



## **REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W ŁODZI**

Łódź, 12 maja 2026 r.

WOOŚ.420.9.2025.PMa.30

### **DECYZJA Nr 2/2026 z 12 maja 2026 r. o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 1691), 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 oos”, § 3 ust. 1 pkt 60, § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 29, § 3 ust. 1 pkt 62, § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 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 18 lipca 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 polegającego na budowie stacji Biała Rawska na linii kolejowej nr 4 w ramach projektu "Modernizacja linii kolejowej nr 4 - Centralna Magistrala Kolejowa etap II".**
- 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 600 – 2200, 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 granicach terenu kolejowego, nieużytków, terenów z zabudową usługową, przemysłową, magazynową, a jeżeli nie będzie to możliwe – na innych gruntach, na terenie uszczelnionym i zabezpieczonym przed przedostaniem się zanieczyszczeń, w tym substancji ropopochodnych do środowiska.  
Nie należy lokalizować/składować ich:
    - a) w bliskim sąsiedztwie koryta rzeki Białka (tj. w odległości do 30 m);

- b) od km 38+100 do km 40+000 linii kolejowej nr 4, przy torze nr 1;
  - c) w miejscach zidentyfikowanych stanowisk chronionych gatunków roślin, zwierząt i grzybów i innych terenów cennych przyrodniczo wskazanych przez nadzór przyrodniczy;
  - d) na terenach zadrzewionych i zakrzewionych;
  - e) w bliskim sąsiedztwie zabudowy chronionej akustycznie.
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. 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.
  5. W przypadku stwierdzenia konieczności odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych. Do minimum ograniczyć czas odwadniania wykopu oraz ograniczyć wpływ ww. prac do terenu działki inwestycyjnej. Wody z odwodnienia po podczyszczeniu z zawiesiny mineralnej kierować do tymczasowych zbiorników retencyjnych lub bezpośrednio kierować do istniejących rowów odwadniających, do sieci kanalizacji deszczowej lub naturalnych cieków wodnych.
  6. Wody opadowe z terenu zapleczy budowlanych po podczyszczeniu do wymaganych parametrów odprowadzać do istniejącego systemu odwodnienia.
  7. Wody opadowe i roztopowe z nowoprojektowanych obiektów kolejowych (torowisko) poprzez spadki podłużne odprowadzać systemem drenażowym, (kolektory, korytka i rowy kolejowe) do projektowanych zbiorników odparowująco-rozsączających:
    - a) zbiornik ZB1 o pojemności min. 357,2 m<sup>3</sup> (na działkach nr 147 i 73, obręb Żurawia);
    - b) zbiornik ZB2 o pojemności min. 923,7 m<sup>3</sup> (na działkach nr 141 i 154, obręb Żurawia).
  8. Wody opadowe i roztopowe z projektowanego parkingu i przebudowywanej drogi technologicznej poprzez system rowów, drenaży, kolektorów oraz otwartych i zamkniętych korytek odprowadzać do zbiorników odparowująco-rozsączających ZB1 i ZB2.
  9. W przypadku intensywnych lub długotrwałych opadów deszczu w wyniku którego nastąpi napełnienie zbiorników odparowująco-rozsączających, nadmiar wody kierować do cieku bez nazwy w km 38+290 i rzeki Białka w km 40+881.
  10. Wody opadowe i roztopowe z peronów poprzez korytka, zamkniętą i otwartą kanalizacją wprowadzać do kolejowych rowów odwadniających.
  11. Wody opadowe i roztopowe z wiaduktu pieszo-rowerowego oraz z przejścia podziemnego odprowadzać poprzez korytka liniowe do pompowni i systemu odwadniania układu torowego.
  12. Przy prowadzeniu prac związanych z rozbiórką i budową przepustu kolejowego w km 39+080 należy wykonać zabezpieczenie w postaci siatki podwieszanej pod obiektem. Roboty budowlane prowadzić wyłącznie z brzegu cieku.
  13. Wodę na cele socjalne i technologiczne na etapie budowy pobierać z sieci wodociągowej po uzgodnieniu z gestorem sieci lub dostarczać beczkowitzem.
  14. Powstające na etapie realizacji ścieki socjalno-bytowe z zaplecza gromadzić w szczelnych zbiornikach bezodpływowych, których zawartość systematycznie usuwać przez uprawnione podmioty, a następnie wywozić na oczyszczalnię ścieków.
  15. Wodę na cele socjalne na etapie eksploatacji pobierać z sieci wodociągowej.
  16. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia ścieki socjalno-bytowe odprowadzać do szczelnego zbiornika bezodpływowego o pojemności min. 30 m<sup>3</sup>, którego zawartość systematycznie usuwać przez uprawnione podmioty, a następnie wywozić na oczyszczalnię ścieków.

17. 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 (np. unikać rozsypywania materiałów pylistych na terenie budowy, osłaniać składowiska kruszyw i piasku zawierające drobne frakcje pyłowe przed działaniem wiatru, w dni słoneczne i wietrzne stosować zraszanie potencjalnych miejsc wtórnego pylenia za pomocą 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.).
18. Odpady wytworzone w trakcie budowy oraz eksploatacji przedsięwzięcia należy 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.
19. 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.
20. Po zakończeniu zasadniczych prac budowlanych zabezpieczone usunięte warstwy urodzajne gleby należy wykorzystać do humusowania wybranych nawierzchni.
21. Wycinkę ograniczyć wyłącznie do drzew, krzewów i podrostów kolidujących z planowanym przedsięwzięciem.
22. Wycinkę prowadzić poza sezonem lęgowym i rozrodczym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października włącznie. W uzasadnionych przypadkach dopuszcza się przeprowadzenie wycinki w innym terminie, jednak nie wcześniej niż 1 sierpnia, jednakże planowaną wycinkę należy wtedy poprzedzić bezpośrednio ekspertyzą ornitologiczną stwierdzającą brak zasiedlenia ptaków w rejonie drzewa w przestrzeni o promieniu równym wysokości drzewa planowanego do usunięcia. Nadzór ornitologiczny obecny przy procesie wycinkowym winien zbadać każde drzewo pod kątem obecności czynnych gniazd i wstrzymać wycinkę do czasu trwałego opuszczenia gniazda lub wystąpić o stosowną derogację do organu ochrony przyrody.
23. Za wycięte drzewa i krzewy wykonać nasadzenia min. 720 szt. drzew. Nasadzenia wykonać na terenie gminy Biała Rawska, obręb Żurawia, działki nr 297, 298, 299.
24. Do nasadzeń należy wykorzystać gatunki rodzime (zalecana forma naturalna, typowa, nieodmianowa), dostosowane do warunków gruntowo-wodnych, świetlnych, glebowych i charakteru istniejącej zieleni. Wykorzystywane do nasadzeń rośliny winny mieć prawidłowo ukształtowany system korzeniowy oraz koronę. Sadzonki nie mogą być pokaleczone oraz posiadać oznak chorobowych. Nasadzenia należy przeprowadzić z wyłączeniem miesięcy: czerwiec, lipiec i sierpień. Posadzone drzewa opalikować, a przyziemną część pnia zabezpieczyć przed uszkodzeniami wynikającymi z wykaszania terenu.
25. W trakcie eksploatacji przedsięwzięcia zapewnić stosowną opiekę i pielęgnację drzew i krzewów znajdujących się na terenie przedsięwzięcia, a 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. Dopuszcza się także stosowanie podziemnych i naziemnych systemów nawadniania zapewniających ww. skutek.

26. W pobliżu zadrzewień nie podlegających wycince prace prowadzić ze szczególną ostrożnością. Zadrzewienia zabezpieczyć przed urazami mechanicznymi i innymi uszkodzeniami poprzez np. ich wygradzenie lub oszalowanie pni drzew deskami zamocowanymi za pomocą drutu, z zastosowaniem materiału amortyzującego (mata słomiana, juta itp.). Prace w obrębie strefy korzeniowej wykonywać ręcznie, ograniczając wykorzystanie sprzętu mechanicznego. Minimalizować ruch pojazdów i maszyn budowlanych wokół drzew w obrębie strefy wyznaczonej przez obrys jego korony. W obrębie systemu korzeniowego pozostawionych drzew nie 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, zasypać w jak najszybszym czasie lub przykryć matami jutowymi.
27. Na etapie realizacji inwestycji zapewnić stały nadzór przyrodniczy. Nadzór ten powinien składać się ze specjalistów (dendrolog, herpetolog, ornitolog) posiadających wykształcenie z dziedziny ochrony środowiska lub pokrewnej oraz udokumentowane doświadczenie w prowadzeniu prac terenowych, identyfikacji szaty roślinnej oraz gatunków fauny. Nadzór przyrodniczy obejmować powinien w szczególności:
- prorowadzenie regularnych kontroli placu budowy (w tym wykopów, zagłębień wypełnionych wodą, zastoisk i zalewisk, rowów, studni, elementów urządzeń podczyszczających wody opadowe) w celu ochrony uwięzionych osobników zwierząt, uwalnianie ich i przenoszenie poza plac budowy, w miejsca o cechach siedliska, w których występują w sposób naturalny;
  - nadzór nad zabezpieczeniem placu budowy przed dostępem małych zwierząt, w tym w szczególności płazów, poprzez nadzór wykonania tymczasowych ogrodzeń herpetologicznych oraz kontrolę stanu i lokalizacji tych ogrodzeń;
  - kontrolę drzew i krzewów przewidzianych do wycinki pod kątem występowania zasiedlonych dziupli i gniazd przed wycinką i w czasie jej trwania;
  - kontrola obiektów kubaturowych oraz przepustów przed ich rozbiórką pod kątem zasiedlania ich przez chronione gatunki zwierząt (w szczególności nietoperze);
  - nadzór nad prawidłowością zabezpieczenia drzew nie przeznaczonych do usunięcia przed uszkodzeniem;
  - nadzór nad realizacją nasadzeń zastępczych planowanych do wykonania w ramach inwestycji,
  - nadzór nad rekultywacją terenów przekształconych czasowo w okresie trwania realizacji inwestycji;
  - udział w ustalaniu lokalizacji zapleczy budowy i baz materiałowych;
  - kontrola terenu przewidzianego pod zaplecze budowy, bazy sprzętowe i materiałowe pod kątem występowania chronionych gatunków grzybów, roślin, zwierząt, siedlisk przyrodniczych oraz nadzór nad rekultywacją terenu po zakończeniu inwestycji.
28. Na etapie realizacji należy zastosować tymczasowe ochronne wygradzenia herpetologiczne we wskazanych poniżej lokalizacjach zinwentaryzowanych siedlisk herpetofauny:
- km 38+190 – km 38+400 linii kolejowej nr 4, strona prawa i lewa linii kolejowej;
  - km 38+890 – km 38+905 linii kolejowej nr 4, strona lewa linii kolejowej;
  - km 39+700 – km 39+900 linii kolejowej nr 4, strona lewa linii kolejowej;
  - km 40+830 – km 40+880 linii kolejowej nr 4, prawa i lewa linii kolejowej.
29. Wygradzenia powinny posiadać wysokość min. 40 cm (zalecana min. 50 cm) części nadziemnej zakończonej dodatkowo przewieszką o szerokości min. 5 cm (zalecana min. 10 cm), odgiętą pod kątem 45-90° „na zewnątrz” od pasa robót. Część podziemna wygradzenia powinna być wkopana w

ziemię na głębokość min. 10 cm (zalecana min. 15 cm). Ogrodzenie należy wykonać z geotkaniny lub folii polimerowej o trwałym naciągu. Materiał płotków powinien być naciągnięty na słupki o rozstawie ok. 2-3 m. W przypadku zastosowania siatki oczka nie mogą przekraczać wymiarów 0,5x0,5 cm. Wolne końce ogrodzeń należy zakończyć U-kształtnymi zawrotkami. Prace związane z montażem tymczasowych płotków herpetologicznych powinny odbywać się pod nadzorem specjalisty herpetologa. Po zakończeniu budowy płotki należy usunąć.

30. Prace w rejonie siedliska płazów, zlokalizowanego w km 38+880 – km 39+918 przeprowadzić poza okresem rozrodczym płazów, tj. poza okresem od 1 marca do 30 czerwca.
31. Zaprojektować ekran akustyczny w km 40+193 – 40+243 (prawa strona linii kolejowej) o długości 50 m i wysokości 4 m, gwarantujący dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie. Zastosować ekran akustyczny pochłaniający o następujących parametrach: jednolicebowy wskaźnik właściwości pochłaniania od dźwięków powietrznych  $DL\alpha \geq 10$  dB zgodnie z normą PN-EN 1793-1:2017, klasa izolacyjności akustycznej  $DL_R \geq 24$  dB, zgodnie z PN-EN 1793-2:2018.
32. W celu dotrzymania wartości dopuszczalnych hałasu skumulowanego w porze nocy na modernizowanej drodze dojazdowej (ok. km 38+214 LK4) należy wykonać cichą nawierzchnię (SMA LA) na długości 85 m od skrzyżowania drogi dojazdowej z drogą gminną 113256E.

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

#### **UZASADNIENIE**

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi (zwanego dalej RDOŚ w Łodzi) wpłynął wniosek z 18 lipca 2025 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S. A., reprezentowanej przez pełnomocnika, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie stacji Biała Rawska na linii kolejowej nr 4 w ramach projektu "Modernizacja linii kolejowej nr 4 - Centralna Magistrała Kolejowa etap II". Do wniosku załączono wszystkie wymagane załączniki zgodnie z art. 74 ustawy ooś, wobec czego 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 (zwanego dalej Dyrektorem RZGWWP w Warszawie) oraz Łódzki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny (zwanego dalej ŁPWIS).

Planowane przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 60, § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 29, § 3 ust. 1 pkt 62, § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 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 29 lipca 2025 r., znak: WOOS.420.9.2025.PMa, 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 29 lipca 2025 r., znak: WOOS.420.9.2025.PMa.2 oraz obwieszczeniem z 29 lipca 2025 r.,

znak: WOOŚ.420.9.2025.PMa.3, RDOŚ w Łodzi RDOŚ w Łodzi zawiadomił Wnioskodawcę oraz pozostałe strony postępowania o wszczęciu postępowania, organie właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, organach uczestniczących w prowadzonym postępowaniu oraz o wystąpieniu do tych organów o opinie. Powyższe obwieszczenie zostało upublicznione w Urzędzie Miasta i Gminy w Białej Rawskiej oraz zamieszczone na tablicy ogłoszeń w RDOŚ w Łodzi i na stronie internetowej BIP tut. urzędu. Przy piśmie z 12 sierpnia 2025 r., znak: NS OZNS.9022.271.2.2025.DWŁ Łódzki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny, wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

2 września 2025 r. wpłynęło pismo Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie z 18 sierpnia 2025 r., znak: W.RZŚ.4901.43.2025.KW, w którym zwrócił się do RDOŚ w Łodzi o uzupełnienie przesłanej dokumentacji.

Pismami z 3 września 2025 r., znak: WOOŚ.420.9.2025.PMa.5, 3 listopada 2025 r., znak: WOOŚ.420.9.2025.PMa.10, 30 stycznia 2026 r., znak: WOOŚ.420.9.2025.PMa.17, 10 marca 2026 r., znak: WOOŚ.420.9.2025.PMa.22, RDOŚ w Łodzi zwracał się do wnioskodawcy o uzupełnienie informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, zwanej dalej KIP.

Wnioskodawca przy pismach z 8 października 2025 r., 8 stycznia 2026 r., 18 lutego 2026 r. oraz z 30 marca 2026 r., przesłał uzupełnienia KIP w odpowiedzi na pisma RDOŚ w Łodzi.

RDOŚ w Łodzi występował 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, każdorazowo po wpływie ww. uzupełnień, pismami z 13 października 2025 r., znak: WOOŚ.420.9.2025.PMa.6, 12 stycznia 2026 r., znak: WOOŚ.420.9.2025.PMa.13, 19 lutego 2026 r., znak: WOOŚ.420.9.2025.PMa.18 i 31 marca 2026 r., znak: WOOŚ.420.9.2025.PMa.23.

W toku prowadzonego postępowania, RDOŚ w Łodzi zawiadamiał Wnioskodawcę oraz pozostałe strony postępowania o wpływie uzupełnień KIP do RDOŚ w Łodzi, ponownych wystąpieniach do organów opiniujących 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, a także poinformował o niedotrzymaniu terminu wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji, z uwagi na szczególnie skomplikowany charakter sprawy administracyjnej, konieczność uzyskania opinii/uzgodnień organów współdziałających oraz konieczność dokładnego przeanalizowania całego materiału dowodowego w sprawie oraz o nowym terminie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. RDOŚ w Łodzi powiadamiał również organy samorządowe, właściwie miejscowo o ww. czynnościach w sprawie na podstawie art. 74 ust. 3aa ustawy o oś.

Przy piśmie z 22 października 2025 r., znak: NS OZNS.9022.271.5.2025.DWŁ Łódzki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny wyraził ponowną opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Pismami z 26 stycznia 2026 r., znak: NS OZNS.9022.11.2026.DWŁ, 02 marca 2026 r., znak: NS OZNS.9022.19.5.2026.DWŁ oraz 02 kwietnia 2026 r., znak: NS OZNS.9022.19.9.2026.DWŁ ŁPWIS podtrzymał swoje stanowisko.

Po zapoznaniu się z uzupełnieniem z 8 października 2025 r., pismem z 29 października 2025 r., znak: W.RZŚ.4901.43.2025.KW.2, Dyrektor RZGWPP 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. Po zapoznaniu się z

uzupełnieniem z 8 stycznia 2026 r., Dyrektor RZGWWP, pismem z 26 stycznia 2026 r., znak: W.RZŚ.4901.43.2025.KW.3 podtrzymał swoje stanowisko z 29 października 2025 r. Po zapoznaniu się z uzupełnieniem z 18 lutego 2026 r., pismem z 5 marca 2026 r., znak: W.RZŚ.4901.43.2025.KW.4, Dyrektor RZGWWP 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. Po zapoznaniu się z uzupełnieniem z 30 marca 2026 r., pismem z 13 kwietnia 2026 r., znak: W.RZŚ.4901.43.2025.KW.5, Dyrektor RZGWWP 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.

Zawiadomieniem z 14 kwietnia 2026 r., znak: WOOŚ.420.9.2025.PMa.27 oraz obwieszczeniem z 14 kwietnia 2026 r., znak: WOOŚ.420.9.2025.PMa.28, RDOŚ w Łodzi zawiadomił Wnioskodawcę oraz pozostałe strony postępowania 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, 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, a także poinformował o niedotrzymaniu terminu wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji, z uwagi na obowiązek zapewnienia stronom postępowania czasu na zapoznanie się z aktami w ww. sprawie i wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, uwzględniając także czas potrzebny na zawiadamianie stron przez obwieszczenie oraz o nowym terminie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Powiadomieniem z 14 kwietnia 2026 r., znak: WOOŚ.420.9.2025.PMa.29, RDOŚ w Łodzi poinformował organy samorządowe, właściwie miejscowo o ww. czynnościach w sprawie na podstawie art. 74 ust. 3a ustawy ooś.

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 18 lipca 2025 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz karty informacyjnej przedsięwzięcia i jej uzupełnień, 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 umotywić w przedstawiony poniżej sposób.

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie na linii kolejowej nr 4 CMK na odcinku od ok. km 38+100 do ok. km. 41+500, tj. na długości ok. 3,4 km. Planowane przedsięwzięcie usytuowane jest w granicach administracyjnych województwa łódzkiego, na terenie powiatu rawskiego, gminy Biała Rawska. W ramach projektu przewiduje się prace polegające na: budowie torów głównych dodatkowych wraz z siecią trakcyjną, zabudowie rozjazdów, budowie dwóch peronów o długości 400 m, budowie przejścia pod torami, budowie wiaduktu pieszo-rowerowego, budowie parkingu wraz z dojazdami, budowie obiektów obsługi podróżnych (poczekalnie, dojazdy, chodniki), budowie przepustów, przebudowie ścieżki rowerowej, przebudowie istniejącej infrastruktury drogowej po prawej i lewej stronie torów, przebudowie wiaduktu drogowego wzdłuż DW 725 (do przeprowadzenia pod nim czterech torów) wraz z przebudową skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 725 z drogą dojazdową do stacji, zabudowie urządzeń sterowania ruchem kolejowym, przebudowie dróg technologicznych, przebudowie LPN.

Powierzchnia terenu, na której będzie realizowana inwestycja wynosi ok. 37,03 ha. Analizowany odcinek linii kolejowej nr 4 przebiega głównie w sąsiedztwie gruntów ornych oraz sadów, pod koniec odcinka występują tereny leśne. Linia kolejowa w km ok. 40+870 przecina rzekę Białka. W ramach planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się żadnych prac na moście nad rzeką Białka.

W związku z realizacją przedsięwzięcia zostanie wykonana wycinka drzew i krzewów, kolidujących z planowaną infrastrukturą. Wnioskodawca przewiduje wycinkę drzew w ilości: 380 szt. (drzewa o pierśnicy do 50 cm), 75 szt. (od 51 cm do 100 cm pierśnicy), 13 szt. (od 101 cm do 150 cm pierśnicy) oraz 34 460 m<sup>2</sup> zadrzewień i krzewów. Wycinka zostanie przeprowadzona poza sezonem rozrodczym i lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października włącznie. W przypadku konieczności wykonania wycinki w innym terminie, jednak nie wcześniej niż 1 sierpnia, planowaną wycinkę należy wtedy poprzedzić bezpośrednio ekspertyzą ornitologiczną. Okres pomiędzy 1 marca do 31 lipca to czas najwyższej wrażliwości zwierząt związany z okresem rozrodu oraz odchowu i dyspersji płożowej młodych. Natomiast wycinka drzew i krzewów w tym okresie będzie wiązała się nie tylko z bezpośrednim niszczeniem siedlisk ptaków, ale również z gwałtownym i bardzo istotnym przekształceniem szeroko rozumianego otoczenia gniazd, w tym znajdujących się poza terenem objętym wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Skutkiem tego może być porzucanie lęgów wynikające z płoszenia i niepokojenia osobników dorosłych oraz utraty przestrzeni żerowiskowej, a tym samym ograniczenia możliwości wykarmienia młodych. Działania związane z wycinką drzew i krzewów w okresie lęgowym, także niezasielonych przez ptaki, może powodować znaczące negatywne oddziaływanie na lokalne populacje prowadzące do ich zmniejszenia lub całkowitego zaniku, w związku z czym w sentencji niniejszego postanowienia RDOŚ w Łodzi wskazał termin wycinki drzew i krzewów.

Za wycięte drzewa i krzewy, wnioskodawca planuje wykonanie nasadzeń min. 720 szt. drzew które zostaną wykonane na terenie Gminy Biała Rawska, obręb Żurawia, działki nr 297, 298, 299. Proponowany dobór gatunków drzew i krzewów do realizacji nasadzeń zastępczych, stanowiących działania kompensujące, obejmuje gatunki rodzime, odporne na lokalne warunki siedliskowe oraz sprzyjające zachowaniu i odtwarzaniu bioróżnorodności. 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 np. stalowe szyny, podkłady strunobetonowe, prefabrykowane żelbetowe elementy, kruszywo, materiały izolacyjne, kable i rury osłonowe itp.. W trakcie realizacji wykorzystane zostaną materiały budowlane, które posiadać będą wymagane atesty i deklaracje zgodności. Woda na etapie realizacji przedsięwzięcia będzie dowożona beczkowozami lub pobierana z sieci wodociągowej. 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.

Zaplecza budowy w tym bazy sprzętowo-materiałowe w pierwszej kolejności lokalizowane będą na terenie kolejowym, czyli na terenach przekształconych antropogenicznie, niekolidujących z istniejącą infrastrukturą oraz lokalnym zagospodarowaniem terenu, a jeżeli nie będzie to możliwe na innych odpowiednio zabezpieczonych gruntach. W niniejszej decyzji wskazano miejsca, w których lokalizacja zaplecza budowy nie jest możliwa. Zakłada się, że zaplecza budowy zostaną zlokalizowane w następujących miejscach:

- od km 38+189 do km 39+416 przy torze nr 2,
- od km 39+800 do km 41+000 przy torze nr 2,
- od km 40+000 do km 41+000 przy torze nr 1.

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, powstawaniem ścieków sanitarnych, odprowadzeniem wód opadowych i roztopowych.

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, spełniającego 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. Przewiduje się, że budowa parkingu oraz budowa i przebudowa dróg nie spowodują przekroczeń dopuszczalnych poziomów stężeń substancji w powietrzu. Emisja tych substancji będzie znikoma, a ich stężenie nie będzie powodować przekroczeń wartości dopuszczalnych, ponieważ na drogach technologicznych i dojazdowych do stacji Biała Rawska przewiduje się niskie natężenie ruchu.

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. W ramach analizy oddziaływania akustycznego skumulowanego uwzględniono również ruch po projektowanych i przebudowywanych drogach.

Zgodnie z art. 114 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.

W ramach ograniczenia oddziaływania akustycznego zaproponowano wykonanie ekranu akustycznego pochłaniającego zgodnie z warunkami wskazanymi w sentencji niniejszej decyzji.

W celu dotrzymania wartości dopuszczalnych hałasu skumulowanego w porze nocy, na modernizowanej drodze dojazdowej przewiduje się zastosowanie cichej nawierzchni (SMA LA) na długości 85 m od skrzyżowania drogi dojazdowej z drogą gminną 113256E. Przeprowadzone obliczenia po zastosowaniu cichej nawierzchni na zaproponowanym odcinku potwierdzają dotrzymanie wartości dopuszczalnych na granicy terenów chronionych akustycznie.

Po uwzględnieniu cichej nawierzchni, projektowanego ekranu akustycznego i ekranów akustycznych realizowanych w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej nr 4 – Centralna Magistrala Kolejowa etap II” 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 może zajść potrzeba wykonania wykopów wymagających ich odwadniania. Planowana maksymalna głębokość wykopów wynosi maksymalnie do 5 m w rejonie planowanego przejścia pod torami kolejowymi. Wody pochodzące z odwodnienia będą kierowane do tymczasowych zbiorników retencyjnych lub bezpośrednio do istniejących rowów odwadniających, a następnie – do sieci kanalizacji deszczowej lub naturalnych cieków wodnych.

Na etapie eksploatacji, w związku z realizacją poczekalni dla pasażerów przewiduje się zapotrzebowanie na wodę na poziomie 2 m<sup>3</sup>/dzień. Woda będzie dostarczana z sieci wodociągowej. Powstające ścieki sanitarne będą odprowadzane do zbiornika bezodpływowego o pojemności min. 30 m<sup>3</sup>.

W związku z koniecznością zapewnienia odpowiedniego odwodnienia projektowanego przedsięwzięcia zastosowano rozwiązania mające na celu sprawne przejęcie i odprowadzenie wód opadowych i roztopowych. Zaproponowany sposób odwodnienia istniejącej i projektowanej infrastruktury będzie wystarczający. Nie występuje też potrzeba zastosowania urządzeń podczyszczających wody opadowe i roztopowe, gdyż prognozowane zanieczyszczenie wód spływających z powierzchni utwardzonej nie przekracza granicznych wartości wyznaczonych w przepisach odrębnych. Po realizacji inwestycji wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane w sposób przedstawiony poniżej.

Poza nowoprojektowanymi obiektami jakimi są perony na stacji Biała Rawska, parking i przebudowywana droga technologiczna odwodnienie na linii kolejowej nie ulegnie zmianie. Nawierzchnia kolejowa jest przepuszczalna w związku z czym wody opadowe i roztopowe wprowadzane są bezpośrednio do gruntu. Kolejowe rowy odwadniające służą odprowadzaniu nadmiaru wód opadowych w przypadku długotrwałych lub intensywnych opadów deszczu. Zabezpieczają również grunt, na który przenoszone jest obciążenie z nawierzchni kolejowej przed kapilarnym podciąganiem wody. Nadmiar wód z rowów kolejowych wprowadzany jest do gruntu i cieków. W przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia są to rzeka Białka w km 40+881 i ciek bez nazwy w km 38+290.

Do nowoprojektowanych peronów zostaną zastosowane korytka, z których poprzez zamkniętą i otwartą kanalizację wody opadowe i roztopowe będą wprowadzane do kolejowych rowów odwadniających. Na wiadukcie pieszo-rowerowym lub w przejściu podziemnym odprowadzenie wody przewiduje się do korytek liniowych, a następnie do pompowni i systemu odwodnienia układu torowego. Torowisko odwadniane będzie poprzez system drenaży, kolektorów, korytek i rowów kolejowych, które za pomocą właściwych pochyłeń podłużnych skierowane będą do odbiorników, którymi będą projektowane zbiorniki odparowująco-rozsączające o pojemności większej od zakładanej ilości opadu.

Wody opadowe i roztopowe z projektowanego parkingu i przebudowywanej drogi technologicznej poprzez system rowów, drenaży, kolektorów oraz otwartych i zamkniętych korytek będą odprowadzane do zbiorników odparowująco-rozsączających. Na wypadek intensywnych lub długotrwałych opadów deszczu

zaplanowano wyposażenie zbiorników odparowująco-rozsączających w pompownie o pojemności ok. 80 m<sup>3</sup>. W przypadku zapelnienia zbiorników, nadmiar wody będzie kierowany kanalizacją do cieku bez nazwy w km 38+290 i rzeki Białka w km 40+881.

Planowana jest budowa dwóch zbiorników odparowująco-rozsączających:

- zbiornik ZB1 o pojemności min. 357,2 m<sup>3</sup> (na działkach nr 147 i 73, obręb Żurawia),
- zbiornik ZB2 o pojemności min. 923,7 m<sup>3</sup> (na działkach nr 141 i 154, obręb Żurawia).

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 13, 15, 16 i 17, 20. W fazie eksploatacji będą powstawały odpady związane z utrzymaniem infrastruktury kolejowej. Przewiduje się głównie odpady z grupy 13, 15, 16 i 17, 20. 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.

Zgodnie z wynikami przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej, na terenie przedsięwzięcia brak jest siedlisk przyrodniczych, roślin naczyniowych, mszaków, grzybów i porostów objętych ochroną prawną. W obszarze prowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej stwierdzono występowanie trzech przedstawicieli chronionych gatunków bezkręgowców (mrówka rudnica, trzmiel, ślimak winniczek).

Linia kolejowa nr 4 na analizowanym odcinku w km ok. 40+870 przecina rzekę Białka. Jest to ciek o niskiej wartości ichtiologicznej, prowadzący niewielkie ilości wody, o małym przepływie, stagnujący, narażony na wysychanie, z niewielką ilością ryb. Podczas inwentaryzacji przyrodniczej w rzece Białka nie stwierdzono chronionych gatunków ryb i minogów.

Inwentaryzacja przyrodnicza w zakresie herpetofauny w rejonie planowanego przedsięwzięcia zidentyfikowała obecność płazów (ropucha szara, żaba wodna, żaba jeziorkowa, żaba trawna, żaba moczarowa, rzekotka drzewna) i gadów (zaskroniec, jaszczurka zwinka, jaszczurka żyworodna, padalec). Stwierdzono także 5 siedlisk rozrodczych herpetologicznych w terenie realizowanego przedsięwzięcia. W bezpośredniej kolizji z planowanym przedsięwzięciem znajduje się jedno siedlisko płazów (od km 38+880 do km 39+918).

Na obszarze inwentaryzacji przyrodniczej zidentyfikowano stanowiska ornitofauny. Stwierdzono występowanie 21 gatunków ptaków. Dla 2 gatunków ptaków stwierdzono występowanie stanowisk lęgowych (gąsiorzek oraz kokoszka). Z chronionych gatunków ssaków zidentyfikowano wiewiórkę, ryjówkę, łasicę, wydrę oraz bobra.

Podczas inwentaryzacji przyrodniczej w zakresie chiropterofauny w terenie realizacji przedsięwzięcia oraz w obszarze oddziaływania stwierdzono występowanie gacka brunatnego oraz borowca wielkiego.

W związku ze stwierdzonymi gatunkami chronionymi należy uzyskać zezwolenie właściwego organu na odstąpienie od zakazów w stosunku do gatunków chronionych.

W KIP i jej uzupełnieniach 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.

Przedmiotowe przedsięwzięcie realizowane będzie 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 dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2026 r. poz. 13 ze zm.).

Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie realizowane częściowo na terenie Obszaru Chronionego Krajobrazu Bolimowsko-Radziejowickiego z doliną Środkowej Rawki (woj. łódzkie) (od km 39+610 do km 41+500).

Mając na uwadze, że niniejsze przedsięwzięcie stanowi inwestycję celu publicznego, zakazy obowiązujące na terenie Obszaru Chronionego Krajobrazu nie będą go dotyczyć.

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 Dolina Rawki (PLH100015) – w odległości ok. 9,1 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, w obrębie jednolitej części wód powierzchniowych, zwanej dalej JCWP nr PLRW200010272669 o nazwie: „Białka”. Jest to naturalna część wód, ze słabym 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)perylene, fluoranten, bromowane difenyletery, rtęć, heptachlor. Główne źródło presji troficznych to nawożenie i depozycja oraz odpływ miejski (wody opadowe) oraz źródła przemysłowe oraz

źródła bytowe i komunalne (punktowe i rozproszone). Główne źródło presji hydromorfologicznych to prostowanie koryta - rzeki główne i rzeki pozostałe, budowle piętrzące - rzeki główne i rzeki pozostałe, obiekty mostowe - rzeki pozostałe. Główne źródło presji chemicznych to rozproszone - rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski; rozproszone - rolnictwo, leśnictwo; punktowe - przemysłowe, komunalne, odcieki ze składowisk; nieznane (substancje zakazane). Osiągnięcie celów środowiskowych, jakimi są: dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D. 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.

Inwestycja położona jest na terenie Jednolitej Części Wód Podziemnych zwanej dalej JCWPd, o europejskim kodzie GW600063. 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.

Planowane przedsięwzięcie w całości znajduje się na terenie dwóch Głównych Zbiorników Wód Podziemnych: nr 215 – Subniecka warszawska oraz nr 2151 – Subniecka warszawska (część centralna).

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.

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 górkimi. Przedsięwzięcie częściowo znajduje się na pobliżu terenów leśnych. 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 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 2026 r. poz. 13 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 (Dz. U. z 2025 r. poz. 1154 ze zm.).

**Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi**

**Grzegorz Socha**

**/podpisane kwalifikowanym podpisem elektronicznym/**

Otrzymują:

- 1) PKP Polskie Linie Kolejowe S. A., reprezentowana przez pełnomocnika
- 2) Strona internetowa BIP Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi

Do wiadomości:

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

Sprawę prowadzi: Paulina Markowska tel. 42 665 09



REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA W ŁÓDZI

## **Załącznik nr 1 do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi Nr 2/2026 z 12 maja 2026 r. – Charakterystyka przedsięwzięcia**

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie na linii kolejowej nr 4 CMK na odcinku od ok. km 38+100 do km ok. 41+500, tj. na długości ok. 3,4 km. Planowane przedsięwzięcie usytuowane jest w granicach administracyjnych województwa łódzkiego, na terenie powiatu rawskiego, gminy Biała Rawska. W ramach przedsięwzięcia przewiduje się prace polegające na:

- budowie dwóch nowych torów głównych dodatkowych T3 i T4 o łącznej długości ok. 2,6 km - tor bezstykowy, podkłady strunobetonowe (tor nr 3 i 4 o maksymalnej długości ok. 1300 m każdy);
- budowie toru odstawczego (przedłużenie toru nr 3) z żeberkiem ochronnym o długości maksymalnej do 350 m;
- budowie toru odstawczego (przedłużenie toru nr 4) z żeberkiem ochronnym o długości maksymalnej do 270 m.
- budowie dwóch torów stanowiących żeberko ochronne zakończonych kozłem oporowym z zasypką żwirową na szynach przed kozłem – stanowiących przedłużenie torów T3 i T4 o długości użytecznej ok. 200 m dla każdego z nich;
- zabudowie 8 szt. rozjazdów umożliwiających jazdę z prędkością 250 km/h w kierunku zasadniczym oraz 100 km/h w kierunku zwrotnym, ponadto 4 szt. rozjazdów łukowanych;
- regulacji torów głównych zasadniczych w niezbędnym zakresie;
- kompleksowej budowie podtorza w celu dostosowania do docelowego standardu linii kolejowej (od km 38+100 do km 41+500 dla toru nr 3 i 4);
- rozbudowie nasypów w celu uzyskania normatywnej szerokości ław torowiska (od km 38+100 do km 41+500);
- zabudowie warstwy ochronnej podtorza (od km 38+100 do km 41+500 dla toru nr 3 i 4);
- zabudowie odwodnienia w głębokiego (drenokolektor) na międzytorzu torów T1 – T3; T2 – T4 z wyprowadzeniem do rowów przytorowych;
- przebudowie przepustu kolejowego (km 39+080);
- budowie przepustu drogowego (km 39+080);
- przebudowie wiaduktu drogowego (km 39+416);
- budowie przejścia pod torami (w lokalizacji planowanych peronów);
- budowie wiaduktu pieszo-rowerowego (w lokalizacji planowanych peronów);
- przebudowie istniejących dróg technologicznych;
- budowie dróg w zakresie koniecznym dla dojazdu do budynków i obiektów obsługi podróżnych: dojazd z drogi wojewódzkiej nr 725 po stronie wschodniej linii kolejowej (od toru nr 2) do drogi krzyżującej się z linią kolejową pod wiaduktem w km 38+189 linii kolejowej nr 4 (do drogi gminnej nr 113256E). Droga o długości ok. 1,8 km. Przewiduje się drogę dwupasmową (każdy z pasów po 3 m) z pobocznymi (o szerokości ok. 0,75 m). Wzdłuż drogi przewiduje się oświetlenie;
- przebudowie drogi wojewódzkiej nr 725 na długości ok. 100 m;

- przebudowie istniejącej ścieżki rowerowej (po zachodniej stronie linii kolejowej);
- budowie parkingu (od strony toru nr 2). Przewiduje się min. 40 miejsc parkingowych dla samochodów osobowych;
- budowie miejsc postoju autobusów (dwa dwustanowiskowe przystanki autobusowe);
- budowie pomieszczenia poczekalni dla podróżnych wraz z niezbędną infrastrukturą;
- budowie dwóch peronów jednokrawędziowych o długości 400 m każdy i wysokości 0,76 m;
- budowie elementów wyposażenia peronów (wiaty, ławki, poręcze do odpoczynku na stojąco, kosze na śmieci w tym na odpady selektywne, gabloty informacyjne, system oznakowania dotykowego, system oznakowania stałego, system CSDIP, SMW i SSC, natomiast na dojeźdżach do peronów: stojaki rowerowe);
- kompleksowej wymianie urządzeń sieci trakcyjnej nad układem torowym poddanym pracom tj. nad torami szlakowymi, w stacjach nad torami głównymi zasadniczymi, dodatkowymi, bocznymi i rozjazdami. Prace w zakresie sieci trakcyjnej (wraz z konstrukcjami wsporczymi, osprzętem i niezbędnymi regulacjami) podlegają przebudowie i budowie na całej długości sekcji naprężenia sieci trakcyjnej;
- budowie urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów: wymiana urządzeń niedostosowanych do nowych warunków pracy, wyeksploatowanych lub będących w złym stanie technicznym;
- budowie urządzeń oświetlenia na obszarze inwestycji (oświetlenie peronów i dojeźdż do peronów, wiat peronowych, przejść podziemnych, torów (w tym głowic rozjazdowych), parkingu oraz dróg.

Planowany zakres w branży sterowania ruchem kolejowym będzie następujący:

- zabudowa sygnalizatorów świetlnych i wskaźników w technologii LED wraz z ich podłączeniem do sieci kablowej;
- zabudowa elektrycznych napędów zwrotnicowych w układzie napędowym wraz z podłączeniem do sieci kablowej (w torach głównych zasadniczych napędy zwrotnicowe nierozpruwalne);
- instalacja kontrolerów położenia iglic zgodnie z wytycznymi producentów rozjazdów wraz z podłączeniem do sieci kablowej;
- zabudowa systemu liczników osi jako urządzeń do stwierdzenia niezajętości torów i rozjazdów odpornego na zakłócenia elektrodynamiczne wraz z podłączeniem do sieci kablowej;
- zabudowa kanalizacji kablowej podziemnej wraz z kablami dla urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz telekomunikacyjnych;
- instalacja urządzeń samoczynnego hamowania pociągów (SHP), w wersji wandaloodpornej;
- zabudowa urządzeń wewnętrznych srk;
- likwidacja odstępów przedstacyjnych na szlaku Biała Rawska – Szeligi blokady SHL-12, wymiana oprogramowania na LCS Idzikowice i MCS Szeligi w związku z zabudową nowych urządzeń na stacji Biała Rawska;
- budowa urządzeń zasilających urządzenia srk;
- usunięcie kolizji infrastruktury podziemnej;
- uruchomienie i przekazanie do eksploatacji wybudowanych w ramach zadania urządzeń i systemów srk.

Planowany zakres robót w branży telekomunikacji będzie następujący:

- przebudowa urządzeń łączności ruchowej przewodowej i radiowej w celu zapewnienia bezprzerwowej łączności pomiędzy posterunkami ruchu dla prowadzenia ruchu pociągów;
- przeniesienie głowic kablowych kabli telekomunikacyjnych (TKD, TKM) wraz z przyłączami;
- budowa kabli światłowodowych na obszarze inwestycji;

- usunięcie kolizji;
- przebudowa tras kabli telekomunikacyjnych;
- zaprojektowanie i budowę SMW, SSC, CSDIP oraz pozostałej infrastruktury i elementów dla potrzeb tych systemów;
- zabudowanie kanalizacji teletechnicznej.

Planowane prace w zakresie elektroenergetyki do 1 kV:

- budowa/przebudowa urządzeń i układów elektroenergetyki do 1 kV, w tym doprowadzenie zasilania nN (przyłączy elektroenergetycznych oraz wewnętrznych linii zasilających nN) do wszystkich odbiorów wymagających zasilania energią elektryczną;
- budowa urządzeń oświetlenia zewnętrznego (peronów, stacji i posterunków, okręgów nastawczych i innego niezbędnego oświetlenia zewnętrznego);
- przebudowa i budowa nowych linii zasilających i sterowniczych oraz urządzeń sterujących zapewniających sterowanie ręczne i automatyczne, przekazywanie informacji o czasie pracy i zużyciu energii;
- budowa systemu ogrzewania rozjazdów (w zakresie urządzeń torowych, przytorowych, zasilających i sterujących) lub wyposażenie w nowy system ogrzewania rozjazdów wraz z budową nowych linii zasilających i sterowniczych, z dostosowaniem systemu do sterowania automatycznego, przekazywania informacji o stanie sprawności systemu, czasie pracy i zużyciu energii.

W ramach planowanego przedsięwzięcia planuje się przebudowę/rozbudowę obiektów inżynierskich i inżynierskich. W tabeli poniżej przedstawiono zestawienie planowanych oraz istniejących podlegających przebudowie/rozbudowie obiektów inżynierskich oraz inżynierskich.

Tabela 1. Parametry planowanych oraz istniejących obiektów inżynierskich oraz inżynierskich.

Lp.	Rodzaj obiektu	Lokalizacja	Światło poziome przed zmianą	Światło poziome po zmianie	Światło pionowe przed zmianą	Światło pionowe po zmianie	Długość przed zmianą	Długość po zmianie
1	Przepust kolejowy	km 39+080	2 m	2 m	2 m	2 m	24,3 m	60 m
2	Wiadukt drogowy nad linią nr 4	km 39+416	16 m	24,00 m	5,99 m	5,99 m	29,70 m	29,70 m
3	Przepust drogowy	km 39+080	2 m	2 m	2 m	2 m	5,5 m	12 m
4	Przejście pod torami	W lokalizacji peronów	-	6 m	-	5 m	-	50 m
5	Wiadukt pieszo-rowerowy	W lokalizacji peronów	-	6 m	-	8 m	-	50 m

W ramach przebudowy przepustu kolejowego w km 39+080 przewiduje się umocnienie wlotu/wylotu cieku pod obiektem oraz umocnienie koryta cieku pod obiektem oraz na długości 50 m przed i za obiektem. Poza nowoprojektowanymi obiektami jakimi są perony na stacji Biała Rawska, parking i przebudowywana droga technologiczna odwodnienie na linii kolejowej nie ulegnie zmianie. Nawierzchnia kolejowa jest przepuszczalna w związku z czym wody opadowe i roztopowe wprowadzane są bezpośrednio do gruntu. Kolejowe rowy odwadniające służą odprowadzaniu nadmiaru wód opadowych w przypadku długotrwałych lub intensywnych opadów deszczu. Zabezpieczają również grunt, na który przenoszone jest obciążenie z nawierzchni kolejowej przed kapilarnym podciąganiem wody. Nadmiar wód z rowów kolejowych wprowadzany jest do gruntu i cieków. W przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia są to rzeka Białka w km 40+881 i ciek bez nazwy w km 38+290.

Do nowoprojektowanych peronów zostaną zastosowane korytka, z których poprzez zamkniętą i otwartą kanalizację wody opadowe i roztopowe będą wprowadzane do kolejowych rowów odwadniających. Na wiadukcie pieszo-rowerowym lub w przejściu podziemnym odprowadzenie wody przewiduje się do korytek liniowych, a następnie do pompowni i systemu odwodnienia układu torowego. Torowisko odwadniane będzie poprzez system drenaży, kolektorów, korytek i rowów kolejowych, które za pomocą właściwych pochyleń podłużnych skierowane będą do odbiorników, którymi będą zbiorniki odparowująco-rozsączające o pojemności większej od zakładanej ilości opadu.

Wody opadowe i roztopowe z projektowanego parkingu i przebudowywanej drogi technologicznej poprzez system rowów, drenaży, kolektorów oraz otwartych i zamkniętych korytek będą odprowadzane do zbiorników odparowująco – rozsączających. Na wypadek intensywnych lub długotrwałych opadów deszczu zaplanowano wyposażenie zbiorników odparowująco rozsączających w pompowni o pojemności ok. 80 m<sup>3</sup>. W przypadku wypełnienia zbiorników, nadmiar wody będzie kierowany kanalizacją do cieku bez nazwy w km 38+290 i rzeki Białka w km 40+881.

Planowana jest budowa dwóch zbiorników odparowująco-rozsączających:

- zbiornik ZB1 o pojemności min. 357,2 m<sup>3</sup> (na działkach nr 147 i 73, obręb Żurawia);
- zbiornik ZB2 o pojemności min. 923,7 m<sup>3</sup> (na działkach nr 141 i 154, obręb Żurawia).

W związku z realizacją przedsięwzięcia zostanie wykonana wycinka drzew i krzewów, kolidujących z planowaną infrastrukturą. Wnioskodawca przewiduje wycinkę drzew w ilości: 380 szt. (drzewa o pierśnicy do 50 cm), 75 szt. (od 51 cm do 100 cm pierśnicy), 13 szt. (od 101 cm do 50 cm pierśnicy) oraz 34 460 m<sup>2</sup> zadrzewień i krzewów.

Za wycięte drzewa i krzewy, wnioskodawca planuje wykonanie nasadzeń min. 720 szt. drzew które zostaną wykonane na terenie Gminy Biała Rawska, obręb Żurawia, działki nr 297, 298, 299. Proponowany dobór gatunków drzew i krzewów do realizacji nasadzeń zastępczych, stanowiących działania kompensujące, obejmuje gatunki rodzime, odporne na lokalne warunki siedliskowe oraz sprzyjające zachowaniu i odtwarzaniu bioróżnorodności.

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

W ramach przedsięwzięcia projektuje się ekran akustyczny w km 40+193 – 40+243 (prawa strona linii kolejowej) o długości 50 m i wysokości 4 m. Planuje się zastosować ekran akustyczny pochłaniający o następujących parametrach: jednoliczbowy wskaźnik właściwości pochłaniania od dźwięków powietrznych  $DL\alpha \geq 10$  dB zgodnie z normą PN-EN 1793-1:2017, klasa izolacyjności akustycznej  $DLR \geq 24$  dB, zgodnie z PN-EN 1793-2:2018.

Na modernizowanej drodze dojazdowej (ok. km 38+214 LK4) zostanie wykonana cicha nawierzchnia (SMA

LA) na długości 85 m od skrzyżowania drogi dojazdowej z drogą gminną 113256E.

Zaplecza budowy w tym bazy sprzętowo- materiałowe w pierwszej kolejności lokalizowane będą na terenie kolejowym, czyli na terenach przekształconych antropogenicznie, niekolidujących z istniejącą infrastrukturą oraz lokalnym zagospodarowaniem terenu, a jeżeli nie będzie to możliwe na innych odpowiednio zabezpieczonych gruntach.

Szczegółową lokalizację przedsięwzięcia przedstawiono w formie graficznej na poniższej mapie.

Legenda

Osie linii kolejowych

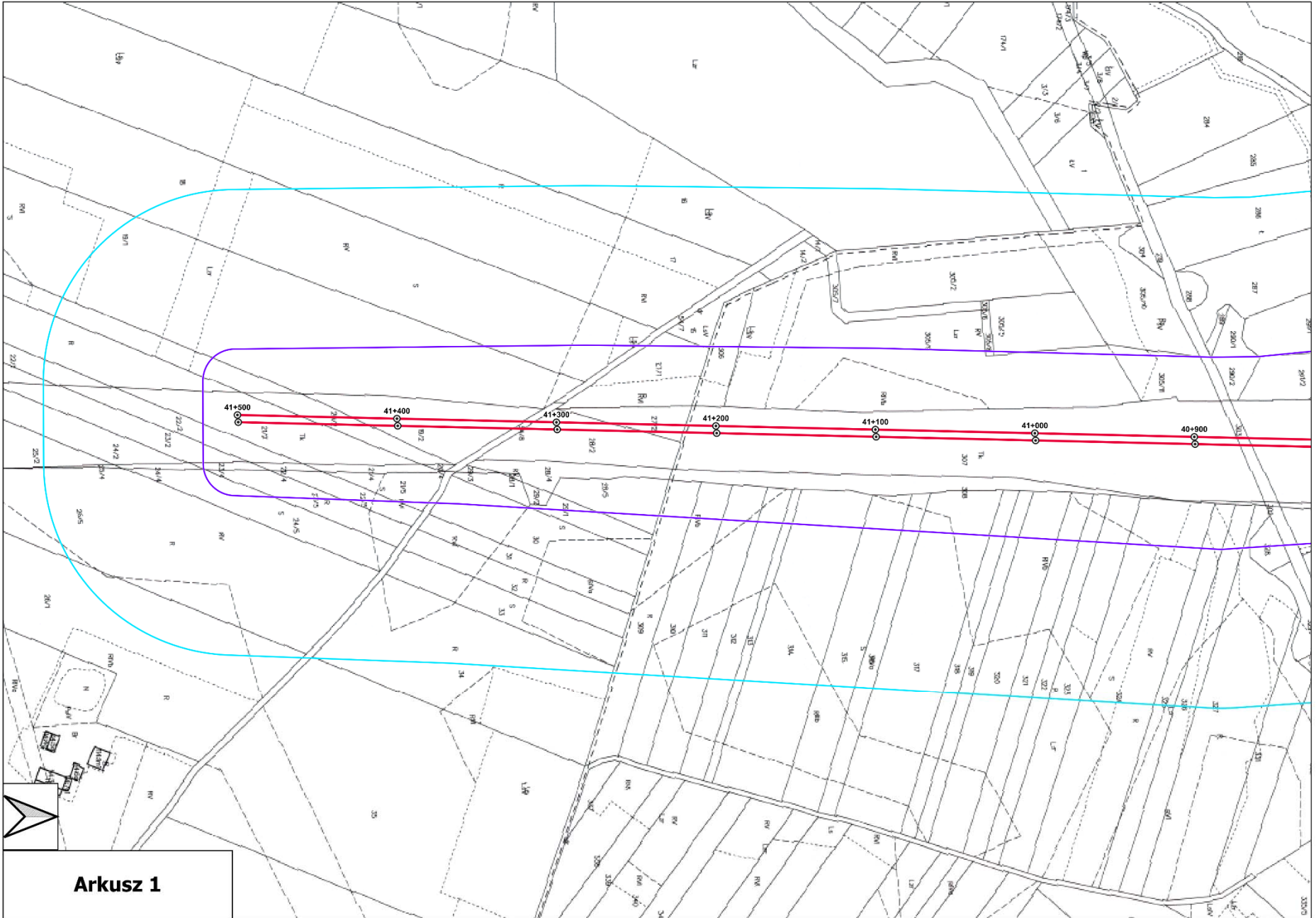
— Istniejąca linia kolejowa nr 4

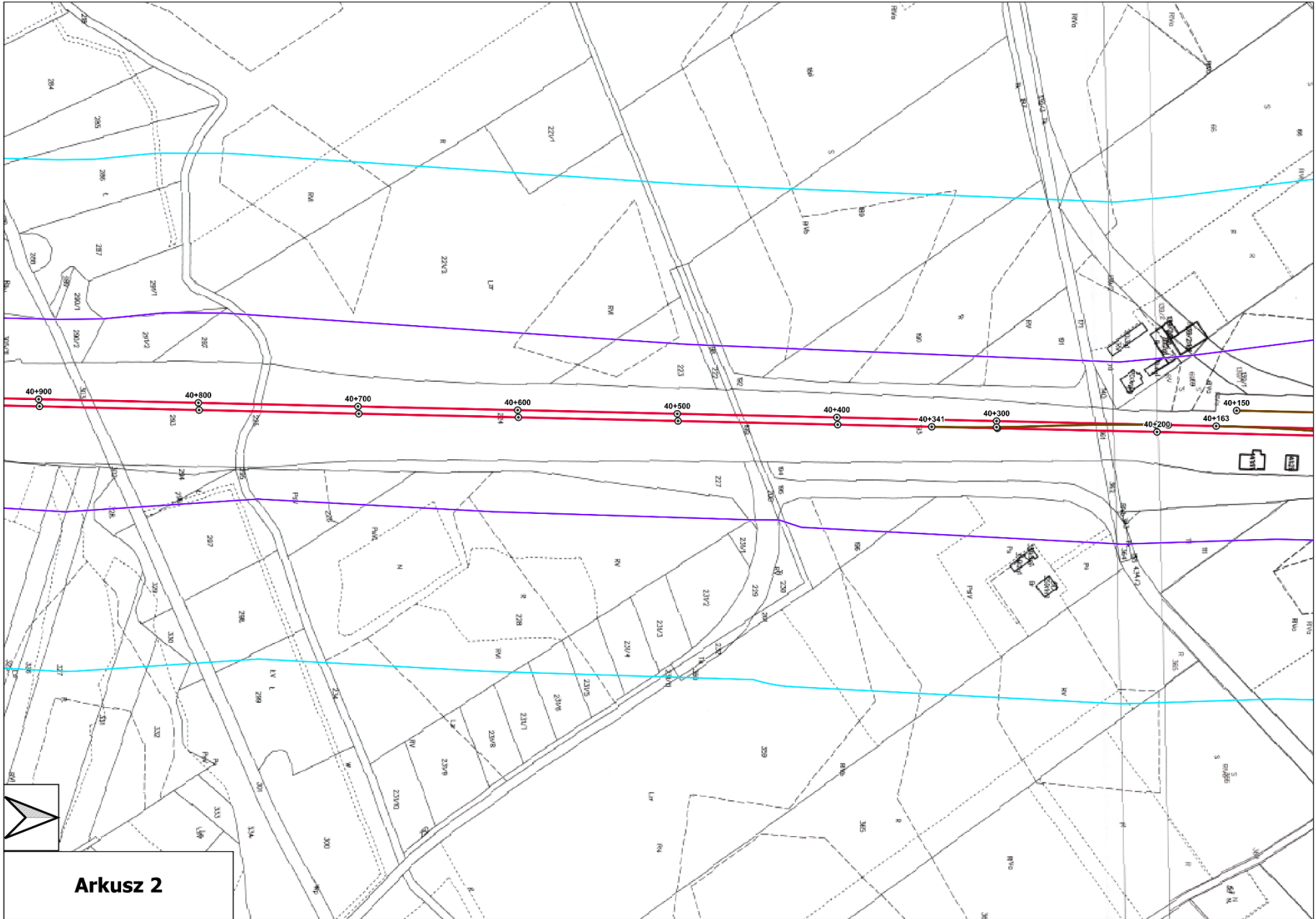
— Planowane rozjazdy

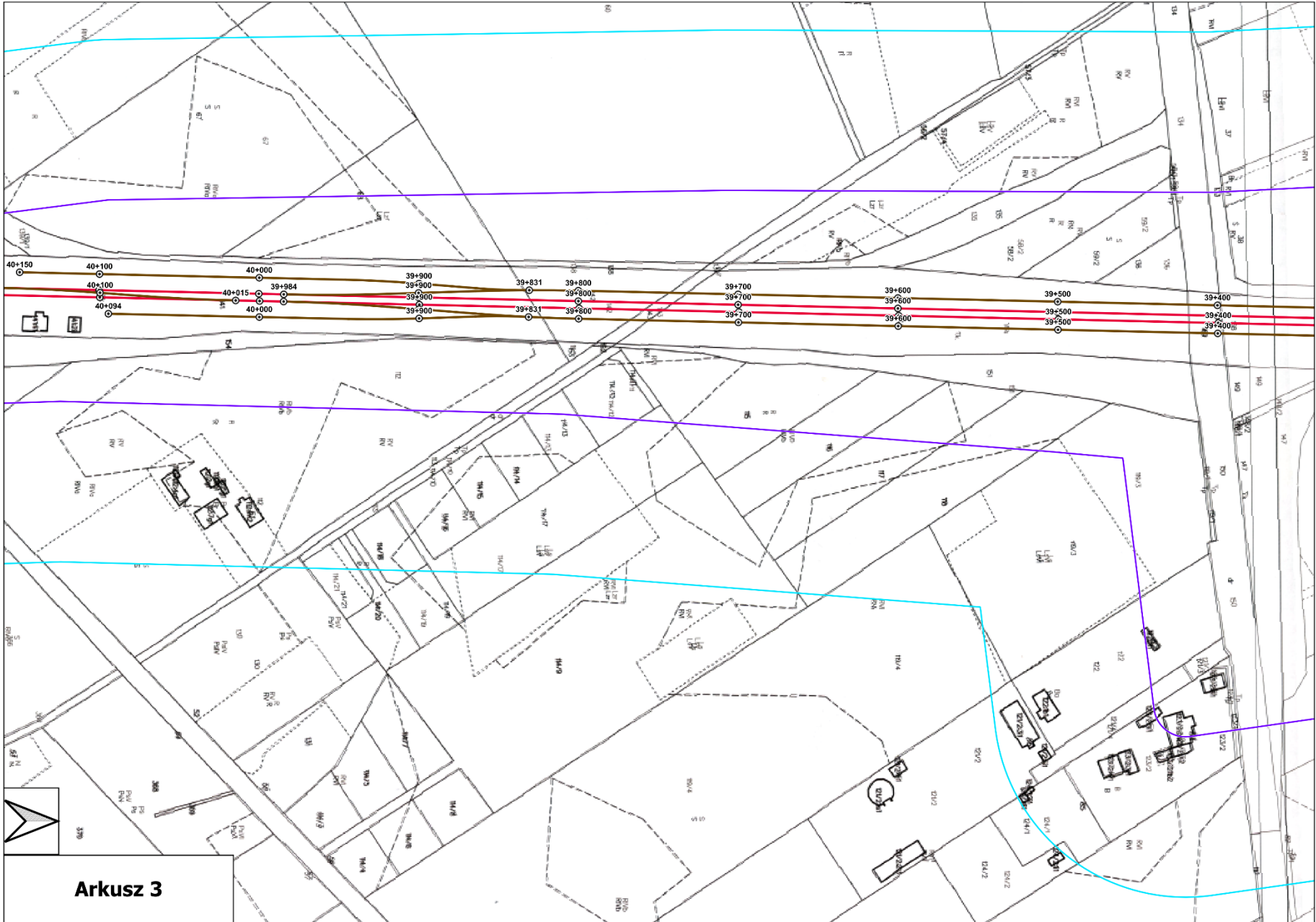
□ Teren realizacji planowanego przedsięwzięcia

□ Obszar oddziaływania planowanego przedsięwzięcia

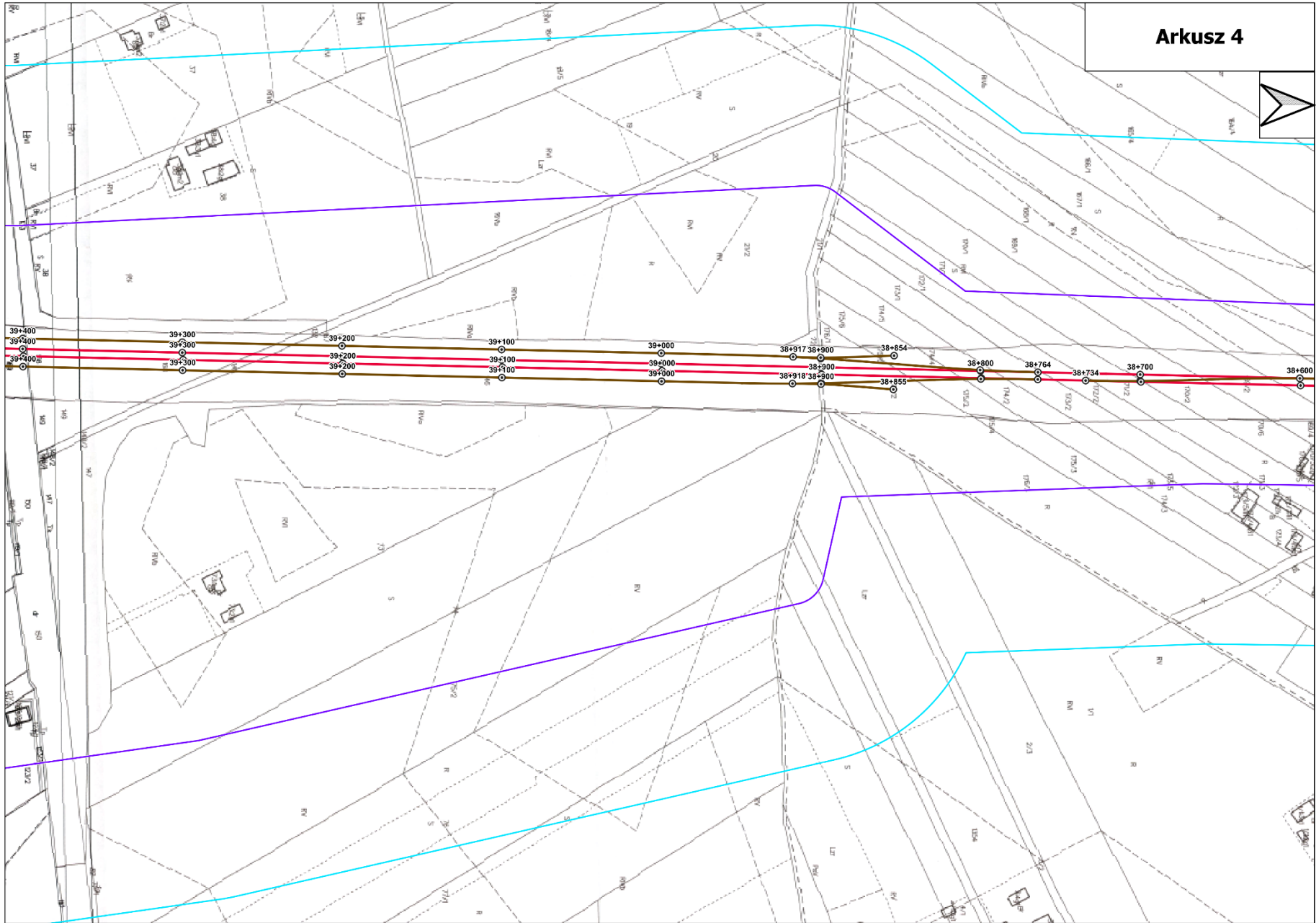
□ Granice działek ewidencyjnych





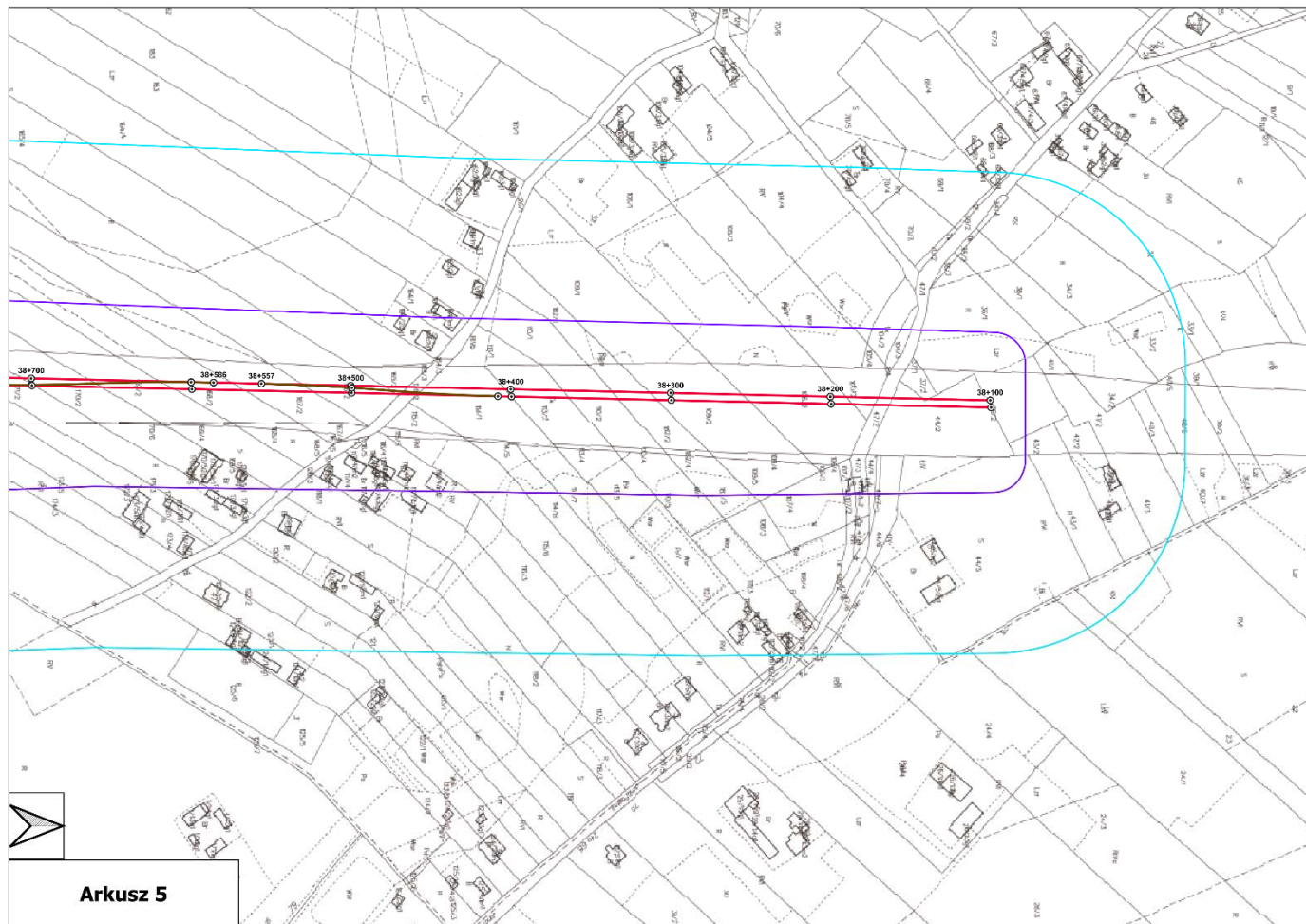


**Arkusz 3**



**Arkusz 4**





Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi

Grzegorz Socha

/podpisane kwalifikowanym podpisem elektronicznym/