne zanieczyszczenia (które nie będą powodować znaczącego negatywnego oddziaływania) mogą powstawać na skutek emisji pyłów powstających w trakcie ścierania elementów okładzin hamulcowych czy układu jezdnego pociągów. Ponadto istnieje niewielkie ryzyko przedostania się nieznacznych wycieków olejów i smarów stosowanych w składach. W tym wypadku może dochodzić głównie do nieznacznych wycieków bezpośrednio do podtorza. Jednakże stosowanie sprawnych pojazdów (na bieżąco i właściwie serwisowanych), a także poddawanych regularnym przeglądom technicznym, ogranicza w sposób istotny możliwość wystąpienia tego rodzaju oddziaływania, tym nie mniej nawet w sytuacji jego wystąpienia nie będzie ono powodować znaczących negatywnych skutków w środowisku, co znajduje potwierdzenie w eksploatacji obecnie istniejącej LK 14.

Potencjalne oddziaływanie na środowisko gruntowe może być związane z koniecznością stosowania herbicydów do usuwania chwastów i roślinności wzdłuż linii kolejowej. Zgodnie z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/128/WE nakazuje się stosowanie herbicydów

do usuwania chwastów i szkodliwych roślin, w stopniu możliwie ograniczonym tam, gdzie inne metody nie mogą być zastosowane. Stosowane środki chemiczne muszą posiadać świadectwo kwalifikacyjne do stosowania ich na torach kolejowych.

W ramach realizacji inwestycji zostanie wykonane prawidłowe odwodnienie torowiska zgodnie z obowiązującymi przepisami i decyzjami administracyjnymi. System odwodnienia zakłada wykonywanie studni wpadowych z osadnikami, rowów trawiastych i zbiorników (w których zachodzą naturalne procesy oczyszczania, np. sedymentacji). Projektowane odwodnienie wpłynie na poprawę jakości wód opadowych i roztopowych odprowadzanych z terenów kolejowych.

Wody opadowe i roztopowe z linii kolejowych będą podlegały naturalnym procesom oczyszczania.

Przeprowadzona w raporcie o oś analiza doprowadziła do wniosku, że wody opadowe i roztopowe odprowadzane z linii kolejowych charakteryzują się dobrą jakością. Brak jest podstaw do budowy systemów oczyszczania wód opadowych i roztopowych z linii kolejowych.

W związku z powyższym stwierdza się, że na analizowanych odcinkach linii kolejowych nie wystąpią przekroczenia stężeń węglowodorów ropopochodnych w ilości większej niż 15 mg/l oraz stężenia zawiesiny ogólnej na poziomie poniżej 100 mg/l.

Faza budowy, jak i funkcjonowania inwestycji wiązać się może również z negatywnym wpływem na środowisko gruntowo-wodne. W sentencji niniejszej decyzji określono warunki mające na celu przeciwdziałanie zanieczyszczeniom związanym z przedostaniem się do wód substancji ropopochodnych oraz określające sposób prowadzenia prac związanych z przebudową obiektu mostowego oraz przebudową odwodnienia. Powyższe warunki wynikają z potrzeby zapobiegania i ograniczania wprowadzania zanieczyszczeń do wód i zapobiegania pogorszeniu ich stanu/potencjału w celu osiągnięcia co najmniej dobrego stanu wód zgodnie z przepisami art. 55-61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo Wodne (Dz. U. z 2023 r. poz. 1478 ze zm.).

Analizowany odcinek linii kolejowej znajduje się w obszarze Dorzecza Odry, w regionie wodnym Warty. Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie w zlewni jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) PLGW600072 oraz w granicach dwóch jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP): PLRW600010183219 Ner do Dobrzyńki, PLRW600011183235 Ner od Dobrzyńki do Wrzącej.

Zgodnie z obowiązującym „Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry” (Dz.U. z 2023 r. poz. 335) JCWPd charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i chemicznym, nie jest zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego. Celem środowiskowym dla JCWPd jest dobry stan chemiczny i dobry stan ilościowy. JCWPd PLGW600072 przeznaczona jest do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi.

JCWP PLRW600010183219 Ner do Dobrzyńki, posiada status silnie zmienionej części wód, jej stan (ogólny) jest zły (umiarkowany potencjał ekologiczny i brak danych o stanie chemicznym). Rodzaj presji determinującej stan wód w obrębie danej JCWP:

- a) główne źródło presji troficznych: odpływ miejski (wody opadowe) oraz źródła przemysłowe oraz źródła bytowe i komunalne (punktowe i rozproszone);
- b) główne źródło presji hydromorfologicznych: prostowanie koryta, budowle piętrzące, obiekty mostowe.

Zgodnie z oceną ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego JCWP została określona jako zagrożona. Celem środowiskowym dla tej JCWP jest dobry stan chemiczny i umiarkowany potencjał ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [MMI]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości). Dla danej JCWP zostały ustanowione odstępstwa: z art. 4 ust. 4, ust. 5 i ust. 7 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań. Poza obowiązkową realizacją katalogu działań krajowych wdraża się zestaw działań podstawowych: działania renaturyzacyjne, uporządkowanie i poprawa infrastruktury związanej z gospodarką ściekową na obszarze gminy oraz analizy techniczno-ekonomiczne gospodarowania ściekami w obszarze gminy.

JCWP RW600011183235 Ner od Dobrzyńki do Wrzącej posiada status silnie zmienionej części wód, jej stan (ogólny) jest zły (zły potencjał ekologiczny i stan chemiczny poniżej dobrego). Rodzaj presji determinującej stan wód w obrębie danej JCWP:

- a) główne źródło presji troficznych: nawożenie i depozycja oraz odpływ miejski (wody opadowe) oraz źródła bytowe i komunalne (punktowe i rozproszone);
- b) główne źródło presji zasalających: eutrofizacja (źródło zgodne ze źródłem troficznym);
- c) główne źródło presji hydromorfologicznych: budowle piętrzące;
- d) główne źródło presji chemicznych: rozproszone – rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski; punktowe – przemysłowe, komunalne, odcieki ze składowisk; nieznanne (substancje zakazane).

Zgodnie z oceną ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego JCWP została określona jako zagrożona. Celem środowiskowym dla tej JCWP jest umiarkowany potencjał ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [azot ogólny, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C, IO, MMI]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D. stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w), benzo(b)fluoranten(w), benzo(g,h,i)perylene(w), fluoranten(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników – stan dobry. Dla danej JCWP zostały ustanowione odstępstwa: z art. 4 ust. 4 i ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań. Poza obowiązkową realizacją katalogu działań krajowych wdraża się zestaw działań podstawowych: kontrola gospodarowania wodami oraz przeglądy pozwoleń wodnoprawnych, działania renaturyzacyjne, realizacja Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych, uporządkowanie i poprawa infrastruktury związanej z gospodarką ściekową na obszarze gminy, analizy techniczno-ekonomiczne gospodarowania ściekami w obszarze gminy oraz działania uzupełniające: aktualizacja programu ochrony środowiska pod kątem poprawy efektywności dotyczącej ograniczania dopływu zanieczyszczeń do JCWP.

Realizacja inwestycji na warunkach przedstawionych powyżej nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów środowiskowych dla wymienionych części wód, w tym będzie odbywała się w sposób zapewniający nienaruszalność przepisów prawnych dotyczących ochrony wód.

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się oddziaływania na JCWP. Warunki siedliskowe w skali całej JCWP pozostaną niezmienione, a planowane korzystanie z wód na etapie eksploatacji inwestycji nie wpłynie negatywnie na stan jednolitych części wód powierzchniowych, nie spowoduje zmiany klasyfikacji ich stanu i nie wpłynie na cele środowiskowe określone dla JCWP.

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

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

Emisja zanieczyszczeń gazowo-pyłowych na etapie realizacji ma charakter niezorganizowany, głównie będzie ograniczona do placu budowy w obrębie, którego będzie odbywać się większość czynności mogących być źródłem emisji zanieczyszczeń do środowiska. Rozkład przestrzenny i czasowy będzie ściśle uzależniony od rodzaju wykonywanych prac i ich natężenia, szybkości przesuwania się frontu robót, a także warunków atmosferycznych. W związku z powyższym szczegółowa analiza rozkładu przestrzennego emisji będzie możliwa dopiero po opracowaniu harmonogramu robót i wyznaczeniu zapleczy technologicznych, czynniki te również będą kształtować rozkład przestrzenny emisji oraz jej natężenie.

Oddziaływanie na jakość powietrza na etapie realizacji będzie z pewnością odznaczać się

większymi wielkościami emisji poszczególnych zanieczyszczeń niż na etapie eksploatacji, w którym emisja gazów i pyłów praktycznie nie będzie zachodzić, bowiem omawiana linia jest zelektryfikowana. Mimo, że na etapie realizacji spodziewany jest zdecydowanie większy wpływ na jakość powietrza szczególnie na terenach bezpośrednio sąsiadujących z linią kolejową to jednak z uwagi na krótkotrwały charakter oddziaływań oraz ich ustanie wraz z końcem budowy nie będą powodować one znacznego i długotrwałego pogorszenia stanu jakości powietrza.

Mając na uwadze, iż analizowany odcinek linii nr 85 będzie zelektryfikowany oraz przeznaczony do przewozu pasażerskiego, bezpośrednio na terenie przedsięwzięcia emisja zanieczyszczeń gazowo-pyłowych na skutek spalania paliw praktycznie nie będzie zachodzić. Ewentualnie może do niej dochodzić podczas sporadycznych przejazdów lokomotyw spalinowych (LK 14 i LK 539). W trakcie przejazdu składów pasażerskich może dochodzić do emisji pyłów na skutek ścierania okładzin hamulcowych oraz części jezdnych składów, jednakże emisja ta będzie mieć marginalne znaczenie dla jakości powietrza.

W okresie eksploatacji omawianego przedsięwzięcia wystąpi również pozytywny wpływ na jakość powietrza. Przejęcie znacznej części potoku ruchu pasażerskiego skutkować będzie zmniejszeniem natężenia ruchu drogowego będącego istotnym źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza.

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.: podbijarki torów i rozjazdów, profilarki, żurawie kolejowe, dźwigi układkowe, czy urządzenia specjalistyczne – wiertarki do szyn, szlifierki do szyn, młoty udarowe.

Na wielkość uciążliwości akustycznej będzie mieć wpływ harmonogram pracy maszyn i urządzeń oraz ich wzajemna lokalizacja. Roboty budowlane będą się odbywały etapami i w tym samym okresie na różnych odcinkach linii kolejowej prace będą na różnym stopniu zaawansowania. Pod względem akustycznym najbardziej uciążliwa będzie faza prac ziemnych i wymiana podtorza, podczas których na niewielkim obszarze będzie skoncentrowana znaczna liczba ciężkiego sprzętu.

Ograniczenie uciążliwości hałasu powstałego w czasie przebudowy linii kolejowych jest skomplikowane ze względu na gabaryty maszyn, wymagania technologiczne i charakterystykę samych źródeł hałasu. W celu ochrony zabudowy chronionej akustycznie, zlokalizowanej wzdłuż projektowanej linii kolejowej, w sentencji niniejszej decyzji wskazano warunki minimalizujące negatywne oddziaływanie prowadzonych prac.

Modelowanie emisji hałasu ruchu kolejowego przeprowadzono w oparciu o wytyczne do Dyrektywy 2002/49/WE, która zaleca obliczenia emisji hałasu dla linii kolejowych holenderską metodą obliczeniową SRM II opublikowaną w dokumencie w Reken-en Meetvoorschrift Railverkeerslawaa i '96. Ministerie Volkshuisvesting. Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer z 20 listopada 1996 r. zgodnie z Dyrektywą KE Nr 2015/996. W obliczeniach zastosowano nowszą metodę RMR 2002 (poprawioną, zgodną z RMR 1996) z uwzględnieniem klasy taboru, rodzaju torowiska i warunków ruchu.

Podstawą przeprowadzonych analiz był model obliczeniowy obejmujący przygotowany cyfrowy model terenu Inwestycji wraz z lokalizacją źródeł hałasu. Model ten uwzględnia właściwości akustyczne (pochłaniające) terenu, a także lokalizację i kubaturę obiektów budowlanych.

Zgodnie z art. 114 i art. 115 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2022 r. poz. 2256 ze zm.), 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.

Mając na uwadze bliskie sąsiedztwo terenów chronionych akustycznie, w ramach realizacji przedsięwzięcia wnioskodawca zaproponował realizację ekranów akustycznych. Ich parametry

oraz lokalizacja zostały wskazane w pkt 1.3.1 sentencji decyzji. Zaproponowane rozwiązania w postaci ekranów akustycznych pozwolą na dotrzymanie dopuszczalnych poziomów na terenach chronionych akustycznie oraz ograniczenie uciążliwości akustycznej linii kolejowej.

W związku z równoległym przebiegiem LK 14 i LK 85, w oddziaływaniu skumulowanym uwzględniono przewidywany ruch po obu liniach kolejowych.

W pkt 4 sentencji niniejszej decyzji nałożono obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie obejmującym oddziaływanie LK85 w zakresie emisji hałasu oraz oceny skuteczności zaproponowanych ekranów akustycznych. Ze względu na charakter przedmiotowego przedsięwzięcia oraz specyfikę jego oddziaływania na środowisko zasadne jest porównanie ustaleń zawartych w raporcie oś i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego charakteru i zakresu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia.

Modelowanie emisji hałasu przemysłowego przeprowadzono w oparciu o metody obliczeniowe zalecane w Dyrektywie 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r.: dla hałasu przemysłowego – polska norma zgodna z europejską *PN-ISO 9613-2:2002 „Akustyka, Zmniejszanie propagacji dźwięku na otwartej przestrzeni, Ogólna metoda obliczeń”* wraz z dokumentami, do których ww. metody się odwołują.

Urządzenia stanowiące elementy wentylacji pożarowej jak również agregat prądotwórczy będą podlegały cyklicznym testom i przeglądom. Ze względu na zakładaną pracę urządzeń ograniczoną do ich próbnego uruchamiania, nie stwierdza się ich potencjalnej uciążliwości dla otoczenia i wpływu na stan klimatu akustycznego. Przyjmuje się założenie, że nie będzie prowadzony jednoczesny test urządzeń pożarowych na więcej niż jednym obiekcie.

W przedłożonej dokumentacji dokonano oceny oddziaływania w zakresie drgań. Na etapie realizacji obiektu przewidziano wykonywanie ścian szczelinowych. Podczas wykonywania tych prac nie przewiduje się występowania drgań, które mogłyby mieć wpływ na konstrukcję budynków.

Gdyby w trakcie budowy zdecydowano się na takie prace jak wbijanie lub wwbrowywanie w grunt ścianek szczelnych (stalowych grodziec lub pali), zagęszczanie gruntu lub drogowych warstw nawierzchniowych walcami wibracyjnymi, itp., to takie prace mogą powodować uszkodzenia w budynkach i powinny być wykonywane pod kontrolą pomiarową (pomiar drgań) pod kątem wpływu drgań na konstrukcję najbliższych położonych budynków (w zależności od technologii prac w zasięgu do ok. 60 m).

Na podstawie pomiarów drgań należy wówczas ustalić odległości i parametry pracy poszczególnych urządzeń (wibromłoty, walce wibracyjne) tak, aby wykluczyć możliwość wystąpienia uszkodzeń w najbliższych położonych budynkach.

Przejściowo może wystąpić pogorszenie warunków w zakresie wpływu drgań na ludzi przebywających w budynkach (naruszenie wymagań w zakresie zapewnienia wymaganego komfortu) usytuowanych przy trasach dojazdowych do placów budów, zwłaszcza podczas przejazdów pojazdów ciężarowych z wywożoną ziemią oraz dowożących beton. Wskazane jest przy określaniu tras dojazdów pojazdów ciężarowych uwzględnienie zagadnienia ochrony przed drganiami.

Na podstawie przeprowadzonych analiz dynamicznych należy dobrać optymalne rozwiązania wibroizolacyjne projektowanego układu torowego tak, by wykluczyć powstawanie uszkodzeń w budynkach oraz pogorszenie warunków w zakresie wpływu drgań na ludzi.

Podczas realizacji planowanego przedsięwzięcia odpady będą powstawały głównie w związku z:

- a) robotami budowlanymi (odpady budowlane);
- b) wykorzystywaniem materiałów w opakowaniach (odpady opakowaniowe);
- c) zaspokajaniem potrzeb socjalno-bytowych zatrudnionych na budowie osób (odpady o charakterze komunalnym);

i będą to odpady zaliczane głównie do grupy 12, 15, 17 i 20.

Wszystkie powstające odpady na etapie realizacji będą zbierane w sposób selektywny w specjalnie do tego przystosowanych pojemnikach. Powstające odpady będą tymczasowo magazynowane w taki sposób, aby zminimalizować możliwość ich negatywnego oddziaływania

na środowisko gruntowo-wodne. Miejsce magazynowania odpadów zostanie zabezpieczone przed dostępem osób postronnych i zwierząt. Odpady będą następnie przekazywane uprawnionym podmiotom w celu ich odzysku lub unieszkodliwienia. Odpadowe masy ziemne zostaną wywiezione poza teren budowy jako odpady, gdzie zostaną zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko w zakresie wytwarzania odpadów na etapie realizacji będzie stosunkowo krótkoterminowe i przemijające – ustanie po zakończeniu prac realizacyjnych.

Odpady zagospodarowywane w sposób zgodny z obowiązującymi przepisami, nie będą stanowiły zagrożenia dla środowiska.

Podczas eksploatacji obiektu powstawać mogą odpady związane z:

- a) remontami, utrzymaniem i konserwacją linii kolejowej (m.in. gruz, humus, opakowania);
- b) funkcjonowaniem oświetlenia (wymiana elementów eksploatacyjnych);
- c) możliwymi kolizjami i wypadkami, wśród których mogą znajdować się także odpady niebezpieczne;

i będą to głównie odpady z grupy 13, 15, 16 i 17 w ograniczonych ilościach.

Prawidłowo prowadzona gospodarka odpadami, prowadzona ewidencja oraz wykonywanie sprawozdawczości pozwolą na ochronę środowiska przed emisją nadmiernej ilości odpadów. Organizacja selektywnej zbiórki odpadów pozwoli na ich odzysk lub recykling. Odbiór wszystkich rodzajów odpadów przez uprawnione i wyspecjalizowane podmioty będzie gwarantował zgodne z przepisami ich zagospodarowanie, bezpieczne dla środowiska i zdrowia ludzi.

W zakresie analizy oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze należy wskazać, iż zarówno jego realizacja jak i eksploatacja stanowiąc będzie źródło oddziaływania na stan i funkcjonowanie biotycznych komponentów środowiska przyrodniczego w rejonie lokalizacji planowanego zamierzenia. Ze zgromadzonej dokumentacji wynika, że teren planowanego przedsięwzięcia objęty został badaniami przyrodniczymi, które pozwoliły na precyzyjne zinventaryzowanie siedlisk przyrodniczych (w tym siedlisk „naturowych”), chronionych gatunków roślin, zwierząt i grzybów, innych cennych i wrażliwych zasobów przyrodniczych oraz umożliwiły zdiagnozowanie potencjalnych zagrożeń. Mając na uwadze powyższe możliwe było sformułowanie względem tych elementów, stosownych działań minimalizujących.

Teren opisywanej inwestycji to teren miejski przekształcany od końca XIX wieku, pozbawiony cech naturalności stąd też występowanie tu siedlisk naturalnych jest wykluczone.

Na opisywanym terenie ani w jego sąsiedztwie nie występują chronione typy siedlisk przyrodniczych ani jakiegokolwiek gatunki z Załączników I i II Dyrektywy Siedliskowej. Nie odnotowano również cennych fitocenoz o charakterze naturalnym lub seminaturalnym.

Na terenie planowanym do realizacji przedsięwzięcia dojdzie do zniszczenia istniejącej szaty roślinnej, na którą składają się głównie gatunki hodowane w obszarze ogródków działkowych oraz siedliska synantropijne.

Realizacja przedsięwzięcia przez czasową obecność maszyn i ludzi może dodatkowo pogłębić proces synantropizacji szaty roślinnej w najbliższym sąsiedztwie inwestycji, powodując wzrost udziału gatunków obcych geograficznie w stosunku do rodzimych gatunków synantropijnych (tzw. apofitów).

Założenia dla gospodarki drzewostanem opracowano na podstawie wstępnej zajętości terenu przez przedsięwzięcie oraz możliwych do określenia na obecnym etapie projektowym kolizji z zielenią istniejącą.

Na podstawie takich założeń określono szacunkową liczbę pojedynczych drzew oraz krzewów i zarośli do usunięcia w następujących wielkościach:

- a) liczba drzew przeznaczonych do wycinki: ok. 335 sztuk;
- b) powierzchnia krzewów i zarośli do wycinki: ok. 37 000 m².

W przypadku konieczności usunięcia większej liczby drzew niż założono to na etapie raportu o oś, tut. organ dopuszcza takie działania, o ile wynikają one z faktycznej kolizji zieleni

z projektowanymi elementami infrastruktury oraz o ile zostaną one zrekomensowane na warunkach określonych w niniejszej decyzji.

W celu ochrony istniejącej zieleni występującej w bezpośrednim sąsiedztwie terenu przedsięwzięcia (tj. obszaru bezpośredniego oddziaływania) nieprzeznaczonej do wycinki, przewiduje się, że drzewa i krzewy będą zabezpieczone przed urazami mechanicznymi i innymi uszkodzeniami. Zaleca się zabezpieczenie pojedynczych pni w sposób niepowodujący uszkodzeń drzew i ogrodzenie skupisk drzew i krzewów. Czas prowadzenia prac ziemnych w pobliżu drzew i krzewów należy ograniczyć do minimum. Pod drzewami i w pobliżu krzewów (w obrębie systemu korzeniowego) zakazuje się składowania materiałów budowlanych.

W związku z wycinką drzew i krzewów w warunkach niniejszej decyzji wskazano konieczne do przeprowadzenia nasadzenia kompensacyjne, które winny być zrealizowane po zakończeniu budowy. Projektowana zielenie będzie mieć charakter izolacyjny i ozdobny.

Nasadzenia zieleni dla ww. zadań zostały zaprojektowane optymalnie w zakresie założeń dla pełnionych funkcji dla wprowadzanej zieleni jak również w maksymalnym stopniu wykorzystując dostępne miejsce w obrębie granic przedsięwzięcia. Wskazane rozwiązania projektowe w zakresie nasadzeń uznaje się za wystarczającą kompensację za usuwaną na potrzeby realizacji przedsięwzięcia zielenie.

W sentencji niniejszej decyzji wskazano też warunki dotyczące pielęgnacji i utrzymania drzew, krzewów i pnączy wprowadzonych w ramach nasadzeń kompensacyjnych. Warunki dotyczące podlewania przyjęto w oparciu o publikację: M. Kosmala „Po co ludziom drzewa, czyli o roli i znaczeniu drzew w życiu człowieka”, fro.olsztyn.pl, które znajdują się także w publikacjach wielu innych specjalistów z zakresu utrzymania drzew. Wskazane w postanowieniu zapisy mają zwiększyć udatność nasadzeń, a co za tym idzie skuteczność zabiegów kompensacyjnych. Podlewanie posadzonych drzew, zwłaszcza z wykorzystaniem sadzonek starszych, jest niezwykle istotne z uwagi na zmieniające się warunki klimatyczne i przedłużające się w sezonie wegetacyjnym niedobory wody.

Nie przewiduje się wystąpienia istotnie negatywnych zmian ani oddziaływań w odniesieniu do fauny i flory, na etapie eksploatacji przedsięwzięcia.

Ewentualne oddziaływania eksploatacji inwestycji na faunę będą polegać na lokalnym niepokojeniu lub płoszeniu zwierząt powodowanym przez hałas związany z funkcjonowaniem linii kolejowej oraz z obecnością ludzi (antropopresja). Należy też przy tym zauważyć, że zwierzęta żyjące w środowisku miejskim są niejako przyzwyczajone do oddziaływań towarzyszących działalności człowieka, w tym do emisji hałasu i drgań związanych np. z transportem kolejowym, drogowym czy też z placami budowy.

Nie można ponadto wykluczyć występowania sporadycznych kolizji zwierząt z taborem kolejowym. Jednak biorąc pod uwagę zidentyfikowane uwarunkowania przyrodnicze rejonu lokalizacji przedsięwzięcia oraz fakt, że wyprowadzenie linii kolejowej LK85 z tunelu na powierzchnię terenu nastąpi w bezpośrednim sąsiedztwie funkcjonującej od wielu lat linii kolejowej nr 14, zakłada się, że ewentualne zdarzenia tego typu nie będą powodować znacząco negatywnego wpływu na stan zachowania populacji poszczególnych gatunków.

Teren przedmiotowego przedsięwzięcia leży poza obszarami objętymi ochroną prawną, w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r. poz. 1336 ze zm.). Najbliższymi obszarami chronionymi (w promieniu do 5 kilometrów od granic terenu inwestycji) są:

- Zespół przyrodniczo-krajobrazowy Międzyrzecze Neru i Dobrzyńki w odległości ok. 1,6 km,
- rezerwat przyrody Polesie Konstantynowskie w odległości ok. 1,6 km.

Najbliżej położonym obszarem należącym do sieci Natura 2000 jest specjalny obszar ochrony siedlisk Grądy nad Lindą PLH100022 w odległości ok. 15,2 km.

Należy stwierdzić, że z uwagi na rodzaj, charakterystykę, skalę przedsięwzięcia oraz odległość nie będzie miała ona znaczącego negatywnego oddziaływania na cele ochrony, przedmioty ochrony, integralność obszarów i spójność Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać także na pozostałe formy ochrony przyrody.

W promieniu do 1 kilometra od terenu przedsięwzięcia nie znajdują się pomniki przyrody. Najbliższy z nich zlokalizowany jest w Alei Drzew w Łódzkim Ogrodzie Botanicznym, w odległości ok. 1,7 km od terenu przedsięwzięcia.

Uwzględniając zakres planowanych do realizacji prac, a także charakter oraz skalę inwestycji RDOŚ w Łodzi stwierdził, że nie będzie ona miała znacząco negatywnego wpływu na ww. formy ochrony przyrody.

W pkt 2 sentencji niniejszej decyzji organ odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś. Stanowisko takie przyjął wzięwszy pod uwagę, że:

- posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływanie na środowisko;
- nie stwierdzono możliwości negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody.

W pkt 3 sentencji niniejszej decyzji organ odstąpił od obowiązku przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko z uwagi na lokalizację przedsięwzięcia w znacznej odległości od granic kraju, i tym samym braku potencjalnych oddziaływań, które swoim zasięgiem objęłyby kraje sąsiednie.

Zgodnie z art. 10 § 1 k.p.a. organ prowadzący postępowanie zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił im wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Jako że w przedmiotowym postępowaniu liczba stron przekraczała 10, to w związku z art. 74 ust. 3 ustawy ooś w sprawie zastosowanie miał art. 49 k.p.a.

O wszystkich czynnościach prowadzonych przez RDOŚ w Łodzi w ramach przedmiotowej sprawy administracyjnej strony postępowania były zawiadamiane poprzez publiczne ogłoszenie w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Łodzi, a także na tablicach ogłoszeń RDOŚ w Łodzi i Urzędu Miasta Łodzi.

Ponadto w trakcie trwającego postępowania, poza udziałem społeczeństwa, do tut. Organu wpłynęły uwagi i wnioski złożone w dniach:

- 15 września 2022 r. (pismo), Kalter Nieruchomości Projekt 16 Sp. z o.o., pismo z uwagami,
- 3 stycznia 2023 r. (pismo), [REDAKTOWANE] dwa wnioski o przyłączenie do postępowania na podstawie art. 28 k.p.a. oraz pismo z uwagami,
- 3 stycznia 2023 r. (pismo), [REDAKTOWANE] dwa wnioski o przyłączenie do postępowania na podstawie art. 28 k.p.a.,
- 4 stycznia 2023 r. (pismo), [REDAKTOWANE] wniosek o przyłączenie do postępowania na podstawie art. 28 k.p.a. oraz pismo z uwagami,
- 4 stycznia 2023 r. (pismo), [REDAKTOWANE] dwa wnioski o przyłączenie do postępowania na podstawie art. 28 k.p.a.,
- 4 stycznia 2023 r. (pismo), [REDAKTOWANE] dwa wnioski o przyłączenie do postępowania na podstawie art. 28 k.p.a.,
- 5 stycznia 2023 r. (pismo), [REDAKTOWANE] dwa wnioski o przyłączenie do postępowania na podstawie art. 28 k.p.a.,
- 10 stycznia 2023 r. (pismo), Rodzinny Ogród Działkowy „UNIPROT”, pismo z uwagami,
- 10 stycznia 2023 r. (pismo), [REDAKTOWANE] pismo z uwagami,
- 10 stycznia 2023 r. (pismo), [REDAKTOWANE] wniosek o przyłączenie do postępowania na podstawie art. 28 k.p.a.,
- 10 stycznia 2023 r. (pismo), [REDAKTOWANE] wniosek o przyłączenie do postępowania na podstawie art. 28 k.p.a.,

- 10 stycznia 2023 r. (pismo), [REDAKTOWANE] wniosek o przyłączenie do postępowania na podstawie art. 28 k.p.a.,
- 11 stycznia 2023 r. (pismo), [REDAKTOWANE] pismo z uwagami,
- 11 stycznia 2023 r. (pismo), [REDAKTOWANE] dwa wnioski o przyłączenie do postępowania na podstawie art. 28 k.p.a.,
- 12 stycznia 2023 r. (pismo), [REDAKTOWANE] wniosek o przyłączenie do postępowania na podstawie art. 28 k.p.a.,
- 12 stycznia 2023 r. (pismo), [REDAKTOWANE] wniosek o przyłączenie do postępowania na podstawie art. 28 k.p.a.,
- 12 stycznia 2023 r. (pismo), [REDAKTOWANE] dwa wnioski o przyłączenie do postępowania na podstawie art. 28 k.p.a.,
- 14 stycznia 2023 r. (e-puap), [REDAKTOWANE] wniosek o przyłączenie do postępowania,
- 16 stycznia 2023 r. (pismo), [REDAKTOWANE] wniosek o przyłączenie do postępowania na podstawie art. 28 k.p.a. oraz pismo z uwagami,
- 17 stycznia 2023 r. (pismo), [REDAKTOWANE] pismo z uwagami,
- 17 stycznia 2023 r. (pismo), [REDAKTOWANE] pismo z uwagami,
- 18 stycznia 2023 r. (pismo), [REDAKTOWANE] wniosek o przyłączenie do postępowania na podstawie art. 28 k.p.a.,
- 18 stycznia 2023 r. (pismo), Kalter Nieruchomości Projekt 16 Sp. z o.o. reprezentowana przez adwokata [REDAKTOWANE] pismo z uwagami,
- 24 stycznia 2023 r. (pismo), [REDAKTOWANE] wniosek o przyłączenie do postępowania na podstawie art. 28 k.p.a.,
- 7 kwietnia 2023 r. (pismo) [REDAKTOWANE] wniosek o przyłączenie do postępowania na podstawie art. 28 k.p.a.

W związku ze złożonymi poza udziałem społeczeństwa wnioskami, RDOŚ w Łodzi wezwał osoby, które wskazały iż są właścicielami nieruchomości znajdujących się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie w wariantcie zaproponowanym przez wnioskodawcę, do wykazania przymiotu strony w postępowaniu, jeśli nie zostało to wskazane we wniosku. Osoby i podmioty, co do których RDOŚ w Łodzi nie miał wątpliwości, iż nie są stronami prowadzonego postępowania, zostały o tym pisemnie poinformowane.

W odpowiedzi na ww. wezwania do tut. Organu wpłynęło pismo Pani [REDAKTOWANE] z 26 stycznia 2023 r., w którym wykazała przymiot strony w prowadzonym postępowaniu.

RDOŚ w Łodzi odstąpił od przedstawiania stanowiska dotyczącego przedłożonych uwag stron postępowania, gdyż pismem z 20 czerwca 2023 r. pełnomocnik strony postępowania, tj. Kalter Nieruchomości Projekt 16 Sp. z o.o., wycofał uwagi wniesione do raportu ooś w ramach trwającego postępowania administracyjnego. Pozostałe strony postępowania nie wniosły uwag i wniosków do prowadzonego postępowania administracyjnego.

W związku z art. 30 ustawy ooś RDOŚ w Łodzi w ramach przeprowadzanej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu.

Zgodnie z art. 33 ust. 1 ustawy ooś organ prowadzący postępowanie, podał do publicznej wiadomości informacje o: przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, wszczęciu postępowania, przedmiocie decyzji, która ma być wydana w sprawie, organie właściwym do wydania decyzji oraz organach właściwych do wydania opinii i dokonania uzgodnień, możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu, możliwości składania uwag i wniosków, sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie 30-dniowy termin ich składania, organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków.

Zawiadomieniem z 11 lipca 2023 r., znak: WOOŚ.420.13.2022.ASo.54, RDOŚ w Łodzi wyznaczył termin udziału społeczeństwa od 13 lipca 2023 r. do 11 sierpnia 2023 r., w którym każdy zainteresowany, bez względu na przymiot strony, mógł składać uwagi i wnioski w formie pisemnej,

ustnie do protokołu lub za pomocą środków komunikacji elektronicznej bez konieczności opatrywania ich kwalifikowanym podpisem elektronicznym.

W przewidzianym na udział społeczeństwa 30-dniowym terminie, o którym mowa powyżej, swoje uwagi i wnioski do prowadzonego postępowania złożył [REDAKTOWANE] (email z 28 lipca 2023 r. wraz z załącznikiem). W treści ww. wystąpienia pojawiły się w szczególności uwagi i wnioski dotyczące wpisania określonych warunków do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

- w fazie projektowania, realizacji oraz produkcji stosować technologie i rozwiązania nie powodujące jakiegokolwiek zużycia wody, w tym poprzez pozyskiwanie elementów o parametrach równorzędnych betonowi wytwarzanych bez zużycia wody, a w razie ich braku stosować technologie minimalizującą zużycie wody;
- w fazie projektowania, realizacji oraz produkcji stosować technologie i rozwiązania wykorzystujące odpady w ponad połowie składu, w tym poprzez pozyskiwanie elementów o parametrach równorzędnych betonowi wytwarzanych w ponad połowie z odpadów, a w razie ich braku stosować technologie minimalizującą zużycie kruszyw naturalnych i surowców;
- w fazie projektowania, budowy i produkcji, wykorzystywać odpady, materiały z recyklingu i ekologiczne, w tym poprzez pozyskiwanie materiałów spełniające wymagania tzw. gospodarki o obiegu zamkniętym, tj. produkowane z wykorzystaniem kruszyw z recyklingu i odpadów oraz charakteryzujących się możliwością ponownego wykorzystania;
- w fazie realizacji stosować technologie nie powodujące jakiegokolwiek zużycia wody, a jeśli to niemożliwe, zaopatrzenie w wodę dla węzłów betoniarskich prowadzić z istniejących ujęć wód podziemnych.

Po wnikliwym przeanalizowaniu ww. wniosków nie mógł zostać rozpatrzony pozytywnie z uwagi na fakt, że kwestie dotyczące użycia określonych materiałów i surowców przekraczają kompetencje organu określone przepisami ustawy ooŚ w zakresie ocen oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i nie są przedmiotem rozpoznania w prowadzonym przez ten organ postępowaniu.

Nie mniej jednak tut. organ wskazuje, iż w sentencji niniejszej decyzji wskazano warunki obligujące Wnioskodawcę do przekształcenia elementów przyrodniczych wyłącznie w takim zakresie, w jakim jest to konieczne w związku z realizacją inwestycji.

Poza wyżej ogłoszonym przez organ terminem udziału społeczeństwa wyznaczono również siedmiodniowy termin dla stron postępowania, dający możliwość zapoznania się ze zgromadzoną w sprawie dokumentacją oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Żadna ze stron postępowania nie skorzystała w tym zakresie ze swoich uprawnień procesowych.

Wniosek z 7 lipca 2022 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zawierał jednocześnie wniosek o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zgodnie z art. 108 § 1 k.p.a. decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. Ocena przesłanek zastosowania regulacji zawartych w art. 108 k.p.a. winna być dokonywana w każdej sprawie indywidualnie, przy uwzględnieniu wszystkich specyficznych dla danej sprawy okoliczności.

W przedmiotowym przypadku inwestor, w uzasadnieniu wniosku o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, powołuje się na ważny interes społeczny oraz wyjątkowo ważny interes strony. Niewątpliwym jest, że przedmiotowe przedsięwzięcie ma na celu interes społeczny, gdyż jest częścią systemu kolei o znaczeniu państwowym.

Budowa linii kolejowej nr 85, której elementem jest przedmiotowe przedsięwzięcie, wpłynie na poprawę warunków funkcjonowania transportu publicznego na poziomie lokalnym, regionalnym i krajowym. W efekcie tego nastąpi zwiększenie atrakcyjności gospodarczej i zintegrowania poszczególnych części kraju. Mając na uwadze powyższe z punktu widzenia inwestora niezbędne jest jak najszybsze przystąpienie do kolejnego etapu procesu inwestycyjnego przedmiotowego przedsięwzięcia. Ponadto przedsięwzięcie będzie korzystne dla społeczeństwa, gdyż umożliwi większe wykorzystanie kolejowego transportu publicznego z uwagi na m.in. zwiększenie przepustowości oraz poprawę punktualności realizowanych połączeń. Co również istotne, inwestycja umożliwi przejęcie części pasażerów przez transport kolejowy z transportu drogowego, co spowoduje spadek liczby pojazdów w ruchu drogowym – wpłynie to na oszczędności w kosztach zewnętrznych transportu, w tym ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, emisji zanieczyszczeń do atmosfery, zmniejszenie liczby wypadków i kongestii.

W związku z tym, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach poprzedza pozostałe decyzje administracyjne wymagane w procesie inwestycyjnym, a także będąc przekonanym o potrzebie przyspieszenia działań w ważnym interesie społecznym orzeczono o nadaniu niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rygoru natychmiastowej wykonalności.

Reasumując 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.

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

Organ pobrał opłatę skarbową za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz za dokumenty stwierdzające udzielenie pełnomocnictw, zgodnie z załącznikiem do ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2022 r. poz. 2142 ze zm.).

**Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Łodzi**

Arkadiusz Malec
/podpisane kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

/pismo zostało wydane w formie dokumentu elektronicznego/

Załącznik:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy o oś

Otrzymują:

1. Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.
2. Pozostałe strony postępowania – zawiadomione w trybie art. 49 k.p.a.

Do wiadomości:

1. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu
2. Łódzki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny

Sprawę prowadzi: Adam Sobociński 0-42 6650387



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W ŁÓDZI

Załącznik nr 1 do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi Nr 17/2023 z 26 września 2023 r.

Charakterystyka przedsięwzięcia

Położenie administracyjne objętego wnioskiem przedsięwzięcia wskazano w tabeli poniżej.

OBREB	NR DZIAŁKI
P-23	353/27, 353/28, 354/47, 354/56, 354/57, 354/58, 355/10, 355/9, 62/2, 62/3, 690, 711/1, 712/1, 713/2, 714, 715
P-24	301/101, 301/203, 301/205, 301/207, 301/209, 301/211, 301/212, 301/213, 301/214, 301/215, 301/216, 301/217, 301/218, 301/220, 358/285, 358/286, 365/301, 365/304, 365/305, 365/306, 365/307, 365/308, 365/309, 365/310, 365/311, 365/312, 365/313, 365/318, 365/320, 365/321, 365/322, 365/324, 365/325, 365/326, 366/2, 366/3, 366/4, 367/11, 367/15, 367/16, 367/25, 367/26, 367/31, 367/32, 367/33, 367/34, 367/5, 369/296, 369/301, 369/302, 369/303, 369/304, 369/311, 369/312, 369/313, 369/314, 369/317, 370/187, 370/188, 370/195, 370/208, 370/253, 370/255, 370/271, 370/272, 370/273, 370/274, 370/275, 370/276, 370/277, 370/278, 370/279, 370/280, 370/281, 370/282, 370/283, 371/30, 371/32, 373/10, 373/11, 373/12, 373/13, 373/14, 373/15, 373/16, 373/17, 373/18, 373/19, 373/20, 373/21, 373/22, 373/5, 373/6, 373/7, 373/8, 373/9, 374, 375, 376/1, 376/2, 377/1, 379/9, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396/1, 396/2, 397, 398, 399, 404/233, 404/234, 404/235, 404/238
P-26	107/16, 107/40, 107/41, 114/115, 114/131, 114/132, 114/133, 114/172, 114/175, 114/176, 114/178, 114/191, 114/202, 114/204, 114/85, 115/11, 115/55, 115/56, 115/59, 115/6, 115/60, 115/61, 115/62, 115/65, 115/67, 115/7, 115/73, 115/74, 115/75, 123/37, 123/39, 123/40, 123/41, 123/66, 123/68, 123/70, 123/71, 123/73, 123/77, 123/78, 123/79, 123/81, 123/82, 123/83, 123/84, 123/85, 123/86, 123/87, 123/88, 123/89, 123/90, 123/91, 123/92, 123/93, 124/10, 124/11, 124/3, 124/7, 124/9, 96/2, 96/33, 96/38, 96/39, 96/42, 96/43
P-31	1/1, 12, 13/1, 15/3, 15/4, 16, 17/1, 19/1, 2/3, 20, 25/13, 25/17, 25/18, 28/1, 28/2, 29/1, 31/3, 31/5, 32, 33, 37/1, 39, 4/1, 5/1, 6/3, 6/4, 7/1, 9/1
P-32	10/1, 14, 17/1, 21/2, 26/2, 27, 28/1, 28/2, 28/5, 29/1, 30/1, 32/1, 42/3, 42/4, 43/1, 43/2, 44/1, 44/2, 45/3, 45/4, 46/1, 46/2, 47/3, 47/4, 48/4, 48/5, 48/6, 48/9, 50/2, 50/3, 51/1, 51/2, 52/1, 52/2, 53/1, 53/2, 54/1, 54/2, 55/2, 55/3, 57/1, 57/2, 58/1, 58/2, 59/1, 59/2, 60/1, 60/2, 61/1, 61/2, 62/1, 62/2, 63/1, 63/2, 64/2, 64/3, 65/2, 65/3, 66/2, 66/3, 67, 68, 69/11, 70
P-33	1/106, 1/107, 1/108, 14/1, 140/2, 144/1, 2/39, 22/1, 26/1, 26/2, 27/1, 27/2, 28/1, 28/2, 28/7, 29/2, 29/3, 29/4, 29/5, 29/6, 3/10, 3/11, 3/12, 3/13, 3/14, 3/15, 3/16, 3/17, 3/18, 3/19, 3/2, 3/20, 3/21, 3/22, 3/23, 3/24, 3/25, 3/26, 3/27, 3/28, 3/29, 3/3, 3/30, 3/31, 3/32, 3/5, 3/6, 3/7, 3/8, 3/9, 30/4, 33, 34/1, 35, 37, 38/12, 39/1, 4, 40/1, 41/2, 42/1, 45/1, 46, 5/1, 5/11, 5/2, 5/5, 5/8, 52, 54/86, 55/1, 56/1, 57/2, 57/3, 58/1, 59/2, 6/2, 60/2, 65/13, 65/17, 66/3, 66/5, 66/6, 7/3, 70/10, 70/121, 70/122, 70/123, 70/124, 70/125, 70/126, 70/128, 70/147, 70/149, 70/151, 70/153, 70/156, 70/157, 70/158, 70/159, 70/160, 70/161, 70/162, 70/163, 70/194, 70/2, 70/206, 70/207, 70/208, 70/209, 70/210, 70/211, 70/212, 70/213, 70/214, 70/215, 70/216, 70/280, 70/3, 70/355, 70/356, 70/372, 70/373, 70/374, 70/375, 70/376, 70/377, 70/4, 70/47, 70/48, 70/51, 70/55, 70/56, 70/58, 70/63, 70/64, 70/85, 70/91, 70/92, 70/94, 70/98, 85/154, 85/21, 86/1, 86/148, 86/149, 86/190, 86/88, 86/89, 86/90, 86/91, 86/93, 86/94, 87/1, 87/2, 9, 91/2, 91/3, 92/1, 94/2, 97/1, 98/1
P-37	120/6, 121/29, 161/11, 172/11, 172/12, 172/16, 172/17, 172/20, 172/25, 172/27, 172/35, 172/8, 172/9

Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Łodzi

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

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na budowie połączenia linii kolejowej nr 85 (Tunel Kolei Dużych Prędkości) z linią kolejową nr 14 (Odcinek – Posterunek Odgałęźny Retkinia), które jest częścią większego zamierzenia inwestycyjnego pn.: „Budowa tunelu dalekobieżnego w Łodzi w ciągu linii kolejowej nr 85 wraz z włączeniem w linię kolejową nr 14”.

Część objęta zakresem niniejszej decyzji dotyczy odcinka od kilometra ok. 5+205 linii kolejowej nr 85 do rejonu skrzyżowania ul. Spartańska/Ostowa w Łodzi w km ok. 8+100.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje:

- a) przebudowę istniejących sieci kolidujących z projektowanymi elementami infrastruktury w tym:
 - sieci elektroenergetycznej niskiego i średniego napięcia;
 - sieci teletechnicznej;
 - sieci wodociągowej, w tym przebudowę odcinka wodociągu magistralnego „Polesie 18”;
 - sieci kanalizacji deszczowej (m. in. drenokolektory i zbiorniki retencyjne dla LK14);
 - sieci ciepłowniczej;
 - sieci gazowej niskiego ciśnienia.
- b) przebudowę układu drogowego w tym:
 - budowę zjazdu publicznego z ul. Maratońskiej i drogi wewnętrznej, do miejsca ewakuacji i ratownictwa przy klatce schodowej K09a (rejon skrzyżowania ulic: Maratońska/Obywatelska);
 - skomunikowanie przebudowanej kładki dla pieszych przy CH Retkinia (w rejonie ul. Czerwonego Kapturka);
 - budowę drogi wewnętrznej na terenie kolejowym jako drogi o funkcji p.poż oraz drogi zapewniającej skomunikowanie wyjść ewakuacyjnych i dojazd do pomieszczeń technicznych tunelu K.10 oraz drogi pożarowej obsługującej nowo budowane osiedle przy ul. Falistej 181;
 - likwidację przejazdu kolejowego w ciągu ul. F. Plocka wraz z dostosowaniem układu drogowego sąsiadujących dróg wewnętrznych do zamknięcia ruchu przed przejazdem;
 - przebudowę ciągów pieszych dla potrzeb skomunikowania projektowanej nowej kładki dla pieszych w sąsiedztwie ul. F. Plocka (dowiązanie do istniejących ciągów pieszych);
 - budowę wjazdu z drogi wewnętrznej ul. F. Plocka na teren kolejowy wraz z budową drogi wewnętrznej po północnej stronie linii kolejowej dla obsługi pomieszczeń technicznych (obiekt K.11),
 - budowę zjazdu i odcinka drogi wewnętrznej od ul. Maratońskiej do terenów kolejowych PKP dla potrzeb dojazdu do istniejącego zbiornika odparowującego i projektowanego zbiornika ZD4;
 - budowę odcinka drogi wewnętrznej – włączenie istniejącej drogi wewnętrznej dla obsługi ogrodów działkowych (odcinek na zachód od ul. F. Plocka) do proj. ul. Lotniskowej;
 - budowę ul. Lotniskowej na odcinku od ul. Maratońskiej do wyjścia drogi na poziom terenu po południowej stronie wiaduktu po przejściu pod wiaduktem kolejowym;
 - zamknięcie przejazdu kolejowego w ciągu w ul. Spartańskiej z dostosowaniem układu drogowego sąsiadujących dróg wewnętrznych do zamknięcia ruchu przed przejazdem;
 - przebudowę ul. Spartańskiej na odcinku kolizji z projektowaną linią kolejową i budowę miejsca ewakuacji i ratownictwa – włączenie ul. Spartańskiej, drogi wewnętrznej do projektowanej ul. Lotniskowej.
- c) wykonanie linii kolejowej na powierzchni terenu;
- d) wykonanie odwodnienia projektowanej linii kolejowej;
- e) wykonanie obiektów inżynierskich:
 - tunel główny LK85 kończący się na km ok. 6+280;
 - dodatkowy tunel jednotorowy (tor 3 do km ok. 6+460);
 - dodatkowy tunel jednotorowy (tor 4 do km ok. 7+050);
 - dodatkowy obiekt inżynierski – wiadukt kolejowy nad ulicą Lotniskową;

- przebudowę kładki dla pieszych w rejonie ul. Czerwonego Kapturka oraz budowę kładki dla pieszych w rejonie ul. F. Plocka.

- f) wykonanie trzech obiektów naziemnych – trzy klatki schodowe ewakuacyjne: OS.KL.09, OS.KL.10, OS.KL.11;

oraz wykonanie środków minimalizujących w postaci montażu ekranów akustycznych.

W rozwiązaniach projektowych przyjęto następujące parametry techniczno-eksploatacyjne dla projektowanego odcinka linii LK 85:

- a) linia dwutorowa, zelektryfikowana przeznaczona dla ruchu pasażerskiego;
- b) kategoria linii według kodów TSI: P4;
- c) kategoria linii CPK (zgodnie ze Standardami CPK): CPK-P3;
- d) typ linii wg Standardów PKP: P160 w tunelu; P200;
- e) skrajnia: ujednolicona GPL-2 zapewniająca zachowanie skrajni G1, G2, GA, GB, GC;
- f) prędkość maksymalna:
 - a. na torach zasadniczych dla pociągów pasażerskich – 160 km/h; 200 km/h;
 - b. na torach dodatkowych dla pociągów pasażerskich – 100 km/h;
- g) nie przewiduje się ruchu pociągów towarowych;
- h) dopuszczalne naciski: 221 kN/oś;
- i) szerokość międzytorza torów szlakowych: 4.70 m;
- j) maksymalna długość pociągu pasażerskiego: 400 m;
- k) klasa techniczna torów wg Standardów PKP PLK: 1.

Projekt przewiduje budowę podziemnego tunelu w technologii ścian szczelinowych. Tunel jest kontynuacją komory strefy ewakuacji i ratownictwa – wewnętrznego miejsca ratownictwa i ewakuacji tzw. „Komory Retkinia” (poza zakresem niniejszego opracowania).

Przyjęto następujące rodzaje konstrukcji:

- a) ok. km 5+200 ÷ km 5+650 konstrukcja jednoprzestrzenna dwukondygnacyjna, w której kondygnacja niższa stanowi właściwy tunel kolejowy dla torów LK85. Zabezpieczenie ścianami szczelinowymi, strop zewnętrzny, strop pośredni i płyta fundamentowa w konstrukcji żelbetowej monolitycznej;
- b) ok. km 5+650 ÷ km 5+730 konstrukcja jednoprzestrzenna jednokondygnacyjna tunelu dla torów LK85. Zabezpieczenie ścianami szczelinowymi, strop zewnętrzny i płyta fundamentowa w konstrukcji żelbetowej monolitycznej;
- c) ok. km 5+730 ÷ km 5+860 komora rozjazdowa, konstrukcja jednoprzestrzenna oraz przy większych rozpiętościach pomiędzy ścianami zewnętrznymi dwu- i trzynawowa, jednokondygnacyjna dla torów LK85. W km ok. 5+859 odejście tunelu dla toru 3 LK85. Zabezpieczenie ścianami szczelinowymi, strop zewnętrzny i płyta fundamentowa w konstrukcji żelbetowej monolitycznej;
- d) ok. km 5+860 ÷ km 5+890 komora rozjazdowa, konstrukcja dwunawowa, jednokondygnacyjna dla torów LK85. W km ok. 5+886 odejście tunelu dla toru 4 LK85. Zabezpieczenie ścianami szczelinowymi, strop zewnętrzny i płyta fundamentowa w konstrukcji żelbetowej monolitycznej. Tunel środkowy właściwy dla torów kolei KDP LK85:
- d) ok. km 5+890 ÷ km 6+035 konstrukcja jednoprzestrzenna jednokondygnacyjna dla torów nr 1 i 2 LK85. Zabezpieczenie ścianami szczelinowymi, strop zewnętrzny i płyta fundamentowa w konstrukcji żelbetowej monolitycznej;
- e) ok. km od 6+035 do km 6+240 tunel otwarty zabezpieczony ścianami szczelinowymi;
- f) ok. km od 6+240 do km 6+280 tunel otwarty zabezpieczony ścianami oporowymi wykonywanymi w technologii monolitycznej wylewanej „na mokro” lub prefabrykowanej.

Tunel północny (tor 3) połączenie północnego toru KDP LK85 z północnym torem linii konwencjonalnej LK14. Tunel przechodzi pod linią LK14:

- a) ok. km 5+860 ÷ km 6+320 konstrukcja jednoprzestrzenna jednokondygnacyjna. Zabezpieczenie ścianami szczelinowymi, strop zewnętrzny, strop pośredni i płyta fundamentowa w konstrukcji żelbetowej monolitycznej;

- b) ok. km od 6+320 do km 6+400 tunel otwarty zabezpieczony ścianami szczelinowymi;
- c) ok. km od 6+400 do km 6+460 tunel otwarty zabezpieczony ścianami oporowymi wykonywanymi w technologii monolitycznej wylewanej „na mokro” lub prefabrykowanej.

Tunel południowy (tor 4) połączenie południowego toru KDP LK85 z południowym torem linii konwencjonalnej LK14. Tunel przechodzi pod torem nr 6 będącym częścią LK14, a także pod torami nr 1 i 2 właściwej LK85:

- a) ok. km 5+890 ÷ km 6+850 konstrukcja jednoprzestrzenna jednokondygnacyjna. Zabezpieczenie ścianami szczelinowymi, strop zewnętrzny i płyta fundamentowa w konstrukcji żelbetowej monolitycznej;
- b) ok. km od 6+850 do km 6+950 tunel otwarty zabezpieczony ścianami szczelinowymi;
- c) ok. km od 6+950 do km 7+050 tunel otwarty zabezpieczony ścianami oporowymi wykonywanymi w technologii monolitycznej wylewanej „na mokro” lub prefabrykowanej.

Na odcinku km ok. 5+285 ÷ 5+435 tunel dla torów KDP LK85 przechodzi pod torami kolei konwencjonalnej LK14.

Na terenie realizowanej inwestycji, w obszarze LK 85 kursować będą pociągi o maksymalnej prędkości 250 km/h (tunel KDP: 160 km/h). Na odcinku Łódź Fabryczna – p. odg. Retkinia LK 85 przewiduje się tylko i wyłącznie ruch pociągów pasażerskich, zestawionych z pojazdów elektrycznych tj. lokomotyw z wagonami oraz zespołów trakcyjnych.

Teren przedmiotowego przedsięwzięcia leży poza obszarami objętymi ochroną prawną, w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r. poz. 1336 ze zm.).

Najbliżej położonym obszarem należącym do sieci Natura 2000 jest specjalny obszar ochrony siedlisk Grądy nad Lindą PLH100022 w odległości ok. 15,2 km.

**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 w skazanego celu zgodnie z art. 6 ust. 1 a) RODO, w wypełnienie obowiązków ustawowych zgodnie z art. 6 ust. 1 c) i e) RODO; Obowiązek podania przez danych jest: w wymogiem związanym z realizacją celu na podstawie uzyskanej zgody, w 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 DOTYCZA

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, w niesienie sprzeciwu w obec przetwarzania danych osobowych, dla przypadków określony w art. 21 RODO, w niesienie 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.