



Fundusze Europejskie  
dla Łódzkiego



Rzeczpospolita  
Polska

Dofinansowane przez  
Unię Europejską



województwo  
łódzkie

IDOM

**Studium Wykonalności dla Projektu pn. „Budowa linii łączącej  
Bełchatów z linią 131”  
realizowanego w ramach Programu regionalnego Fundusze  
Europejskie dla Łódzkiego 2021-2027 (FEŁ 2027)  
realizowanego w ramach  
Umowy nr IFVI/2/2024 zawartej w dniu 18.10.2024**

**Spotkanie konsultacyjno-informacyjne  
07-16.01.2025r.**

**Wykonawca:** IDOM Inżynieria, Architektura i Doradztwo Sp. z o.o.

**Zamawiający:** Województwo Łódzkie

## Agenda spotkania informacyjnego

1. Przedstawienie uczestników;
2. Cele projektu;
3. Obszar inwestycji (lokalizacja, zakres i uwarunkowania);
4. Założenia techniczne;
5. Trasowania – przedstawienie przebiegów poszczególnych wariantów (aspekty techniczne, ruchowe i środowiskowe);
6. Harmonogram;
7. Szczegółowe warianty – mapa interaktywna;
8. Dyskusja (pytania, wnioski, uwagi).





Fundusze Europejskie dla Łódzkiego



Rzeczpospolita Polska

Dofinansowane przez Unię Europejską



województwo łódzkie

IDOM

# Obszar inwestycji

Lokalizacja inwestycji:

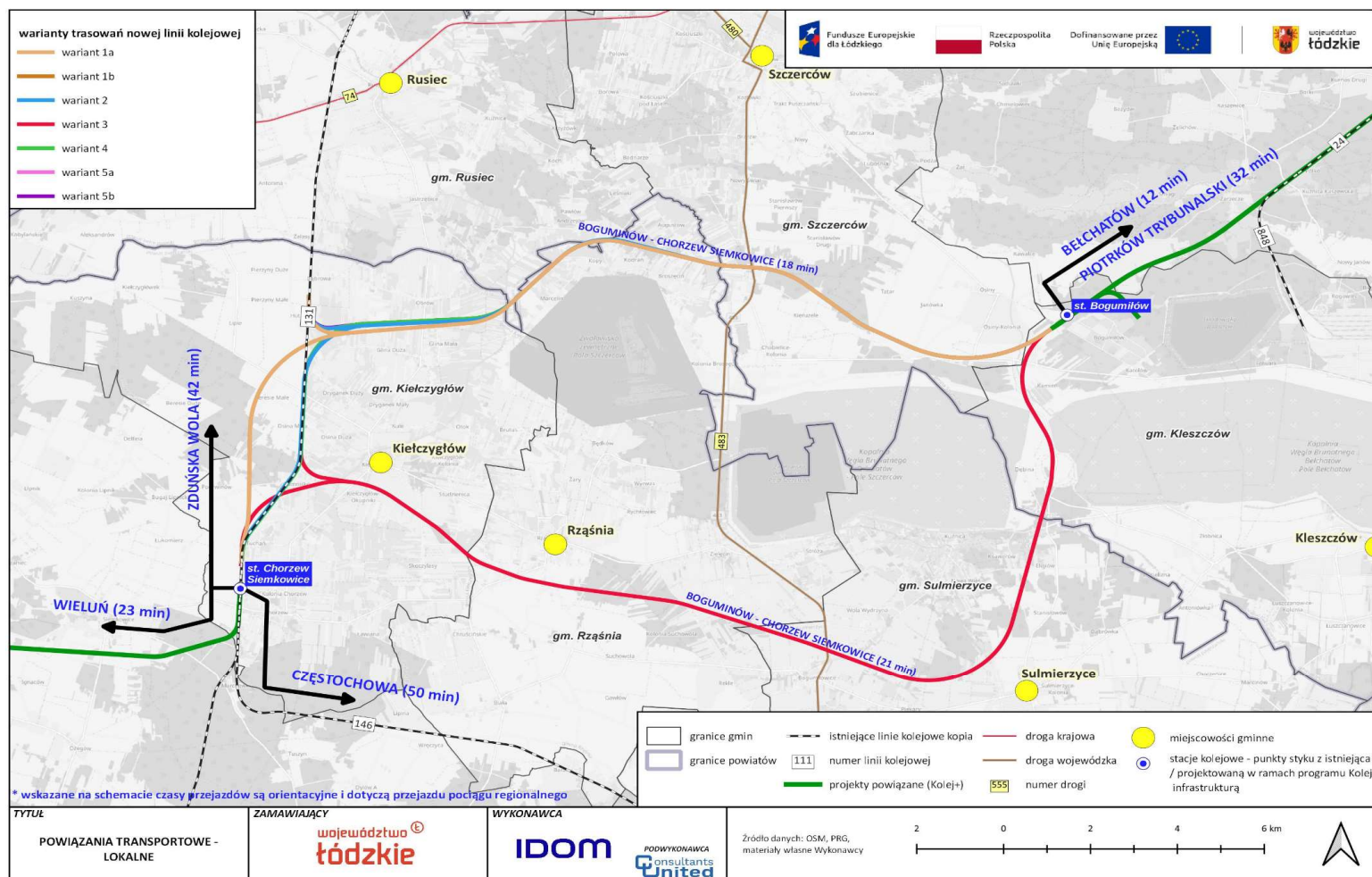
Województwo: łódzkie

Powiaty:

- bełchatowski;
- pajęczański;

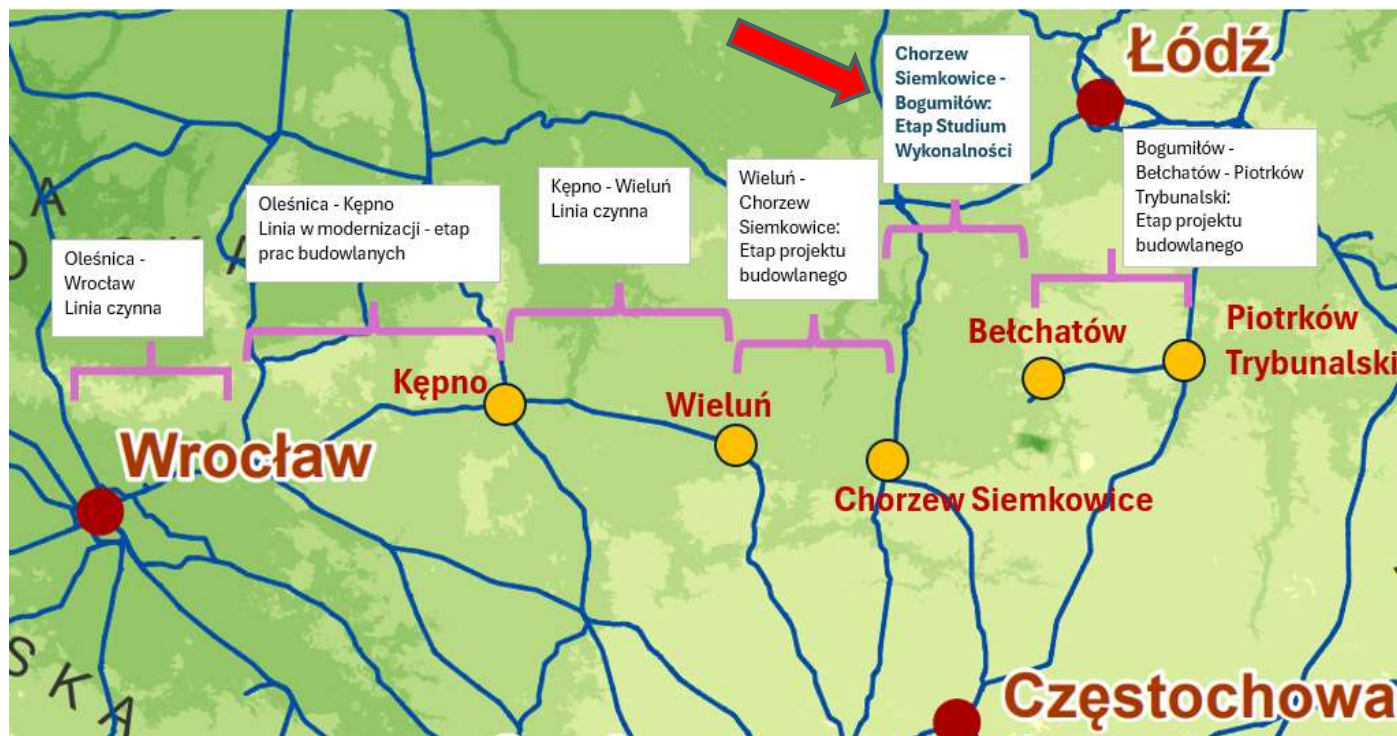
Gminy:

- Kleszczów
- Szczerców
- Rusiec
- Sulmierzyce
- Rząśnia
- Kielczygłów





## CEL PROJEKTU



Głównym celem Projektu jest zaprojektowanie trasy łączącej linię kolejową nr 24 Piotrków Trybunalski - Bełchatów (z projektowanym jej wydłużeniem w kierunku Bogumiłowa) z linią kolejową nr 131 (tzw. Węglówką) i docelowe utworzenie korytarza transportowego łączącego Piotrków Trybunalski – Bełchatów – linia nr 131 – Wieluń - Wieruszów – Kępno (przesiadka na Poznań i Kluczbork) - Wrocław



Fundusze Europejskie dla Łódzkiego



Rzeczpospolita Polska

Dofinansowane przez Unię Europejską



województwo łódzkie

IDOM

## Trasowania – projekty powiązane

Ważne projekty powiązane (oznaczone na zielono):

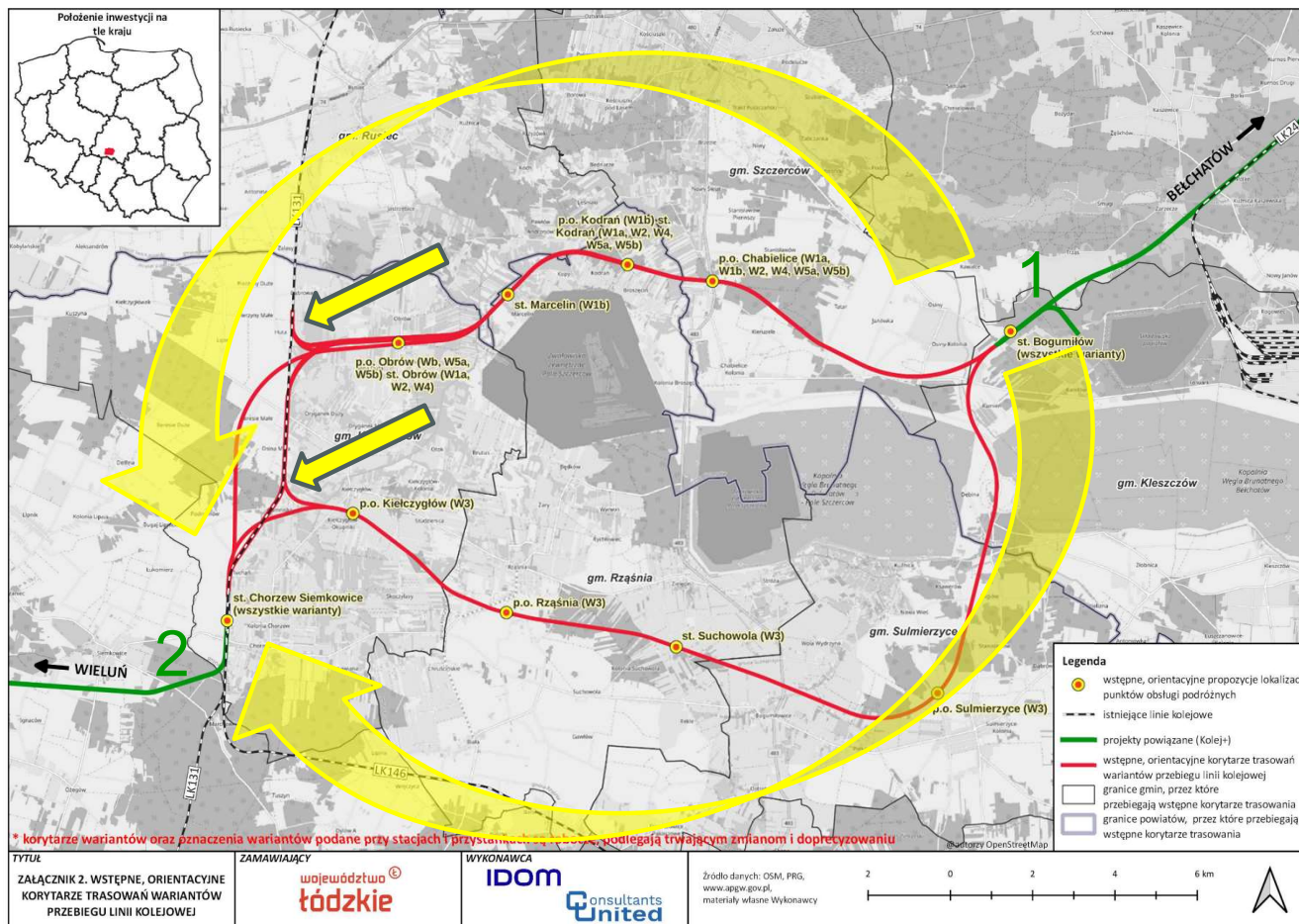
### 1. Modernizacja i elektryfikacja

linii kolejowej nr 24 na odcinku Piotrków Trybunalski – Bełchatów z wydłużeniem do Bogumiłowa – w ramach Programu Kolej+;

2. Budowa nowej linii łączącej linię kolejową nr 131 (Chorzew Siemkowice) z linią kolejową nr 181 (Wieluń) – w ramach Programu Kolej+;

Nowa linia kolejowa łącząca stacje Bogumiłowa z LK131 realizowana jest z „Programu Fundusze Europejskie dla Łódzkiego 2021-2027” (warianty przebiegu oznaczono na czerwono)

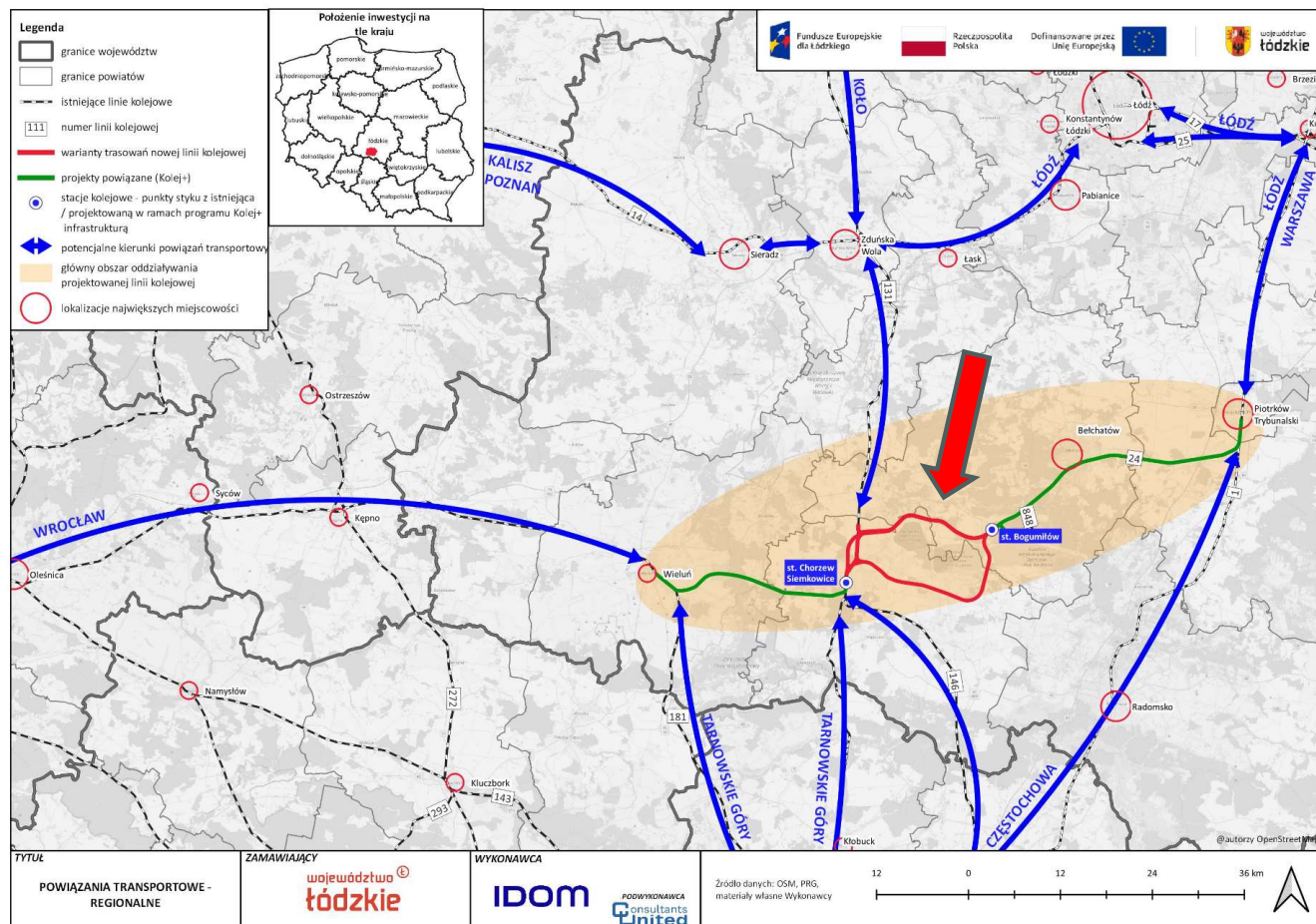
Trasa nowoprojektowanej linii to przedłużenie LK24 od Bogumiłowa i dalej do LK131 w stacji Chorzew Siemkowice oraz łącznica w kierunku północnym w kierunku na Rusiec Łódzki (żółta strzałka);



## CEL PROJEKTU

Analizom korytarzowym podlega odcinek trasy łączącej linię kolejową nr 24 Piotrków Trybunalski - Bełchatów z linią kolejową nr 131.

Projekt dotyczy trasy pomiędzy stacją Bogumiłów (projektowane przedłużenie linii z Bełchatowa) a istniejącą stacją Chorzew Siemkowice





Fundusze Europejskie dla Łódzkiego



Rzeczpospolita Polska

Dofinansowane przez Unię Europejską



województwo łódzkie

IDOM

## Trasowania – prezentacja zaproponowanych wariantów

Długości wariantów i czasy przejazdu dla pociągów osobowych (Bogumiłów – Chorzew Siemkowice)

| Wariant | Długość wariantu (Bogumiłów - Chorzew Siemkowice) | Przybliżony czas przejazdu (minuty) |
|---------|---|-------------------------------------|
| W1a     | 25,700  | 18                                  |
| W1b     | 25,700  | 18                                  |
| W2      | 25,414  | 18                                  |
| W3      | 29,578  | 22                                  |
| W4      | 25,423  | 18                                  |
| W5a     | 25,536  | 19                                  |
| W5b     | 25,536  | 19                                  |

Szacowany czas przejazdu na dalszych odcinkach:

Piotrków Tryb. – Bełchatów Miasto: 22'

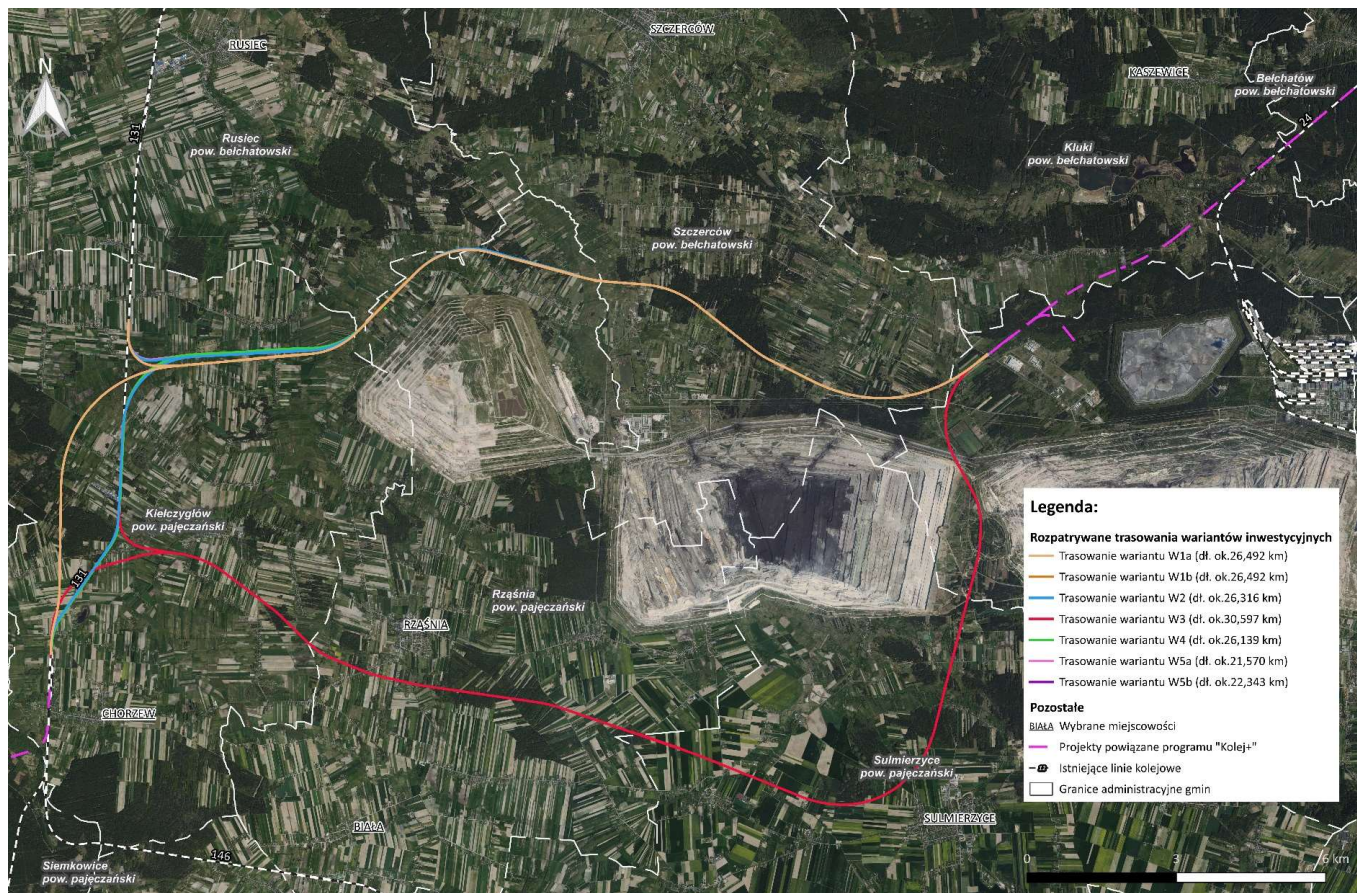
Bełchatów Miasto – Bogumiłów: 12'

**Bogumiłów – Chorzew Siemkowice: 18' - 22'**

Chorzew Siemkowice – Wieluń: 30'

Wieluń – Kępno: 31'

Kępno – Wrocław: 71'



Rozpatrywana pula trasowań wariantów inwestycyjnych w ramach projektu pn. „Budowa linii łączącej Bełchatów z linią nr 131”, listopad 2024

Źródło: openstreetmap.org, BDOT10k, materiały własne Wykonawcy

Zamawiający:



województwo łódzkie

Wykonawca:



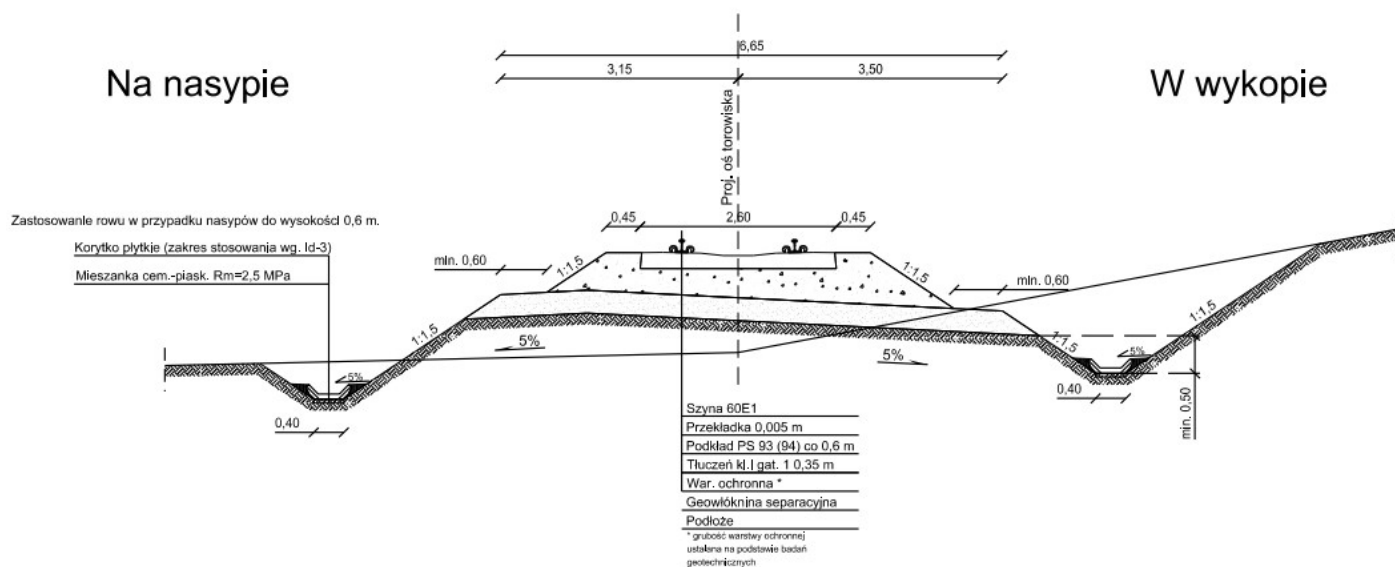
## Założenia techniczne projektowanej linii kolejowej

- linia jednotorowa z mijankami (stacjami umożliwiającymi krzyżowanie pociągów);
- kategoria linii wg TSI Infrastruktura P4/F1 (linia dla ruchu mieszanego tj. pociągi pasażerskie i towarowe);
- prędkość maksymalna pociągów pasażerskich – 160 km/h;
- prędkość maksymalna pociągów towarowych – 120 km/h;
- dopuszczalny nacisk osi – 221 kN/oś;
- skrajnia GPL-2, minimalna skrajnia GC;
- długość użytkowa peronów – zasadniczo 100 m/150 m (z możliwością wydłużenia do 200 m);
- dopuszczalna maksymalna długość pociągów do 750 m (dotyczy pociągów towarowych);
- linia zelektryfikowana (sieć trakcyjna 3 kV w systemie prądu stałego);



# Zajętość terenu a granice inwestycji

Przekrój normalny na prostej na odcinku jednotorowym



Zajętość terenu dla inwestycji liniowej w przypadku budowy linii kolejowej, zależy od wielu czynników takich jak to czy mamy do czynienia z odcinkiem szlakowym czy z posterunkiem ruchu (stacją, przystankiem osobowym itd.). **Dla standardowego przekroju przez szlak jednotorowy, zajętość terenu to minimalnie ok. 12-15 m.** Szerokość przekroju całkowitego zależy od wielu czynników m.in. kategorii linii kolejowej, liczby torów na szlaku, ukształtowania terenu (wysokości nasypów i głębokości przekopów), zastosowanego systemu odwodnienia oraz infrastruktury towarzyszącej (kanały technologiczne, drogi równoległe, pasy przeciwpożarowe, wygodzenia itd.)



## Założenia techniczne dla skrzyżowań kolejowo-drogowych:

Skrzyżowania kolejowo-drogowe zostały opracowane w oparciu o następujące założenia:

1. Zgodnie z **Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie** (Dz.U. z 2015 r., poz.1744 z późn.zm.)  
**§23.1 Przy projektowaniu nowej linii kolejowej lub bocznic kolejowej odległość między przejazdami kolejowo-drogowymi, mierzona wzdłuż linii kolejowej, nie może być mniejsza niż 3 km**  
– wynika z tego konieczność przerywania ciągłości niektórych istniejących dróg, które krzyżują się z projektowaną linią kolejową. Wstępnie przyjęte zostało zachowanie przejazdu przez linię kolejową na drogach klasy powiatowej i wyżej. Dopuszcza się zachowanie ciągłości dróg gminnych w sytuacji, gdy najbliższy przejazd kolejowy jest w odległości większej niż 3 km. Przerwane drogi zostaną uciążłone poprzez zaprojektowanie dróg równoległych wzdłuż linii kolejowej, tak żeby była możliwość przeprowadzenia ruchu drogowego do najbliższego przejazdu kolejowo-drogowego jedno lub wielopoziomowego.
2. Konieczność zmiany przebiegów projektowanych dróg przecinających linię kolejową wynika z §26 ww. Rozporządzenia, które wskazuje, że kąt skrzyżowania osi drogi z osią toru linii kolejowej lub bocznic kolejowej wynosi  $90^\circ$ . Na liniach kolejowych normalnotorowych i szerokotorowych dopuszcza się zastosowanie kąta spełniającego warunek:  $120^\circ \geq \alpha \geq 60^\circ$
3. Na drogach wojewódzkich, ze względu na charakter drogi i obciążenie ruchem drogowym przyjęto zaprojektowanie wiaduktu, w celu bezkolizyjnego przeprowadzenia ruchu.
4. Dojścia do peronów stacji i przystanków zostaną zaprojektowane z przejazdów kolejowo-drogowych, projektowanych wiaduktów lub przejść pieszo-rowerowych.



## Założenia dotyczące obowiązujących norm hałasu

Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku określa rozporządzenie Ministra Środowiska. Na jego podstawie dopuszczalną wartość równoważnego poziomu dźwięku A, LAeq D lub LAeq N, ustala się w zależności od **rodzaju źródła hałasu** oraz **sposobu zagospodarowania terenu**. Dopuszczalne poziomy dźwięku dla terenów objętych analizą zaznaczono w poniższej tabeli.

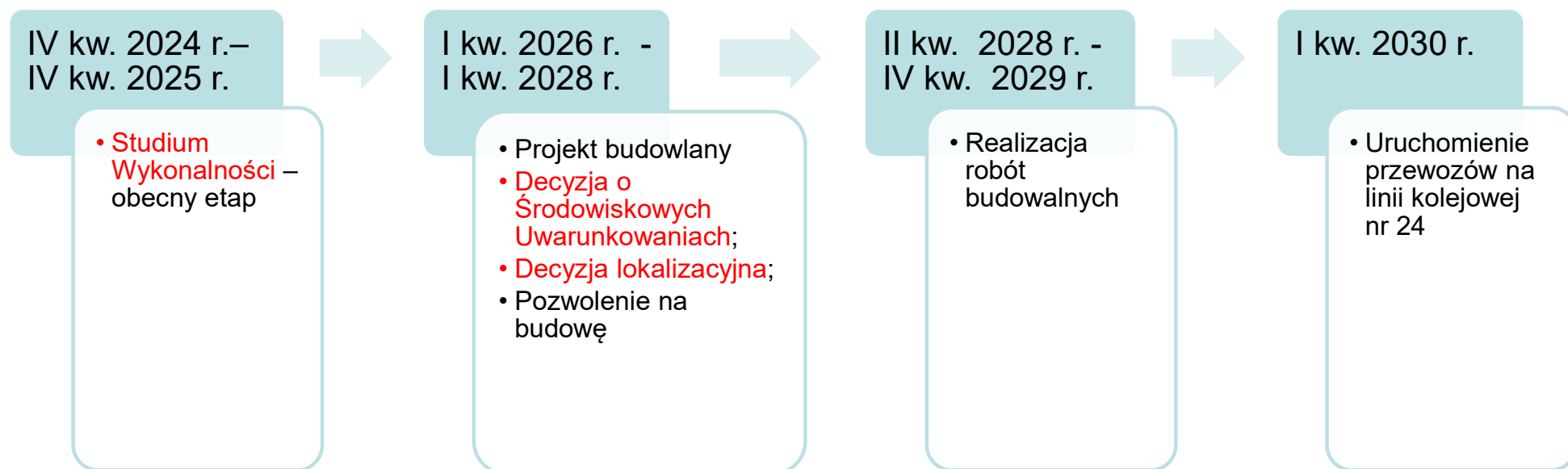
| Lp. | Przeznaczenie terenu   | Dopuszczalny poziom hałasu wyrażony równoważnym poziomem dźwięku A w dB   |  |   |   |
|-----|--|---|--|---|---|
|     |  | Drogi lub linie kolejowe  |  | Instalacje i pozostałe obiekty i grupy źródeł hałasu  |   |
|     |  | $L_{AeqT}^D$<br>pora dnia - przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom | $L_{AeqT}^N$<br>pora nocy - przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom | $L_{AeqT}^D$<br>pora dnia - przedział czasu odniesienia równy 8 najmniej korzystnym godzinom dnia kolejno po sobie następującym | $L_{AeqT}^N$<br>pora nocy - przedział czasu odniesienia równy 1 najmniej korzystnej godzinie nocy |
| 1   | a) Obszary A ochrony uzdrowiskowej<br>b) Tereny szpitali poza miastem  | 50  | 45   | 45  | 40  |
| 2   | a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej<br>b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży<br>c) Tereny domów opieki<br>d) Tereny szpitali w miastach | 61  | 56   | 50  | 40  |
| 3   | a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego<br>b) Tereny zabudowy zagrodowej<br>c) Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe<br>d) Tereny mieszkaniowo-usługowe                | 65  | 56   | 55  | 45  |
| 4   | Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców  | 68  | 60   | 55  | 45  |

Klasyfikacji akustycznej terenów zlokalizowanych w otoczeniu inwestycji dokonuje się na podstawie zapisów Miejsowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego oraz stanowisk właściwych organów administracyjnych (gmin - w przypadku braku MPZP, zgodnie z art. 115 Prawa Ochrony Środowiska).

Wszelkie działania nie mogą powodować przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu określonego w przytoczonych przepisach na terenach chronionych akustycznie.



## Harmonogram realizacji inwestycji:



1. Spotkania informacyjno-konsultacyjne na temat trasowań nowej linii kolejowej - odbywają na obecnym etapie opracowywania dokumentacji Studium Wykonalności;
2. Konsultacje społeczne na etapie uzyskiwania Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach - w trybie 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;
3. Uzyskanie decyzji lokalizacyjnej wydawanej przez Wojewodę – na mocy Ustawy o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r.;



# Konsultacje w ramach procedowania oceny oddziaływania na środowisko prowadzone przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska

**Przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach RDOŚ w Łodzi przeprowadzi konsultacje społeczne, o których zainteresowana społeczność zostanie poinformowana w drodze obwieszczenia. RDOŚ w Łodzi wskaże:**

1. jakie organy wydają, opiniują i uzgadniają decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach,
2. jak i gdzie można zapoznać się z niezbędną dokumentacją sprawy taką, jak:
  - wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z wymaganymi załącznikami;
  - stanowiska organów, takich jak Inspekcja Sanitarna oraz Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, jeżeli stanowiska są dostępne m.in. w terminie składania uwag i wniosków;
3. jak, gdzie i kiedy można składać uwagi i wnioski do raportu o oddziaływaniu planowanego Przedsięwzięcia na środowisko.

Wszystkim uczestnikom, którzy wezmą udział w tych konsultacjach (trwających 30 dni) przysługuje prawo wniesienia uwag i wniosków, co do których organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach będzie musiał się odnieść w jej uzasadnieniu.



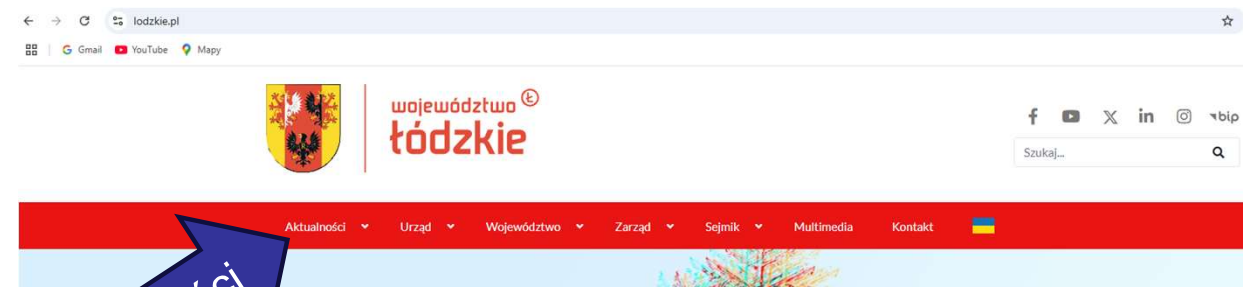
## Pozyskanie gruntów pod budowę infrastruktury kolejowej

- Budowa linii kolejowej ma charakter inwestycji celu publicznego;
- Niezbędne do budowy działki pozyskiwane są w drodze decyzji administracyjnej;
- Procedurę określa Ustawa z 28 marca 2003 r. o Transporcie Kolejowym (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 697, 731);
- Postępowanie w sprawie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej prowadzi wojewoda na wniosek inwestora (PKP PLK S.A. lub jednostki samorządu terytorialnego);
- Wniosek o decyzję lokalizacyjną zawiera m.in. Mapy z liniami rozgraniczającymi, które obrazują zajętość niezbędną pod inwestycję terenu;
- Projekt linii rozgraniczających inwestycji jest oparty o szczegółowe rozwiązania techniczne (dla tego etapu przedsięwzięcia tj. **Studium Wykonalności – ostateczne linie rozgraniczające nie są jeszcze możliwe do określenia**);
- Za przejmowane nieruchomości wypłacane jest odszkodowanie – ustalone przez wojewodę na podstawie operatu szacunkowego sporządzonego przez rzeczoznawcę majątkowego (Art. 9y. Ustawy o Transporcie Kolejowym).

## Informacje na temat projektu

Możliwość zapoznania się z trasowaniami oraz wyrażenia opinii na temat inwestycji za pomocą dedykowanej ankiety (do dnia 24.01.2025r.).

Dostęp do materiałów poprzez zeskanowanie kodu QR lub wejścia stroną internetową Inwestora tj. Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego: [www.lodzkie.pl](http://www.lodzkie.pl)





## Ankieta i mapa interaktywna

lodzkie.pl/komunikacja/konsultacje-lk24-lk131

YouTube Mapy

Zapraszamy mieszkańców gmin do wyrażania opinii w ankiecie - <https://forms.office.com/e/suW16A6UEz>

Na wypełnione ankiety Wykonawca dokumentacji studialnej oczekuje do 24 stycznia 2025 roku.

Poglądowa mapa przebiegu poszczególnych wariantów:



Rozpatrywane pule trasz wariantów inwestycyjnych w ramach projektu pn. „Budowa linii łączącej Bełchatów z Słup 131”, grudzień 2024

Mapa interaktywna, gdzie można szczegółowo obejrzeć każdy z obecnie analizowanych wariantów w przebiegów projektowanej linii kolejowej znajduje się pod poniższym linkiem: [Warianty SW Chorzew](#)



Ankieta

Poza ankietą, wszelkie uwagi i opinie można również składać na adres email Urzędu: [infrastruktura@lodzkie.pl](mailto:infrastruktura@lodzkie.pl) lub w wersji papierowej na adres: Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego, Piłsudskiego 12, 90-051 Łódź z dopiskiem "Konsultacje Bełchatów - 131"



Mapa z wariantami





Fundusze Europejskie dla Łódzkiego



Rzeczpospolita Polska

Dofinansowane przez Unię Europejską

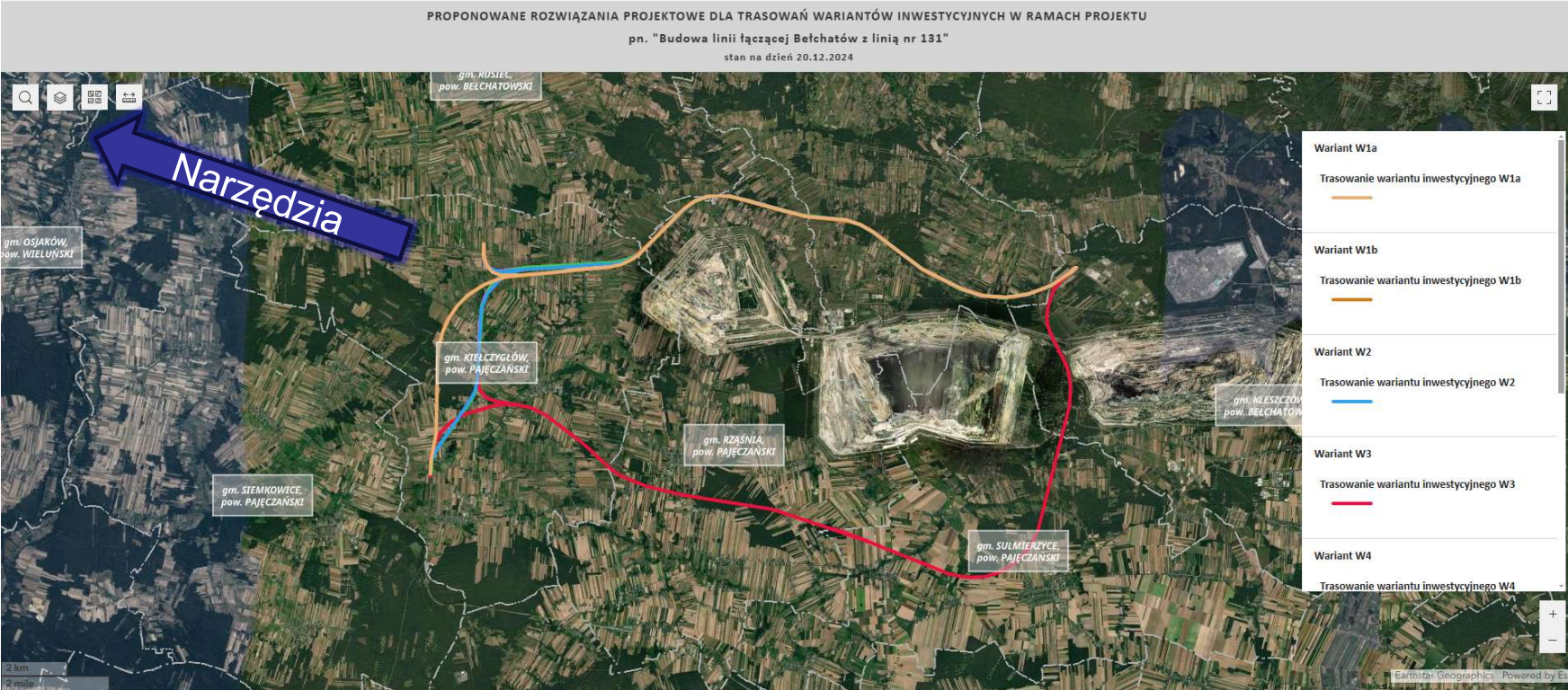


województwo łódzkie

IDOM

# Mapa interaktywna

experience.arcgis.com/experience/4a72ceac47464a8e919c7ba4db622e0d



Fundusze Europejskie dla Łódzkiego



Rzeczpospolita Polska

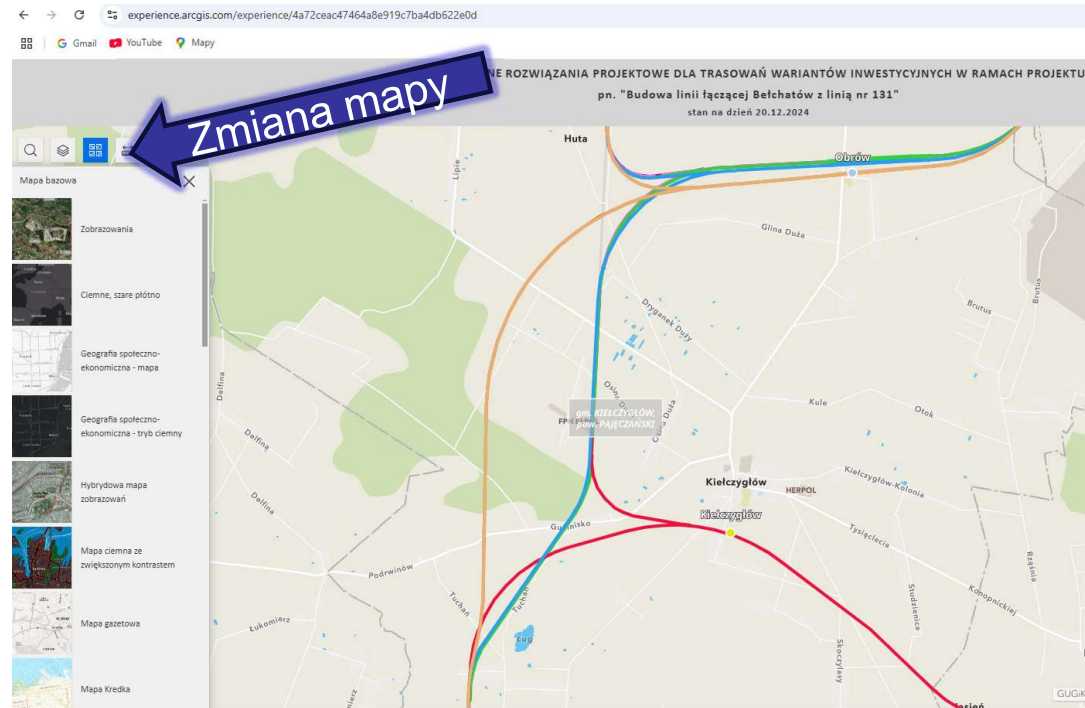
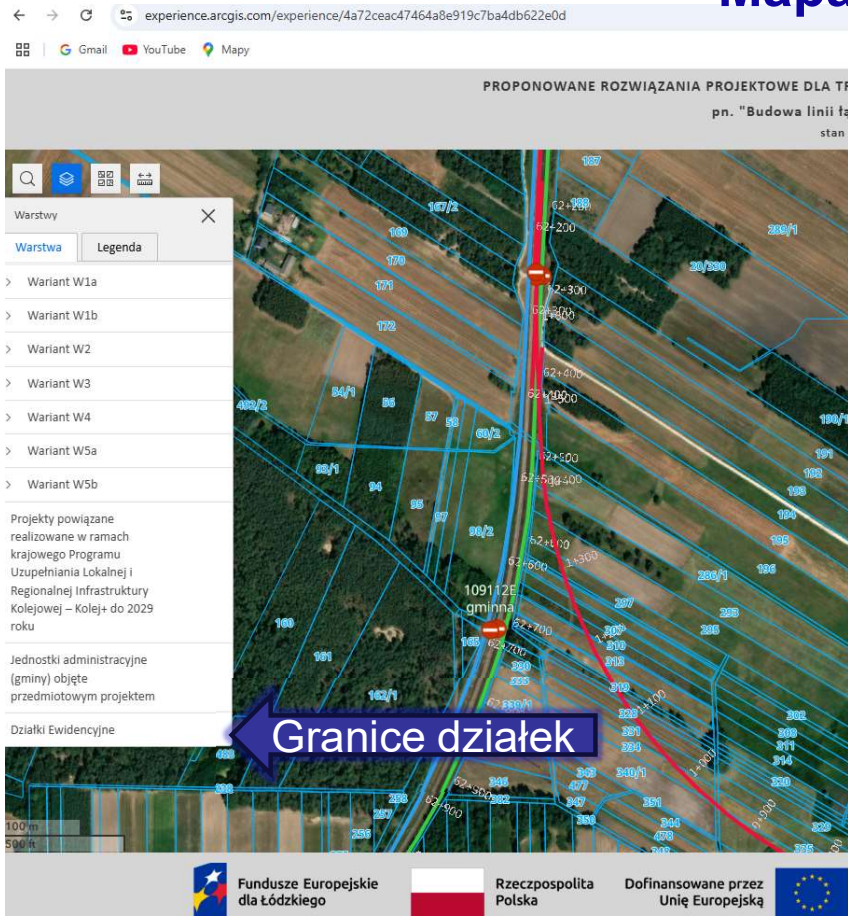
Dofinansowane przez Unię Europejską



województwo łódzkie

IDOM

# Mapa interaktywna



**Dziękuję za uwagę**