



# REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W ŁÓDZI

WOOŚ.420.6.2025.PMa.18

## DECYZJA Nr 7/2025 z 26 sierpnia 2025 r. o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104, 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572 ze zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t, art. 84, art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 ze zm.), zwanej dalej „ustawą ooś”, § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku z 7 kwietnia 2025 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S. A., reprezentowanej przez pełnomocnika, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a także uwzględniając opinię Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie oraz Łódzkiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego,

### orzekam w następujący sposób:

- I. **Stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa toru nr 3 na st. Rozprza na linii kolejowej nr 1 Warszawa Zachodnia - Katowice”.**
- II. **Określam istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:**
  1. Na etapie realizacji przedsięwzięcia prace związane z emisją hałasu należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach 6<sup>00</sup> – 22<sup>00</sup>, z wyłączeniem prac, których technologia wymaga pracy w sposób ciągły.
  2. Zaplecza budowy, bazy materiałowe, miejsca postoju i tankowania pojazdów i maszyn budowlanych oraz miejsca magazynowania odpadów należy lokalizować/składować w pierwszej kolejności na terenach przekształconych antropogenicznie, w rejonie stacji i bocznicy, a jeżeli nie będzie to możliwe – na innych gruntach, na terenie uszczelnionym i zabezpieczonym przed przedostaniem się zanieczyszczeń, w tym substancji ropopochodnych do środowiska.

### Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Łodzi

3. Na wypadek niekontrolowanego wycieku substancji ropopochodnych teren budowy należy wyposażyć w sorbent i pojemnik na zużyty sorbent. Zużyty sorbent należy przekazać podmiotowi uprawnionemu do zagospodarowania tego rodzaju odpadu niebezpiecznego.
4. Na etapie realizacji wodę na cele sanitarne i technologiczne dostarczać na teren beczkownikami.
5. Ścieki bytowe z placu budowy należy odprowadzać do szczelnych, przenośnych sanitariatów, które następnie należy opróżniać przez uprawnione podmioty.
6. Stosować środki techniczne i organizacyjne mające na celu ograniczenie emisji pyłu z terenu przedsięwzięcia powstającego podczas prowadzenia prac budowlanych, jak i podczas transportu materiałów budowlanych (w tym: unikać rozsypywania materiałów pylistych na terenie budowy, osłaniać składowiska kruszyw, piasku zawierające drobne frakcje pyłowe przed działaniem wiatru, w dni słoneczne i wietrzne stosować zraszanie potencjalnych miejsc wtórnego pylenia za pomocą odpowiednich spryskiwaczy, do transportu materiałów pylistych stosować pojazdy ciężarowe wyposażone w systemy zabezpieczające przed rozwiewaniem transportowanych materiałów, drogi wyjazdowe z placu budowy utrzymywać w czystości, aby wyeliminować możliwość wtórnego pylenia, itp.).
7. Odpady wytworzone w trakcie budowy oraz eksploatacji przedsięwzięcia gromadzić selektywnie, w uporządkowany sposób i przechowywać w miejscach do tego specjalnie przeznaczonych i oznakowanych (np. kontenery, pojemniki, zbiorniki, wyznaczone miejsca), w warunkach odpowiednio zabezpieczonych przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz przed dostępem osób postronnych i zwierząt, a następnie przekazywać firmom posiadającym stosowne zezwolenia na zbieranie odpadów, odzysk czy unieszkodliwienie.
8. Obszar prowadzenia prac budowlanych należy uporządkować po ich zakończeniu, a wszelkie odpady powstałe w trakcie realizacji usunąć. Zdegradowane powierzchnie biologicznie czynne (np. w miejscach zaplecza budowy, tymczasowych dróg technicznych) należy przywrócić do stanu pierwotnego.
9. Po zakończeniu zasadniczych prac budowlanych zabezpieczone usunięte warstwy urodzajne gleby należy wykorzystać do humusowania wybranych nawierzchni.
10. W przypadku konieczności wycinki drzew i krzewów nie wynikającej z przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. 2024 r. poz. 697 ze zm.) oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. 2020 r. poz. 1247 ze zm.), należy za usunięte drzewa i krzewy wykonać nasadzenia zastępcze w miejscu oraz w pobliżu miejsca realizacji przedsięwzięcia, stosując poniższy wskaźnik:
  - a. Drzewa: za każde rozpoczęte 50 cm obwodu pierśnicy 1 drzewo (do 50 cm - 1 drzewo, od 51 cm do 100 cm 2 drzewa, od 101 cm do 150 cm - 3 drzewa, itd.), przy czym w przypadku wielopniowych każdy pień traktować jako odrębne drzewo. Dotyczy to także drzew owocowych.
  - b. Krzewy i odrosty za 1 m<sup>2</sup> usuwanych odrostów i krzewów - 1 m<sup>2</sup> nowych krzewów albo za każde 5 m<sup>2</sup> usuwanych odrostów i krzewów - 1 pnącze (winobluszcz lub bluszcz) albo za każde 5 m<sup>2</sup> usuwanych odrostów i krzewów - 1 drzewo.
11. W pobliżu zadrzewień nie podlegających wycince prace należy prowadzić ze szczególną ostrożnością. Zadrzewienia należy zabezpieczyć przed urazami mechanicznymi i innymi uszkodzeniami poprzez np. ich wyгородzenie lub oszalowanie pni drzew deskami zamocowanymi za pomocą drutu, z zastosowaniem materiału amortyzującego (mata słomiana, juta itp.). Prace w obrębie strefy korzeniowej należy wykonywać ręcznie, ograniczając wykorzystanie sprzętu mechanicznego. Należy minimalizować ruch pojazdów i maszyn budowlanych wokół drzew w obrębie strefy wyznaczonej przez obrys jego korony.

W obrębie systemu korzeniowego pozostawionych drzew nie należy składować materiałów chemicznie i fizycznie szkodliwych dla korzeni i gleby jak np. cement, wapno, oleje, środki impregnujące, paliwa ciekłe itp. Wykopy w pobliżu drzew, w celu niedopuszczenia do przesuszenia systemu korzeniowego, należy zasypać w jak najszybszym czasie lub przykryć matami jutowymi.

12. W przypadku przedostania się zanieczyszczeń do gruntu lub wód bezzwłocznie podjąć działania zmierzające do usunięcia skutków i przyczyn awarii, a ewentualne wycieki należy natychmiast usuwać.
13. Wody opadowe lub roztopowe na etapie eksploatacji z projektowanego toru nr 3 odprowadzać poprzez pochylenie poprzeczne podtorza do najbliższego istniejącego drenażu francuskiego oraz do rowu kolejowego otwartego.
14. Zaprojektować ekrany akustyczne pochłaniające gwarantujące dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie zgodnie z ich minimalnymi parametrami przedstawionymi w poniższej tabeli.

| Lp. | Kilometraż [km]   | Strona LK | Długość [m] | Wysokość [m] | Rodzaj                   |
|-----|-------------------|-----------|-------------|--------------|--------------------------|
| 1   | 155,880 - 155,989 | prawa     | 109         | 3,5          | Pochłaniający            |
| 2   | 156,142 - 156,240 | lewa      | 98          | 3            | Pochłaniający            |
| 3   | 156,438 - 156,521 | prawa     | 83          | 6,5          | Pochłaniająco-odbijający |
| 4   | 156,588 - 156,694 | lewa      | 106         | 4,5          | Pochłaniający            |
| 5   | 156,700 - 156,765 | prawa     | 65          | 3,5          | Pochłaniający            |

15. Zastosować ekrany akustyczne pochłaniające o następujących parametrach: jednolicebowy wskaźnik właściwości pochłaniania od dźwięków powietrznych  $DL\alpha > 8$  dB zgodnie z normą PN-EN 1793-1:2017, klasa izolacyjności akustycznej  $DL_R > 24$  dB, zgodnie z PN-EN 1793-2:2018.
16. Ekran akustyczny nr 3 wykonać jako ekran pochłaniający o ww. parametrach do wysokości 1,5 m, natomiast pozostałą część (tj. od 1,5 m do 6,5 m) wykonać jako ekran odbijający.

**III. Integralną częścią niniejszej decyzji jest Załącznik Nr 1 – Charakterystyka przedsięwzięcia.**

**IV. Niniejszej decyzji nadaję rygor natychmiastowej wykonalności.**

### UZASADNIENIE

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi (zwanego dalej „RDOŚ w Łodzi”) wpłynął wniosek z 7 kwietnia 2025 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S. A., reprezentowanej przez pełnomocnika, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa toru nr 3 na st. Rozprza na linii kolejowej nr 1 Warszawa Zachodnia - Katowice”.

Wniosek cechował się brakami formalnymi, wobec czego RDOŚ w Łodzi wezwał Wnioskodawcę pismami z 14 kwietnia 2025 r., znak: WOOŚ.420.6.2025.PMa oraz z 23 kwietnia 2025 r., znak: WOOŚ.420.6.2025.PMa.2 o uzupełnienie braków formalnych wniosku.

22 kwietnia 2025 r. i 29 kwietnia 2025 r. wpłynęły odpowiedzi na ww. wezwania, w związku z powyższym wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia stał się kompletny czyniąc zadość przepisom prawa i tutejszy organ mógł przystąpić do jego rozpatrywania.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit t ustawy ooś organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia będącego przedmiotem niniejszego postępowania administracyjnego jest RDOŚ w Łodzi, zaś organami opiniującymi są: Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie oraz Łódzki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny.

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

W procesie ustalania kręgu stron RDOŚ w Łodzi uznał, że stron tych jest powyżej 10, zatem w niniejszej sprawie zastosowanie ma przepis art. 49 k.p.a. i art. 74 ust. 3 ustawy ooś.

RDOŚ w Łodzi pismem z 5 maja 2025 r., znak: WOOŚ.420.6.2025.PMa.3, wystąpił do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie oraz Łódzkiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla powyższego przedsięwzięcia, a w przypadku takiej potrzeby co do zakresu raportu o oddziaływaniu tego przedsięwzięcia na środowisko.

Zawiadomieniem z 5 maja 2025 r., znak: WOOŚ.420.6.2025.PMa.4, RDOŚ w Łodzi zawiadomił wnioskodawcę o wszczęciu postępowania dla ww. przedsięwzięcia, organie właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, organach uczestniczących w prowadzonym postępowaniu oraz o wystąpieniu do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie oraz Łódzkiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla powyższego przedsięwzięcia, a w przypadku takiej potrzeby co do zakresu raportu o oddziaływaniu tego przedsięwzięcia na środowisko.

Obwieszczeniem z 5 maja 2025 r., znak: WOOŚ.420.6.2025.PMa.5, RDOŚ w Łodzi zawiadomił strony postępowania o ww. czynnościach w sprawie. Powyższe obwieszczenie zostało upublicznione w Urzędzie Miasta i Gminy w Rozprzy oraz zamieszczone na tablicy ogłoszeń w RDOŚ w Łodzi i na stronie internetowej BIP [tut. urzędu](#).

Przy piśmie z 9 maja 2025 r., znak: NS OZNS.9022.271.1.2025.AK Łódzki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny, zwrócił się do RDOŚ w Łodzi o uzupełnienie przesłanej dokumentacji.

14 maja 2025 r. wpłynęło pismo Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie, znak: W.RZŚ.4901.32.2025.BW, w którym zwrócił się do RDOŚ w Łodzi o uzupełnienie przesłanej dokumentacji.

RDOŚ w Łodzi, pismem z 15 maja 2025 r., znak: WOOŚ.420.6.2025.PMa.7, wezwał wnioskodawcę o uzupełnienie informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, zwanej dalej KIP.

16 czerwca 2025 r., do RDOŚ w Łodzi wpłynęło uzupełnienie, stanowiące odpowiedź na powyższe wezwanie.

Pismem z 18 czerwca 2025 r., znak: WOOŚ.420.6.2025.PMa.8, RDOŚ w Łodzi wystąpił ponownie o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla powyższego przedsięwzięcia, a w przypadku takiej potrzeby co do zakresu raportu o oddziaływaniu tego przedsięwzięcia na środowisko do organów opiniujących.

Zawiadomieniem z 18 czerwca 2025 r., znak: WOOŚ.420.6.2025.PMa.9, RDOŚ w Łodzi zawiadomił wnioskodawcę o wpływie uzupełnienia do RDOŚ w Łodzi oraz ponownym wystąpieniu do organów opiniujących o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla powyższego przedsięwzięcia, w przypadku takiej potrzeby co do zakresu raportu o oddziaływaniu tego przedsięwzięcia na środowisko.

Obwieszczeniem z 18 czerwca 2025 r., znak: WOOŚ.420.6.2025.PMa.10, RDOŚ w Łodzi zawiadomił strony postępowania o ww. czynnościach w sprawie. Powyższe obwieszczenie zostało upublicznione w Urzędzie Miasta i Gminy w Rozprzy oraz zamieszczone na tablicy ogłoszeń w RDOŚ w Łodzi i na stronie internetowej BIP [tut. urzędu](#).

Przy piśmie z 26 czerwca 2025 r., znak: NS OZNS.9022.271.1.2025.AK Łódzki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny wyraził ponowną opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Przy piśmie z 7 lipca 2025 r., znak: W.RZŚ.4901.32.2025.BW.2, Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dodatkowych warunków i wymagań.

RDOŚ w Łodzi, z uwagi na ogólne warunki wyrażone w ww. opinii Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie, wynikające z przepisów powszechnie obowiązującego prawa oraz dobrych praktyk częściowo odstąpił od określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków lub wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b lub c, lub nałożenia obowiązków działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b lub c, wskazanych w ww. opinii.

18 lipca 2025 r., do RDOŚ w Łodzi wpłynęło pismo Wnioskodawcy z wnioskiem o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności dla przedmiotowego przedsięwzięcia, zgodnie z art. 108 § 1 k.p.a. W przedmiotowym przypadku Wnioskodawca, w uzasadnieniu wniosku o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, powołuje się na ważny interes społeczny w postaci budowy nowych elementów sieci kolejowej pozwalających, m. in. na poprawę funkcjonowania i zwiększenia wydajności sieci komunikacyjnej oraz ważny interes strony, m. in. uzyskania środków finansowych w ramach *Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności*. Realizacja przedsięwzięcia przyniesie również wiele korzyści społecznych poprzez zwiększenie dostępności transportu kolejowego, a tym samym przejęcie pasażerów z transportu drogowego i zmniejszenie ilości pojazdów w ruchu drogowym. Ponadto przedsięwzięcie przyczyni się do rozwoju oraz wsparcia niskoemisyjnego i czystego transportu poprzez zwiększenie udziału transportu kolejowego kosztem transportu samochodowego, a tym samym do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do powietrza.

W związku z tym, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach poprzedza pozostałe decyzje administracyjne wymagane w procesie inwestycyjnym, a także po przeanalizowaniu przedstawionych argumentów, orzeczono o nadaniu niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rygoru natychmiastowej wykonalności.

Zawiadomieniem z 22 lipca 2025 r., znak: WOOŚ.420.6.2025.PMa.15, RDOŚ w Łodzi zawiadomił wnioskodawcę o uzyskaniu opinii Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie oraz Łódzkiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, złożeniu wniosku o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, zebraniu materiału dowodowego wyznaczając jednocześnie 7-dniowy termin na zapoznanie się z aktami w ww. sprawie oraz wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Obwieszczeniem z 22 lipca 2025 r., znak: WOOŚ.420.6.2025.PMa.16, RDOŚ w Łodzi zawiadomił strony postępowania o ww. czynnościach w sprawie. Powyższe obwieszczenie zostało upublicznione w Urzędzie Miasta i Gminy w Rozprzysku oraz zamieszczone na tablicy ogłoszeń w RDOŚ w Łodzi i na stronie internetowej BIP [tu](#). urzędu.

Do dnia wydania niniejszej Decyzji nie wpłynęły żadne uwagi ani wnioski stron postępowania w przedmiotowej sprawie.

Zakres przedsięwzięcia ustalono na podstawie wniosku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., z 7 kwietnia 2025 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz karty informacyjnej przedsięwzięcia i jej uzupełnienia, a także pozostałych załączników dołączonych do ww. wniosku.

Ustalając, czy dla planowanego przedsięwzięcia potrzebne jest przeprowadzenie procedury oceny oddziaływania na środowisko, RDOŚ w Łodzi zbadał, jaki jest rodzaj i skala przedsięwzięcia, lokalizacja, wielkość zajmowanego terenu, zakres robót związanych z realizacją, wykorzystanie zasobów naturalnych oraz emisje i uciążliwości, które potencjalnie wystąpią na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji planowanego przedsięwzięcia.

Określone w niniejszej decyzji warunki znajdują racjonalne uzasadnienie wynikające

z przepisów prawa oraz ogólnie przyjętych zasad zachowania ładu społecznego i poszanowania środowiska naturalnego, oparte są także na wiedzy organu. Uwzględniając te fakty zaproponowane uwarunkowania można umotywować w przedstawiony poniżej sposób.

Przedsięwzięcie polega na budowie toru nr 3 na stacji Rozprza na linii kolejowej nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice na odcinku od km ok. 155,880 do km ok. 156,800. Zakres robót obejmuje fragment działki nr 344/4, obręb Ignaców oraz 593/16 obręb Rozprza, gmina Rozprza, powiat piotrkowski. Długość projektowanego toru wynosi łącznie ok. 920 m. W ramach zadania przewiduje się również zabudowę nowych rozjazdów w projektowanym torze nr 3. Realizacja przedsięwzięcia ma na celu osiągnięcie parametrów eksploatacyjnych oraz cech użytkowych zgodnych z przyjętą kategorią linii, tj. prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich 120 km/h i pociągów towarowych 100 km/h.

Stacja Rozprza położona jest w km ok. 155,485 do km 157,284 na linii nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice. Posiada 4 tory główne, na międzytorzu torów głównych zasadniczych zlokalizowany jest peron dwukrawędziowy do obsługi podróżnych. Jest to peron wyspowy o długości 200 m, szerokości ok. 6 m i wysokości 0,55 m nad główką szyny. Nawierzchnia wykonana jest z betonowej kostki brukowej oraz płyt peronowych z centralnie usytuowanym odwodnieniem liniowym. Funkcjonują także dwa tory boczne - jeden znajduje się przy rampie i placu ładunkowym, drugi jest torem wyciągowym w kierunku południowym. Od stacji odgałęzia się także krótka bocznica. Na stacji Rozprza znajdują się budynki służące prowadzeniu ruchu kolejowego oraz budynek nastawni dysponującej Rozprza, a także pomieszczenia przeleżni. Po stronie południowej terenu inwestycji w km ok. 156,824 linii kolejowej nr 1 znajduje się przejazd kolejowo-drogowy. W km 156,017 na rowie znajduje się przepust masywny jednoprzęsłowy z płyt żelbetowych, który będzie podlegał remontowi.

Powierzchnia terenu, a przy tym roślinność jest silnie przekształcona w wyniku presji antropogenicznej, są to nierzadko siedliska zastępcze o niezidentyfikowanej przynależności fitytosocjologicznej. Występują tu pospolite gatunki ruderalne i chwastów polnych, a także drzewa i zarośla w postaci niewielkich płatów. Nie stwierdzono gatunków chronionych grzybów.

W związku z realizacją przedsięwzięcia nie przewiduje się wycinki drzew i krzewów. Ewentualne wycinki drzew i krzewów będą realizowane na podstawie przepisów wynikających z ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. 2024 r. poz. 697 ze zm.) oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. 2020 r. poz. 1247 ze zm.).

Drzewa i krzewy nie przeznaczone do wycinki, a znajdujące się w zasięgu prac budowlanych zostaną zabezpieczone przed potencjalnym uszkodzeniem.

Realizacja inwestycji wymagać będzie zastosowania materiałów budowlanych takich jak: stalowe szyny, podkłady strunobetonowe i przytwierdzenia sprężyste. W trakcie realizacji wykorzystane zostaną materiały budowlane, które posiadać będą wymagane atesty i deklaracje zgodności. Woda na etapie realizacji przedsięwzięcia będzie dowożona beczkowozami. Będzie ona zużywana na cele socjalno-bytowe pracowników budowy oraz technologiczne. Materiałochłonność i energochłonność prowadzonej budowy nie będzie odbiegać od analogicznych przedsięwzięć o podobnym profilu działalności. Zastosowane rozwiązania techniczne w trakcie budowy będą nowoczesne i nie będą stwarzać trwałych i ponadnormatywnych zagrożeń dla środowiska.

Na etapie eksploatacji wykorzystanie wody, surowców, materiałów, paliw i energii będzie minimalne i związane głównie z eksploatacją, bieżącym utrzymaniem i konserwacją infrastruktury kolejowej.

Technologia prac budowlanych będzie uwzględniała sprawne wykonywanie robót, z wykorzystaniem wysokowydajnych maszyn w obszarze korony torowiska (np. pociągi do układania torów, ładowarki, koparki, dźwigi, wagony do transportu i wbudowywania podsypki).

W miarę możliwości większość prac będzie prowadzona z torów. Jako podstawowy środek transportu będzie wykorzystywana kolej. W przypadku braku możliwości transportu koleją oraz uzupełniająco, do transportu budowlanego wykorzystywane będą istniejące drogi.

Technologia budowy torowiska obejmuje:

- dowieszenie nowego materiału (szyny i podkłady) na miejsce montażu, przy wykorzystaniu głównie transportu kolejowego,
- wykonanie koryta pod tor, z wywiezieniem nadmiaru gruntu,
- ułożenie warstwy ochronnej,
- ułożenie warstwy nowego tłucznia,
- montaż toru,
- podbicie toru wraz z uzupełnieniem warstwy tłucznia.

Zaplecza budowy zostaną zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej nastawni. Zaplecze sprzętowe zostanie zlokalizowane w rejonie km 156,800 od strony planowanego do budowy toru nr 3. Plac budowy i jego zaplecze (w tym zaplecze socjalno-bytowe dla pracowników budowlanych) będzie zorganizowane z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni, zabezpieczone przed możliwością zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi i innymi niebezpiecznymi dla środowiska (np. smary, składniki materiałów budowlanych itp.) poprzez jego utwardzenie (np. z pomocą płyt betonowych) i uszczelnienie (np. za pomocą geomembrany), bądź wykorzystanie w tym celu wcześniej przekształconych i utwardzonych powierzchni, zaopatrzone w przenośne sanitariaty szczelnie odizolowane od gruntu wraz z zapewnieniem bieżącego ich opróżniania, a po zakończeniu realizacji planowanego przedsięwzięcia plac budowy i zaplecza przywrócone zostaną do stanu możliwie zbliżonego do stanu sprzed rozpoczęcia realizacji inwestycji, w tym zwłaszcza w zakresie ukształtowania i pokrycia powierzchni gruntu.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wiąże się z emisjami na etapie budowy jak i funkcjonowania. Na etapie budowy prace powodować będą emisję substancji gazowych i pyłowych do powietrza, emisję drgań i hałasu, powstawać będą odpady budowlane jak i z funkcjonowania zaplecza budowy, generowane będą również ścieki. Oddziaływania te będą przemijalne. Oddziaływania na etapie likwidacji przedsięwzięcia będą charakteryzowały się podobną skalą i czasem oddziaływania. Na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia nastąpi oddziaływanie wynikające głównie z drgań i hałasu w związku z ruchem pociągów, powstawaniem odpadów, odprowadzeniem wód opadowych i roztopowych. W ramach oddziaływania skumulowanego, uwzględniono istniejący ruch pociągów na linii kolejowej nr 1.

W trakcie budowy podstawowym źródłem emisji substancji będzie praca urządzeń i maszyn wykorzystywanych przy budowie. W miejscu prowadzenia robót wystąpi także emisja pyłu, związana z wykonywaniem prac ziemnych, jak również z transportem materiałów sypkich. W celu ograniczenia emisji na etapie budowy, w szczególności emisji niezorganizowanej będą stosowane poniższe wymogi: ograniczenie czasu pracy silników spalinowych, maszyn budowlanych i samochodów na biegu jałowym, wyłączenie silników maszyn w czasie przerw w pracy i załadunku, organizacja plac budowy w taki sposób, aby nie generować niepotrzebnego ruchu pojazdów oraz maszyn budowlanych, używanie do wykonania robót sprzętu zgodnego z normami ochrony środowiska oraz przepisami dotyczącymi jego użytkowania, spełniających standardy techniczne, dbanie o jakość stosowanego paliwa, zraszanie wodą placu budowy w okresach suszy, wykorzystanie (w miarę możliwości) istniejących dróg jako dróg dojazdowych, prowadzenie prac rozbiórkowych i budowlanych w sposób zapewniający najmniejsze zapylenie.

W przypadku analizowanej linii kolejowej – zelektryfikowanej w całości – tabor kolejowy zasilany energią elektryczną nie będzie powodował emisji zanieczyszczeń do powietrza w fazie eksploatacji (za wyjątkiem sporadycznych przejazdów manewrowych lokomotyw spalinowych na odcinkach zelektryfikowanych).

Na etapie budowy źródłem hałasu emitowanego do otoczenia będą maszyny i urządzenia wykorzystywane przy budowie toru i pozostałej infrastruktury. Oddziaływanie to będzie

krótkotrwałe oraz przemieszczające się wraz z frontem robót. Prace budowlane będą wykonywane w porze dnia, dopuszcza się jednak prace w porze nocnej, jeżeli będzie wymagała tego technologia budowy. Pomimo iż etap budowy charakteryzuje się relatywnie wysoką emisją hałasu do środowiska, należy pamiętać, iż czas jego trwania ma charakter epizodyczny, a po zakończeniu prac budowlanych stan klimatu akustycznego wraca do stanu pierwotnego. Ograniczanie emisji hałasu w czasie budowy polega na stosowaniu nowoczesnych maszyn o niskiej emisji hałasu do środowiska, wyposażonych w sprawne układy wydechowe, wszelkiego rodzaju osłony i tłumiki czy elementy tłumiące drgania i w nienagannym stanie technicznym.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia oddziaływanie akustyczne będzie związane z ruchem pociągów poruszających się po terenie przedsięwzięcia. Planowane przedsięwzięcie będzie powodować emisję hałasu zarówno w porze dnia jak i w porze nocy. Dane ruchowe przyjęto zgodnie z założeniami dokonanymi na potrzeby niniejszego przedsięwzięcia, a prognozy ruchu zostały zatwierdzone przez Zarządcę linii kolejowej.

Zgodnie z art. 114 i art. 115 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r. poz. 647 ze zm.), w celu określenia sposobu zagospodarowania terenów wokół analizowanego obszaru, pozyskano uchwalone miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego dla obszarów podlegających analizie, a dla obszarów w których nie ma miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, klasyfikację akustyczną dokonano na podstawie faktycznego zagospodarowania i wykorzystywania terenów na podstawie pism otrzymanych z Urzędu Miasta i Gminy w Rozprzy.

W ramach ograniczenia oddziaływania akustycznego zaproponowano wykonanie ekranów akustycznych pochłaniających oraz pochłaniająco-obijających zgodnie z warunkami wskazanymi w sentencji niniejszej decyzji.

Po uwzględnieniu ekranów akustycznych nie przewiduje się wystąpienia przekroczeń hałasu w porze dnia i nocy dla faktycznie zagospodarowanych terenów chronionych akustycznie.

Na etapie realizacji mogą wystąpić drgania spowodowane pracą maszyn budowlanych. Oddziaływanie te będzie zmienne w czasie w zależności od etapu realizacji przedsięwzięcia, rodzaju zastosowanej technologii, maszyn, urządzeń i czasu trwania poszczególnych faz realizacji. Negatywne oddziaływanie drgań będzie jednak procesem krótkotrwałym (na czas wykonywania robót) i obejmującym swoim zasięgiem najbliższe otoczenie terenu, w którym prowadzone są prace. Ograniczenie emisji drgań w czasie budowy polega na stosowaniu maszyn i urządzeń w dobrym stanie technicznym, z wykorzystaniem bezpiecznych poziomów intensywności energii ich pracy. Eksploatacja linii kolejowych, z uwagi na charakter przenoszonych obciążeń przez poruszające się pojazdy szynowe, stanowi źródło drgań, które przenosząc się do gruntu propagują w kierunku środowiska. Z informacji przedstawionych w KIP, wynika, że eksploatacja linii kolejowej nie powinna powodować zagrożenia dla konstrukcji budynków znajdujących się w pobliżu przedsięwzięcia w zakresie emisji drgań.

Na etapie realizacji nie przewiduje się wykonywania wykopów wymagających ich odwadniania. Nie przewiduje się prowadzenia odwadniania wykopów, stąd nie wystąpi negatywne oddziaływanie w tym zakresie na środowisko gruntowo-wodne. Korytowanie i profilacja torowiska pod zabudowę nowej warstwy ochronnej będzie polegała na usunięciu gruntu wraz z pozostałością starej nawierzchni w postaci tłucznia (maksymalna głębokość do ok. 0,2 m).

Wody opadowe i roztopowe z projektowanego toru nr 3 będą odprowadzone pochyleniem poprzecznym podtorza do najbliższego istniejącego drenażu francuskiego oraz do rowu kolejowego otwartego. W ramach inwestycji nie przewiduje się budowy nowych, przebudowy ani remontu elementów odwodnienia. Nie przewiduje się wystąpienia zwiększonego natężenia wód opadowych i roztopowych mogącego wpłynąć na brak możliwości przyjęcia przez istniejący system tych wód. Zlewnia nie zostanie zwiększona, a istniejące rowy i drenaże zapewniają odpowiednie odwodnienie.

Na etapie budowy będą powstawały odpady związane z pracami budowlanymi, użytkowaniem sprzętu budowlanego oraz w związku z zatrudnieniem pracowników. Przewiduje się, iż w czasie realizacji przedsięwzięcia, powstaną głównie odpady z grupy 15, 17 i 20. W fazie



eksploatacji będą powstawały odpady związane z utrzymaniem infrastruktury kolejowej. Przewiduje się głównie odpady z grupy 13, 15, 16 i 17. Odpady wytworzone w trakcie budowy oraz eksploatacji przedsięwzięcia będą gromadzone selektywnie, w uporządkowany sposób i przechowywane w miejscach do tego specjalnie przeznaczonych i oznakowanych (np. kontenery, pojemniki, zbiorniki, wyznaczone miejsca), w warunkach odpowiednio zabezpieczonych przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz przed dostępem osób postronnych i zwierząt, a następnie przekazywane firmom posiadającym stosowne zezwolenia na zbieranie, odzysk czy unieszkodliwienie odpadów.

Przy prawidłowo prowadzonej gospodarce odpadami na żadnym z etapów niniejszego przedsięwzięcia nie powinno wystąpić negatywne oddziaływanie. Racjonalna gospodarka odpadami, zgodna m.in. z obowiązującymi przepisami o odpadach, ma kluczowe znaczenie w ograniczeniu oddziaływania na środowisko. Oddziaływanie fazy realizacji i eksploatacji zamknie się w granicach planowanego pasa kolejowego lub w bezpośredniej jego bliskości, w związku, z czym nie przewiduje się aby gospodarka odpadami wywierała wpływ na zdrowie i życie ludzi, pod warunkiem spełnienia również warunków jakie zostały określone w niniejszej decyzji. Te rodzaje odpadów, które powstaną, winny być zagospodarowane w sposób zgodny z wymaganiami prawa.

W przedstawionej inwentaryzacji przyrodniczej, załączonej do KIP stwierdzono 1 roślinę objętą ochroną częściową (kocanki piaskowe) na terenie przedsięwzięcia. Stanowisko znajduje się w odległości ok. 2 m od projektowanego toru, w km ok. 156,000 - strona prawa linii kolejowej. Gatunek ten jest pospolity w skali kraju. W wyniku realizacji przedsięwzięcia nastąpi zniszczenie stanowiska. Na terenie przedsięwzięcia nie stwierdzono stanowisk zwierząt chronionych na terenie przedsięwzięcia. W przypadku stwierdzenia występowania gatunków chronionych należy uzyskać zezwolenie właściwego organu na odstąpienie od zakazów w stosunku do gatunków chronionych.

W KIP i jej uzupełnieniu zaproponowano rozwiązania minimalizujące oddziaływanie na poszczególne elementy środowiska zarówno na etapie budowy jak i funkcjonowania przedsięwzięcia, które przeniesiono do warunków niniejszej decyzji.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarem korytarzy ekologicznych. Obserwacje terenowe poczynione w ramach inwentaryzacji przyrodniczej nie sugerują istnienia szlaków regularnych wędrówek zwierząt na terenie przedsięwzięcia, ze względu na charakter badanego terenu, który jest częściowo otoczony zabudową w bezpośrednim sąsiedztwie oraz przebiega równoległe do zwartej zabudowy wiejskiej.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie realizowane na terenie obszaru wymagającego specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub/i ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną oraz innych obszarów objętych ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r. poz. 1478 ze zm.).

Planowane przedsięwzięcie nie wpłynie negatywnie na ww. obszary, z uwagi na znaczną odległość od form ochrony przyrody o których mowa w ustawie o ochronie przyrody.

Planowane przedsięwzięcie położone jest poza obszarami Natura 2000, nie sąsiaduje również bezpośrednio z obszarami Natura 2000. Najbliżej zlokalizowanym obszarem należącym do europejskiej sieci ekologicznej Natura 2000 od planowanego przedsięwzięcia jest obszar specjalnej ochrony siedlisk Dąbrowy w Marianku PLH100027 – w odległości ok. 10,1 km. Biorąc pod uwagę znaczną odległość terenu przedsięwzięcia do ww. obszaru Natura 2000, uwzględniając jego cele ochrony, gatunki i typy siedlisk przyrodniczych będące przedmiotami ochrony, a także zagrożenia i cele działań ochronnych określone dla poszczególnych przedmiotów ochrony, należy uznać, że z uwagi na znaczną odległość i brak powiązania przedsięwzięcia z tym obszarem, nie przewiduje się jakiegokolwiek znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na cele ochrony tego obszaru. Analizując zagrożenia istniejące i potencjalne zidentyfikowane w planach zadań ochronnych dla ww. gatunków i siedlisk przyrodniczych, należy stwierdzić, że przedsięwzięcie nie jest związane bezpośrednio ani pośrednio z tymi zagrożeniami i przedsięwzięcie nie spowoduje takich zmian w środowisku, by stanowiło jakiegokolwiek zagrożenie dla zachowania właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony ww. obszaru Natura 2000.

Podsumowując, przedsięwzięcie, biorąc pod uwagę jego skalę i położenie, nie powinno znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony ww. obszaru Natura 2000, w tym w szczególności nie będzie powodować pogorszenia stanu siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków, dla ochrony których wyznaczono dany obszar Natura 2000, nie będzie wpływać negatywnie na gatunki, dla ochrony których został wyznaczony dany obszar oraz nie pogorszy integralności obszarów Natura 2000 i ich powiązania z innymi obszarami.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w regionie wodnym Środkowej Wisły. Znaczna część inwestycji położona jest w obrębie jednolitej części wód powierzchniowych, zwanych dalej JCWP nr PLRW2000112545349 o nazwie: „Luciąża od Bogdanówki do ujścia”. Jest to naturalna część wód, z umiarkowanym stanem ekologicznym oraz stanem chemicznym poniżej dobrego i złym stanem ogólnym. Zlewnia jest monitorowana od 2016 roku. Wskaźniki determinujące jej stan ekologiczny to: azot ogólny, azot azotanowy, makrobezkręgowce, ichtiofauna oraz stan chemiczny to: benzo(a)piren, benzo(g,h,i)perylen, fluoranten; bromowane difenyletery, rtęć, heptachlor. Główne źródło presji troficznych to nawożenie i depozycja. Główne źródło presji hydromorfologicznych to prostowanie koryt rzek, budowle piętrzące na rzekach głównych. Osiągnięcie celów środowiskowych, jakimi są: dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny dla wskazanej części wód oceniono jako zagrożone. Dla ww. obszaru JCWP wyznaczono derogację terminu osiągnięcia celów środowiskowych na podstawie art. 4 ust. 4 oraz art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej, tj. Dyrektywy 2000/60/WE. Niewielki fragment inwestycji mieści się na obszarze PLRW200010254534499 o nazwie „Bogdanówka”. Jest to także naturalna część wód, o dobrym stanie ekologicznym oraz nieokreślonym stanie chemicznym i stanem ogólnym. Oceny stanu dokonano na podstawie oceny stanu GIOŚ 2014-2019 i oceny eksperckiej. Główne źródło presji hydromorfologicznych to prostowanie koryt rzek, budowle piętrzące na rzekach głównych oraz obiekty mostowe. Osiągnięcie celów środowiskowych, jakimi są: dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny dla wskazanej części wód oceniono jako zagrożone. Dla ww. obszaru JCWP wyznaczono derogację terminu osiągnięcia celów środowiskowych na podstawie art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej, tj. Dyrektywy 2000/60/WE.

Inwestycja położona jest na terenie Jednolitej Części Wód Podziemnych zwanej dalej JCWPd o europejskim kodzie GW600084. Posiada ona dobry stan chemiczny i dobry stan ilościowy. Stan tej JCWPd jest określany jako dobry i jest przeznaczona do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi.

Analizowana linia kolejowa zlokalizowana jest poza obszarami Głównych Zbiorników Wód Podziemnych. Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią.

Nie przewiduje się bezpośredniego wpływu przedsięwzięcia na stan jakościowy, ani ilościowy wód powierzchniowych oraz wód podziemnych.

Jak wskazał Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie realizacja inwestycji nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów środowiskowych dla wymienionych części wód, w tym będzie odbywała się w sposób zapewniający nienaruszalność przepisów prawnych dotyczących ochrony wód, określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Realizacja i funkcjonowanie przedmiotowego przedsięwzięcia nie będzie powodować ryzyka wystąpienia poważnej awarii. Jak wynika z treści przedstawionej dokumentacji, zapewniając odpowiedni stan techniczny infrastruktury kolejowej i taboru, organizację ruchu i przewozów kolejowych, pracowników o odpowiednich kwalifikacjach zawodowych można znacząco ograniczyć możliwość wystąpienia potencjalnej awarii.

Planowane przedsięwzięcie znajdować się będzie na terenie gminy miejsko-wiejskiej Rozprza, dla której gęstość zaludnienia wynosi 74,6 os./km<sup>2</sup> wg danych GUS na 2024 r.

Na terenie przedsięwzięcia nie występują obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek. Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w znacznej odległości od mórz i obszarów wybrzeży.

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami góorskimi i terenami leśnymi. W sąsiedztwie przedsięwzięcia nie zlokalizowano stref ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych. Na terenie przedsięwzięcia nie występują obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia. Na terenie przedsięwzięcia nie występują tereny mające znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne. W zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia i w jego najbliższej okolicy nie występują jeziora i inne naturalne zbiorniki wód stojących. W rejonie przedsięwzięcia nie występują uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

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

Z uwagi na zakres, skalę i charakter prac przewiduje się, że zasięg oddziaływania przedsięwzięcia ograniczy się do terenu jego realizacji oraz terenu z nim sąsiadującego. Mając na uwadze powyższe należy stwierdzić, że przedsięwzięcie, przy założeniach przyjętych w KIP, będzie mieć charakter lokalny i nie będzie oddziaływać w sposób znaczący na obszary geograficzne i znaczną liczbę ludności.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji.

### **POUCZENIE**

Od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi w terminie 14 dni od daty otrzymania decyzji.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi.

Z dniem doręczenia Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Łodzi oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Niniejsza decyzja nie zwalnia od konieczności uzyskania odrębnego zezwolenia na odstępstwa od zakazów wymienionych w art. 51 i 52 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r. poz. 1478 ze zm.), w przypadku, gdy realizacja prac wiąże się z naruszeniem zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków roślin, grzybów i zwierząt podlegających ochronie gatunkowej.

*Organ pobrał opłatę skarbową za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz za dokumenty stwierdzające udzielenie pełnomocnictw, zgodnie z załącznikiem do ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 1154).*

**Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska w Łodzi**

Grzegorz Socha  
/dokument podpisany elektronicznie/

Otrzymują:

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S. A., reprezentowana przez pełnomocnika
2. Pozostałe strony postępowania – powiadomienie zgodnie z art. 49 k.p.a.

Do wiadomości:

1. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie (ePUAP)
2. Łódzki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny (ePUAP)

Sprawę prowadzi: Paulina Markowska tel. 42 665 09 68



# REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W ŁODZI

## **Załącznik nr 1 do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi Nr 7/2025 z 26 sierpnia 2025 r. – Charakterystyka przedsięwzięcia**

Przedsięwzięcie polega na budowie toru nr 3 na stacji Rozprza na linii kolejowej nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice na odcinku od km ok. 155,880 do km ok. 156,800. Zakres robót obejmuje fragment działki nr 344/4, obręb Ignaców oraz 593/16 obręb Rozprza, gmina Rozprza, powiat piotrkowski. Długość projektowanego toru wynosi łącznie ok. 920 m. W ramach zadania przewiduje się również zabudowę nowych rozjazdów w projektowanym torze nr 3. Realizacja przedsięwzięcia ma na celu osiągnięcie parametrów eksploatacyjnych oraz cech użytkowych zgodnych z przyjętą kategorią linii, tj. prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich 120 km/h i pociągów towarowych 100 km/h.

Stacja Rozprza położona jest w km 155,485 – 157,284 na linii nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice. Posiada 4 tory główne, na międzytorzu torów głównych zasadniczych zlokalizowany jest peron dwukrawędziowy do obsługi podróźnych. Jest to peron wyspowy nr 1 o dł. 200 m, szerokości ok. 6 m i wysokości 0,55 m nad główką szyny. Funkcjonują także dwa tory boczne - jeden znajduje się przy rampie i placu ładunkowym, drugi jest torem wyciągowym w kierunku południowym. Od stacji odgałęzia się także krótka bocznicą. Na stacji Rozprza znajdują się budynki służące prowadzeniu ruchu kolejowego oraz budynek nastawni dysponującej Rozprza, a także pomieszczenia przeładunkowe. Po stronie południowej terenu inwestycji w km ok. 156,824 linii kolejowej nr 1 znajduje się przejazd kolejowo-drogowy. W km 156,017 na rowie znajduje się przepust masywny jednoprzęsłowy z płyt żelbetowych, który będzie podlegał remontowi. Wody opadowe i roztopowe z terenu przedsięwzięcia będą odprowadzane poprzez istniejący system odwodnienia obejmujący drenaż i rowy trawiaste.

Powierzchnia terenu, a przy tym roślinność jest silnie przekształcona w wyniku presji antropogenicznej, są to nierzadko siedliska zastępcze o niezidentyfikowanej przynależności fitosocjologicznej. Występują tu pospolite gatunki ruderalne i chwastów polnych, a także drzewa i zarośla w postaci niewielkich płatów. Nie stwierdzono gatunków chronionych grzybów.

W związku z realizacją przedsięwzięcia nie przewiduje się wycinki drzew i krzewów. Ewentualne wycinki drzew i krzewów będą realizowane na podstawie przepisów wynikających z ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. 2024 r. poz. 697 ze zm.) oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. 2020 r. poz. 1247 ze zm.).

Drzewa i krzewy nie przeznaczone do wycinki, a znajdujące się w zasięgu prac budowlanych zostaną zabezpieczone przed potencjalnym uszkodzeniem.

**Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Łodzi**

W ramach przedsięwzięcia projektuje się następujące ekrany akustyczne pochłaniające:

| Lp. | Kilometraż [km]   | Strona LK | Długość [m] | Wysokość [m] | Rodzaj                   |
|-----|-------------------|-----------|-------------|--------------|--------------------------|
| 1   | 155,880 - 155,989 | prawa     | 109         | 3,5          | Pochłaniający            |
| 2   | 156,142 - 156,240 | lewa      | 98          | 3            | Pochłaniający            |
| 3   | 156,438 - 156,521 | prawa     | 83          | 6,5          | Pochłaniająco-odbijający |
| 4   | 156,588 - 156,694 | lewa      | 106         | 4,5          | Pochłaniający            |
| 5   | 156,700 - 156,765 | prawa     | 65          | 3,5          | Pochłaniający            |

Planuje się zastosować ekrany akustyczne pochłaniające o następujących parametrach: jednolite wskaźnik właściwości pochłaniania od dźwięków powietrznych  $DL_{\alpha} > 8$  dB zgodnie z normą PN-EN 1793-1:2017, klasa izolacyjności akustycznej  $DL_R > 24$  dB, zgodnie z PN-EN 1793-2:2018. W przypadku ekranu nr 3 planuje się wykonać go jako ekran pochłaniający o ww. parametrach do wysokości 1,5 m, natomiast pozostałą część (tj. od 1,5 m do 6,5 m) planuje się wykonać jako ekran odbijający.

Zaplecza budowy zostaną zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej nastawni. Zaplecze sprzętowe zostanie zlokalizowane w rejonie km 156,800 od strony planowanego do budowy toru nr 3.

**Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska w Łodzi**

Grzegorz Socha  
/dokument podpisany elektronicznie/