

2000, a także innych istotnych gatunków ptaków: sowy błotnej, jelka, świergotka polnego, jar zebarki, żurawia, dzięcioła średniego, gąsiorka, lerki i derkacza, przedsięwzięcie znajduje się także poza zasięgiem miejsc gniazdowych, stref ochrony i żerowisk bociana czarnego. Planowana inwestycja obejmuje istniejący nasyp kolejowy, nie zajmuje nowego terenu, nie powoduje także żadnych zmian w stosunkach wodnych. Oddziaływanie związane z pracą sprężu w fazie budowy będą miały charakter krótkotrwały i nie spowodują żadnych zakłóceń w funkcjonowaniu populacji. W ocenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie przedsięwzięcie nie narusza integralności obszaru Natura 2000 Lasy Łukowskie. Rezerwat przyrody „Jata” został utworzony zarządzeniem Ministra Leśnictwa z 4.08.1952r. w sprawie uznania za rezerwat przyrody w celu zachowania zbiorowisk leśnych o charakterze naturalnym z dużym udziałem jodły występującej na północno-wschodniej granicy swego zasięgu. Projektowany specjalny obszar ochrony siedlisk „Jata” pokrywa się z rezerwatem przyrody „Jata”, a przedmiotami ochrony są: grąd subkontynentalny 9170-2, łęg oliszowy i olszowo-jesionowy (siedlisko priorytetowe) 91E0-3.4, wyżyny jodłowy bór mieszany 91P0, nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak turzycowych i mechowisk 7230, niżowe łąki świeże użytkowane ekstensywnie 6510, ciepłolubne śródlądowe murawy napiaskowe 6120, zmienne wilgotne łąki trzęś licoowe 6410. Ze względu na znacząco odległość od planowanej inwestycji a także brak oddziaływań wielkoobszarowych, przedsięwzięcie nie będzie powodować żadnych oddziaływań na integralność zarówno rezerwatu, jak i projektowanego specjalnego obszaru ochrony siedlisk Natura 2000 „Jata”.

W związku z tym, że Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi, zajęł stanowisko poprzez zaopiniowanie projektu niniejszej decyzji, występowanie form ochrony przyrody w granicach województwa łódzkiego opisano w oparciu o raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Na terenie województwa łódzkiego linia E20 Warszawa-Rzepin przecina:

- rezerwat przyrody Rawka na północny wschód od stacji Jesionna Łowicka na długości kilkudziesięciu metrów,
- Obszar Chronionego Krajobrazu Pradoliny Warszawsko – Berlińskiej (w dolinie rzeki Rawki, pomiędzy Mysłakowem a Zielkowicami, w Łowiczu i pod Niedźwiadą Łowicką – łącznie na długości około 5,4 km),
- obszar specjalnej ochrony ptaków PLB100003 Dolina Przysowy i Studni na odcinku 1,6km, pomiędzy Niedźwiadą Łowicką a Szymanowicami,
- Ponadto, pomiędzy Łowiczem a Niedźwiadą Łowicką, linia ta przebiega w odległości około 0,5km od linii kolejowej E20 obszar PLB100001 Pradolina Warszawsko-Berlińska i pokrywający się z nim obszar PLH100006 Pradolina Bzury-Neru. Natomiast, linia kolejowa C-E20na terenie województwa łódzkiego przecina:
- na wschód od Skierniewic, na długości około kilkudziesięciu metrów rezerwat Rawka,
- na wschód od Skierniewic kompleksy leśne należące do Bolimowskiego Parku Krajobrazowego (od rzeki Rawki do miejscowości Budy Kałki),
- w Łowiczu na odcinku 200m w dolinie Bzury Obszar Chronionego Krajobrazu Pradoliny Warszawsko-Berlińskiej,
- na wschód od Skierniewic na odcinku kilkuset metrów przez obszar PLH100015Dolina Rawki,
- Jednocześnie, przebiega w odległości rzędu jednego kilometra od rezerwatu Ruda Chlebach, który leży w Bolimowskim Parku Krajobrazowym, na obrzeżach Skierniewic.

Na potrzeby raportu została przeprowadzona w terminie sierpień 2010 – marzec 2011 inwentaryzacja przyrodnicza w sąsiedztwie przedmiotowej linii kolejowej.

W celu zachowania populacji zwierząt oraz utrzymania wymiany genetycznej, konieczne jest zapewnienie swobodnego przemieszczania się zwierząt, zwłaszcza wzdłuż cieków wodnych i kompleksów leśnych, które stanowią dogodne szlaki migracji. W związku z powyższym zaproponowano przebudowę i adaptację istniejących obiektów inżynierskich takich jak mosty, przepusty, w celu przystosowania ich do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt oraz budowę górnych i dolnych przejść dla zwierząt w celu utrzymania lokalnej i ponadlokalnej migracji oraz różnorodności biologicznej. Lokalizację, rodzaj oraz charakterystykę przejść przedstawiono w warunkach realizacji inwestycji w tabeli nr 5, 6, 7 i 8.

W celu sprawdzenia w jakim stopniu będą wykorzystywane nowe przejścia dla zwierząt i podjęcia w razie potrzeby działań mających na celu poprawę funkcjonowania przejścia (w przypadku stwierdzenia, że dane przejście nie jest wykorzystywane przez zwierzęta) nałożono warunek przeprowadzenia monitoringu wykorzystywania nowych przejść dla zwierząt. Badania należy przeprowadzić w ciągu pełnego roku licząc od chwili zakończenia prac budowlanych przy zastosowaniu metodyki zaproponowanej przez specjalistów. Wyniki monitoringu wraz z interpretacją i oceną wpływu, a także propozycją działań mających na celu poprawę funkcjonowania przejścia (w przypadku stwierdzenia, że dane przejście nie jest wykorzystywane przez zwierzęta, lub jest wykorzystywane w niewielkim stopniu) należy przedstawić w formie pisemnej wraz z kopią na nośniku elektronicznym właściwemu terytorialnie regionalnemu dyrektorowi ochrony środowiska w ciągu dwóch miesięcy od zakończenia monitoringu.

Mając na uwadze konieczność minimalizacji wpływu przedsięwzięcia na środowisko, nałożono obowiązek zabezpieczenia wykopów i ich kontroli pod względem obecności zwierząt, które należy przzenieść.

W przedłożonym raporcie o oddziaływaniu na środowisko oszacowano i oceniono wpływ skumulowanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia oraz istniejących i projektowanych przedsięwzięć, przede wszystkim komunikacyjnych, na środowisko przyrodnicze, zwłaszcza obszary Natura 2000, na trasy migracyjne dużych zwierząt oraz w zakresie emisji hałasu do środowiska. Wynikające z powyższych analiz wnioski zostały uwzględnione w zaplanowanych do realizacji działaniach ochronnych, minimalizujących lub łagodzących wpływ modernizowanej linii kolejowej na środowisko.

Z uwagi na zapewnienie stopniowego efektywnego osiągnięcia zaplanowanych działań ochronnych, minimalizujących i łagodzących, w niniejszej decyzji nałożono obowiązek prowadzenia nadzoru przyrodniczego, który, powinien obejmować w szczególności: lokalizację baz materiałowych, budowę, przebudowę i adaptację obiektów inżynierskich przystosowanych do funkcji przejść dla zwierząt jak i ich otoczenia, ustawienie tymczasowych ogrodzeń ochronnych dla płazów oraz wycinkę drzew i krzewów, a także kontrolę terenu pod względem obecności gatunków chronionych przed rozpozyciem budowy. Z uwagi na fakt, iż wiele zwierząt jako miejsca do życia lub kryjówki wykorzystuje drzewa i krzewy, nakazano przeprowadzić wycinkę drzew poza sezonem lęgowym ptaków tj. od 1 sierpnia do 1 marca. W przypadku konieczności odstąpienia od tego warunku, wycinkę należy przeprowadzić pod nadzorem ornitologa. Nadzór przyrodniczy zagwarantuje ograniczenie śmiertelności zwierząt na etapie realizacji przedsięwzięcia oraz fachowe wykonanie i przystosowanie urządzeń ochrony środowiska do pełnienia swoich funkcji. Ponadto, wszystkie drzewa i krzewy znajdujące się w zasięgu prac budowlanych należy zabezpieczyć na czas budowy przed uszkodzeniami mechanicznymi, np. poprzez wygrodenienie, odeskowanie lub owinięcie słomianymi matami, przed możliwością ewentualnego uszkodzenia mechanicznego. Ponadto, ze względu na możliwość negatywnego