



Łódź, 30 grudnia 2025 r.

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W ŁODZI

WOOŚ.420.10.2025.MGa.13

DECYZJA Nr 9/2025

z 30 grudnia 2025 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 „kpa.”, 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 18 września 2025 r., znak: IRRK1/9/1.2234.9.2025.IRE-03809-I.1, 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.: „Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku: Koluszki – Częstochowa realizowanego w ramach projektu „Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku: Koluszki – Częstochowa oraz Zawiercie – Dąbrowa Górnicza” w zakresie budowy rozjazdów na stacjach kolejowych Rokiciny i Baby”.**
- 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 6:00 – 22:00, 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. 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.).
5. 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.
6. 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.
7. Realizację inwestycji wykonać bez wycinki drzew i krzewów.

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 września 2025 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S. A., reprezentowanej przez pełnomocnika, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku: Koluszki – Częstochowa realizowanego w ramach projektu „Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku: Koluszki – Częstochowa oraz Zawiercie – Dąbrowa Górnicza” w zakresie budowy rozjazdów na stacjach kolejowych Rokiciny i Baby”.

Wniosek cechował się brakami formalnymi, wobec czego RDOŚ w Łodzi wezwał Wnioskodawcę pismem z 25 września 2025 r., znak: WOOŚ.420.10.2025.MGa o uzupełnienie braków formalnych wniosku. 7 października 2025 r., przy piśmie o znaku: IRRK1/9/1.2234.9.2025.IRE-03809-I.3, Wnioskodawca uzupełnił braki w dokumentacji, 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.

Zawiadomieniem z 9 października 2025 r., znak: WOOŚ.420.10.2025.MGa.2, RDOŚ w Łodzi zawiadomił wnioskodawcę o wszczęciu postępowania dla ww. przedsięwzięcia, organie właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz organach uczestniczących w prowadzonym postępowaniu. Obwieszczeniem z 9 października 2025 r., znak: WOOŚ.420.10.2025.MGa.3 RDOŚ w Łodzi zawiadomił strony postępowania o ww. czynnościach w sprawie. Powyższe obwieszczenie zostało upublicznione w Urzędzie Gminy Moszczenica, Urzędzie Gminy Rokiciny oraz zamieszczone na tablicy ogłoszeń w RDOŚ w Łodzi i na stronie internetowej BIP [tut. urzędu](#).

Pismem z 14 października 2025 r., znak: WOOŚ.420.10.2025.MGa.5, RDOŚ w Łodzi wezwał wnioskodawcę o uzupełnienie informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia. Wnioskodawca przesłał stosowne wyjaśnienia przy piśmie z 5 listopada 2025 r., znak: IRRK1/9/1.2234.9.2025.IRE-03809-I.6.

RDOŚ w Łodzi pismem z 7 listopada 2025 r., znak: WOOŚ.420.10.2025.MGa.6, 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 7 listopada 2025 r., znak: WOOŚ.420.10.2025.MGa.7, RDOŚ w Łodzi zawiadomił wnioskodawcę 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 7 listopada 2025 r., znak: WOOŚ.420.10.2025.MGa.8, RDOŚ w Łodzi zawiadomił strony postępowania o ww. czynnościach w sprawie. Powyższe obwieszczenie zostało upublicznione na tablicy ogłoszeń w RDOŚ w Łodzi i na stronie internetowej BIP [tut. urzędu](#).

Powiadomieniem z 7 listopada 2025 r., znak: WOOŚ.420.10.2025.MGa.9, na podstawie art. 74 ust. 3aa ustawy ooś, RDOŚ w Łodzi powiadomił organy samorządowe, właściwie miejscowo o ww. czynnościach w sprawie.

Pismem z 17 listopada 2025 r., znak: NS OZNS.9022.271.6.2025.AK, Łódzki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko

Pismem z 25 listopada 2025 r., znak: W.RZŚ.4901.51.2025.SN Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność 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 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 28 listopada 2025 r., znak: WOOŚ.420.10.2025.MGa.10, 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, 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 28 listopada 2025 r., znak: WOOS.420.10.2025.MGa.11, RDOŚ w Łodzi zawiadomił strony postępowania o ww. czynnościach w sprawie. Powyższe obwieszczenie zostało upublicznione na tablicy ogłoszeń w RDOŚ w Łodzi i na stronie internetowej BIP [tut. urzędu](#).

Powiadomieniem z 28 listopada 2025 r., znak: WOOS.420.10.2025.MGa.12, na podstawie art. 74 ust. 3aa ustawy ooś, RDOŚ w Łodzi powiadomił organy samorządowe, właściwie miejscowo o ww. czynnościach w sprawie.

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 września 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 wykonaniu prac na linii kolejowej nr 1 na odcinku: Koluszki – Częstochowa oraz Zawiercie – Dąbrowa Górnicza, w zakresie budowy rozjazdów na stacjach kolejowych Rokiciny i Baby.

Projektowane przedsięwzięcie znajduje się w województwie łódzkim, w powiecie tomaszowskim, w gminie Rokiciny – stacja Rokiciny oraz w powiecie piotrkowskim, w gminie Moszczenica – stacja Baby.

Realizacja przedsięwzięcia będzie polegać na wykonaniu następujących prac budowlanych:

- roboty rozbiórkowe – roboty takie jak: demontaż istniejących rozjazdów kolejowych wraz z elementami nawierzchni torowej, rozbiórka szyn, podkładów, elementów mocujących i podsypki, demontaż urządzeń srk (napędów zwrotnicowych, czujników, przewodów), demontaż i zabezpieczenie kabli elektroenergetycznych i teletechnicznych,
- roboty ziemne – roboty takie jak: wykonanie wykopów, usunięcie warstwy humusu, wykonanie warstw nasypowych z gruntu stabilizowanego, zagęszczenie podtorza,
- zabudowa rozjazdów – roboty takie jak: ustawienie rozjazdów w osi toru wraz z prawidłowym wypoziomowaniem, zabudowa podkładów oraz elementów mocujących szyny, ułożenie i profilowanie podsypki tłuczniowej, wykonanie stabilizacji nawierzchni przy użyciu podbijarki torowej, montaż napędów zwrotnicowych i urządzeń kontroli położenia iglic, regulacja geometrii toru i rozjazdu,
- odbudowa układu torowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą – roboty takie jak: odtworzenie ciągłości torów dojazdowych do nowych rozjazdów, zabudowa odwodnienia liniowego, montaż urządzeń srk, odtworzenie i wzmocnienie podtorza, wykonanie odpowiedniego oznakowania.

Stacja Rokiciny (km 112+639 – 112+812 i 114+287 – 114+470):

Zabudowa nowych rozjazdów: 4 szt. Rz 60E1 1:9 300 z dopuszczeniem do prędkości $V=160$ km/h – 2 szt. przed rozjazdami w torze 1 i 2 w km ok. 112+710 (obr. Chrusty Nowe) oraz 2 szt. za przejazdem w km ok. 114+316 (obr. Kolonia Rokiciny) w torze nr 1 i 2 oraz dostosowanie sieci trakcyjnej w ich obrębie.

Projektowane połączenie rozjazdowe znajduje się w km ok. 112+700 – 112+800. Sklasyfikowane jest jako banalizacyjne – wzajemnie łączące tory zasadnicze/szlakowe. Układ dwóch rozjazdów o promieniu $R=300$ metrów pozwala na przejazd pociągów poruszających się torem 1 w stronę stacji na tor nr 2. Dla pociągów wyjeżdżających ze stacji po torze nr 2 umożliwia przejazd na tor 1.

Projektowane połączenie rozjazdowe znajduje się w km ok. 114+300 – 114+450. Sklasyfikowane jest jako banalizacyjne – wzajemnie łączące tory zasadnicze/szlakowe. Układ dwóch rozjazdów o promieniu $R=300$ metrów pozwala na przejazd pociągów poruszających się torem 1 w stronę stacji na tor nr 2. Dla pociągów wyjeżdżających ze stacji po torze nr 2 umożliwia przejazd na tor 1.

Stacja Baby (km 130+125 – 130+303)

Zabudowa nowych rozjazdów: 2 szt. Rz 60E1 1:9 300 z dopuszczeniem do prędkości $V=160$ km/h – za peronami w km 130+142 (obr. Baby) oraz dostosowanie sieci trakcyjnej w ich obrębie.

Projektowane połączenie rozjazdowe znajduje się w km ok. 130+150 – 130+300. Sklasyfikowane jest jako banalizacyjne – wzajemnie łączące tory zasadnicze/szlakowe. Układ dwóch rozjazdów o promieniu $R=300$ metrów pozwala na przejazd pociągów poruszających się torem 2 w stronę stacji na tor nr 1. Dla pociągów wyjeżdżających ze stacji po torze nr 1 umożliwia przejazd na tor 2.

Rozjazdy wykonywane będą ze stali utwardzonej R350HT. Wymianę zaplanowano w technologii blokowej – czyli ich budowa odbędzie się w fabryce, a na miejscu zostanie przeprowadzony wyłącznie montaż pozwalający na skrócenie czasu zamknięć torowych.

Bloki zostaną ułożone na podrojazdnicach betonowych na warstwie tłucznia o minimalnej grubości 35 cm pod podkładem. Podtorze, na którym będzie wykonana podsypka, zostanie uprzednio oczyszczone i wzmocnione.

Istniejący teren stanowi eksploatowana linia kolejowa o nawierzchni klasycznej (na podsypce tłuczniowej). W celu zabudowy nowego rozjazdu zostanie zdemontowana istniejąca nawierzchnia torowa na długości nowego planowanego do zabudowy rozjazdu.

Zajętość terenu w realizacji i eksploatacji inwestycji ograniczy się całkowicie do terenu kolejowego na odcinkach montażu nowych rozjazdów.

Miejsce realizacji inwestycji to typowy obszar kolejowy i przytorzy, przekształcony antropogenicznie, porośnięty sucholubną roślinnością ruderalną. W związku z realizacją przedsięwzięcia nie przewiduje się wycinki drzew i krzewów.

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: szyny, rozjazdy i materiały kamienne. W trakcie realizacji wykorzystane zostaną materiały budowlane, które posiadać będą wymagane atesty i deklaracje zgodności. Woda na etapie realizacji przedsięwzięcia będzie dowożona beczkownikami. 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 fazie budowy należy używać sprawnego sprzętu i prowadzić prace z zachowaniem zasady minimalizacji zajęcia gruntów. Zaplecze budowy należy zabezpieczyć poprzez uszczelnienie miejsc postojowych maszyn i sprzętu budowlanego w taki sposób, aby wykluczyć

możliwość wycieku smarów lub paliwa. Prace budowlane powinny być prowadzone w jak największym zakresie na terenie już przekształconym przez człowieka (torowisko), należy ograniczyć wkraczanie ciężkiego sprzętu na tereny przyległe do linii kolejowej, nieprzewidywane do zajęcia pod infrastrukturę, aby uniknąć zniszczenia struktury gleb.

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 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.

Przedmiotowe przedsięwzięcie – montaż 6 rozjazdów kolejowych – nie będzie powodowało nowych źródeł emisji zanieczyszczeń do powietrza w fazie eksploatacji..

Na etapie budowy źródłem hałasu emitowanego do otoczenia będą maszyny i urządzenia wykorzystywane przy budowie rozjazdów. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe. W związku z rodzajem prowadzonych prac użycie maszyn ciężkich jest niezbędne. Typowe źródła hałasu stanowić będą w czasie realizacji urządzenia budowlane dużej mocy, jak koparka, ładowarka itp., jak również specjalistyczne maszyny kolejowe. Prace budowlane będą wykonywane w porze dnia. 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. Rozwiązaniem ograniczającym hałas w czasie budowy jest obniżanie go u źródła przez stosowanie nowoczesnych maszyn i wyposażonych w elementy zmniejszające emisję hałasu do środowiska (tj. wytłumienia silników, wyrzutów spalin) spełniających obowiązujące przepisy w zakresie emisji hałasu

Przedmiotowe przedsięwzięcie obejmuje jedynie montaż nowych rozjazdów w trzech lokalizacjach, na istniejącej linii kolejowej nr 1, dlatego nie przewiduje się powstania nowych źródeł hałasu na etapie eksploatacji przedsięwzięcia.

Podczas realizacji przedsięwzięcia nie wystąpią nadmierne drgania oddziałujące na budynki i ludzi w budynkach. Do zagęszczenia gruntu używane będą małe zagęszczarki ręczne. Zagęszczanie podsypki kolejowej odbywa się przy pomocy specjalistycznych maszyn torowych, gdzie drgania nie są przenoszone na grunt, a zagęszczeniu ulega wyłącznie podsypka pod podkładami.

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, stąd nie wystąpi negatywne oddziaływanie w tym zakresie na środowisko gruntowo-wodne. Maksymalna przewidywana głębokość wykopów w rejonie rozjazdów nie przekroczy 1,2 m.

Odwodnienie linii kolejowej w rejonie rozjazdów stanowią rowy otwarte zarówno w stanie istniejącym, jak i projektowanym – sposób odwodnienia nie ulegnie zmianie. Projekt obejmuje ewentualną przebudowę i uporządkowanie istniejącego systemu odwodnienia głównie poprzez oczyszczenie i odmulenie istniejących rowów otwartych. Nie przewiduje się wykonywania nowych elementów odwodnienia.

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 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.

Inwestor wykonał wizję terenową we wszystkich trzech lokalizacjach (stanowiskach) montażu rozjazdów kolejowych. Miejsca realizacji inwestycji to typowe obszary przytorzy, porośnięte sucholubną roślinnością ruderalną. Duże powierzchnie zajmują łąny nawłoci kanadyjskiej, miejscami z dużym udziałem śnieguliczki białej, trzcinnika piaskowego i wrotyczu. Miejscami pojawia się też kruszyna i wierzba uszata. Ponadto występują przede wszystkim: skrzyp polny, bodziszek cuchnący, marchew, ostrożeń polny, jeżyny, pyleniec pospolity. W sąsiedztwie terenów przedsięwzięcia (w zależności do stanowiska) rosną m.in. następujące gatunki drzew: sosna pospolita, dąb szypułkowy, klon jesionolistny i pensylwański, kasztanowiec pospolity, grusze, orzech włoski, grab pospolity, olsza osika, wierzba biała.

Na terenie przedsięwzięcia (stanowisko 1 – dz. nr ewid. 417/3 obręb Chrusty Nowe) stwierdzono jeden gatunek zwierzęcia objętego ochroną częściową – ślimaka winniczka.

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. Inwestycja – montaż rozjazdów – realizowane będą w granicach istniejącej funkcjonującej linii kolejowej, w związku z czym nie powstaną nowe bariery ekologiczne.

Planowane do realizacji przedsięwzięcie znajduje się poza formami ochrony przyrody, o których mowa w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r. poz. 1478 ze zm.). Najbliżej położonymi (w promieniu 5 km od przedmiotowego przedsięwzięcia (zgodnie z centralnym rejestrem form ochrony przyrody prowadzonym przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska) obszarowymi formami ochrony przyrody są: rezerwat przyrody Łaznów w odległości ok 0,5 km oraz Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Wolbórki w odległości ok. 3,2 km.

Planowane przedsięwzięcie położone jest poza obszarami Natura 2000. Najbliżej położonymi obszarami należącymi do Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 są specjalne obszary ochrony siedlisk: Buczyzna Gałkowska PLH100016 w odległości ok. 8,0 km.

Przedmiotowe przedsięwzięcie przede wszystkim z uwagi na znaczną odległość od ww. obszarów oraz krótkotrwały i odwracalny charakter zmian środowiska na etapie realizacji inwestycji i brak znaczących negatywnych oddziaływań w czasie późniejszej eksploatacji, nie powinno mieć negatywnego wpływu na cele ochrony, przedmioty ochrony oraz integralność wszystkich ww. obszarów podlegających ochronie, w tym na obszary Natura 2000.

Przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarze korytarzy ekologicznych o znaczeniu międzynarodowym i/lub krajowym.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w regionie wodnym Środkowej Wisły. Planowana inwestycja położona jest w obrębie dwóch jednolitych części wód powierzchniowych, zwanych dalej JCWP, o nr PLRW200010254649 i nazwie: „Moszczanka Właściwa” oraz o nr PLRW200010254635 i nazwie: „Wolbórka do Dopływu spod Będzelina”.

JCWP „Moszczanka Właściwa” stanowi naturalną część wód, monitorowaną. Charakteryzuje się umiarkowanym stanem ekologicznym oraz stanem chemicznym poniżej dobrego i złym stanem ogólnym. Zlewnia jest monitorowana od 2016 roku. Wskaźniki determinujące jej stan ekologiczny to: BZT5, azot ogólny, azot amonowy, fosfor ogólny, fosfor fosforanowy (V); makrofity, makrobezkręgowce oraz jej stan chemiczny to: benzo(a)piren, nikiel, terbutryna. Presje determinujące stan wód w obrębie JCWP to presje: troficzne (nawożenie i depozycja oraz źródła przemysłowe oraz źródła bytowe i komunalne (punktowe i rozproszone)), hydromorfologiczne (prostowanie koryta – rzeki główne i rzeki pozostałe, budowle piętrzące – rzeki główne i rzeki pozostałe) oraz chemiczne (rozproszone – rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski; rozproszone – rolnictwo, leśnictwo; nieznane (substancje zakazane). Osiągnięcie celów środowiskowych, jakimi są: dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w), nikiel(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników – stan dobry, oceniono jako zagrożone. Dla ww. JCWP określono odstępstwo na podstawie art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej, zwanej dalej RDW, polegające na odroczeniu terminu do 2027 r. osiągnięcia celów środowiskowych. Jest to związane z tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: azot ogólny, BZT5, azot amonowy, fosfor ogólny, fosforany, MIR, MMI, terbutryna (występowanie w wodzie). Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań. Dla ww. JCWP określono również odstępstwo na podstawie art. 4 ust. 5 RDW dla wskaźników, w zakresie których ustalono mniej rygorystyczny cel środowiskowy: benzo(a)piren (występowanie w wodzie), nikiel (występowanie w wodzie).

JCWP „Wolbórka do Dopływu spod Będzelina” stanowi silnie zmienioną część wód, monitorowaną. Charakteryzuje się umiarkowanym potencjałem ekologicznym oraz stanem chemicznym poniżej dobrego i złym stanem ogólnym. Zlewnia jest monitorowana od 2016 roku. Wskaźniki determinujące jej potencjał ekologiczny to: BZT5, OWO, azot ogólny, azot azotanowy; fitobentos oraz jej stan chemiczny to: benzo(a)piren. Presje determinujące stan wód w obrębie JCWP to presje: troficzne (źródła przemysłowe oraz źródła bytowe i komunalne (punktowe i rozproszone)), hydromorfologiczne (prostowanie koryta – rzeki główne i rzeki pozostałe, budowle piętrzące – rzeki główne i rzeki pozostałe, obiekty mostowe – rzeki pozostałe) oraz chemiczne (rozproszone – rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski). Osiągnięcie celów środowiskowych, jakimi są: dobry potencjał ekologiczny oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników – stan dobry, oceniono jako zagrożone. Dla ww. JCWP określono odstępstwo na podstawie art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej, zwanej dalej RDW, polegające na odroczeniu terminu do 2027 r. osiągnięcia celów środowiskowych. Jest to związane z tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: azot ogólny, azot azotanowy, OWO, BZT5, IO. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu

działań. Dla ww. JCWP określono również odstępstwo na podstawie art. 4 ust. 5 RDW dla wskaźników, w zakresie których ustalono mniej rygorystyczny cel środowiskowy: benzo(a)piren (występowanie w wodzie).

Inwestycja położona jest na terenie Jednolitej Części Wód Podziemnych zwanej dalej JCWPd, o europejskim kodzie GW200084. Posiada ona dobry stan chemiczny i dobry stan ilościowy. Stan ogólny tej JCWPd określono jako dobry, a ocenę ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego określono jako niezagrożone. Ww. JCWPd jest przeznaczona do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi. Inwestycja położona jest również na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych o nr 401 – „Zbiornik Koluszki – Tomaszów” oraz na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych o nr 404 – „Niecka Łódzka”.

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 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).

**Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Łodzi**

Maciej Grecki
Naczelnik Wydziału
Ocen Oddziaływania
na Środowisko
/dokument podpisany elektronicznie/

Sprawę prowadzi: Marzena Gawrjolek, tel. 42 665 03 81

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)



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W ŁODZI

Załącznik nr 1 do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi Nr 9/2025 z 30 grudnia 2025 r. – Charakterystyka przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie polega na wykonaniu prac na linii kolejowej nr 1 na odcinku: Koluszki – Częstochowa oraz Zawiercie – Dąbrowa Górnicza, w zakresie budowy trzech rozjazdów na stacjach kolejowych Rokiciny – dwa rozjazdy i Baby – jeden rozjazd.

Projektowane przedsięwzięcie znajduje się w województwie łódzkim, w powiecie tomaszowskim, w gminie Rokiciny – stacja Rokiciny oraz w powiecie piotrkowskim, w gminie Moszczenica – stacja Baby.

W ramach stacji Rokiciny zaplanowano budowę nowych rozjazdów: 4 szt. Rz 60E1 1:9 300 z dopuszczeniem do prędkości $V=160$ km/h – 2 szt. przed rozjazdami w torze 1 i 2 w km ok. 112+710 (obr. Chrusty Nowe) oraz 2 szt. za przejazdem w km ok. 114+316 (obr. Kolonia Rokiciny) w torze nr 1 i 2 oraz dostosowanie sieci trakcyjnej w ich obrębie.

W ramach stacji Baby zaplanowano budowę nowych rozjazdów: 2 szt. Rz 60E1 1:9 300 z dopuszczeniem do prędkości $V=160$ km/h – za peronami w km 130+142 (obr. Baby) oraz dostosowanie sieci trakcyjnej w ich obrębie.

Projektowane połączenie rozjazdowe sklasyfikowano jako banalizacyjne.

Odwodnienie linii kolejowej w rejonie rozjazdów stanowią rowy otwarte zarówno w stanie istniejącym, jak i projektowanym – sposób odwodnienia nie ulegnie zmianie. Projekt obejmuje ewentualną przebudowę i uporządkowanie istniejącego systemu odwodnienia głównie poprzez oczyszczenie i odmulenie istniejących rowów otwartych. Nie przewiduje się wykonywania nowych elementów odwodnienia.

Miejsca realizacji inwestycji to typowe obszary przytorzy, porośnięte sucholubną roślinnością ruderalną. Powierzchnia terenu, a przy tym roślinność jest silnie przekształcona w wyniku presji antropogenicznej.

W związku z realizacją przedsięwzięcia nie przewiduje się wycinki drzew i krzewów. Drzewa i krzewy nie przeznaczone do wycinki, a znajdujące się w zasięgu prac budowlanych zostaną zabezpieczone przed potencjalnym uszkodzeniem.

**Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Łodzi**

Maciej Grecki
Naczelnik Wydziału
Ocen Oddziaływania
na Środowisko
/dokument podpisany elektronicznie/

Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Łodzi