



# REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W ŁODZI

WOOŚ.420.192.2018.JCh.7

Łódź, 20 grudnia 2018 r.

## DECYZJA Nr 92/2018 z 20 grudnia 2018 r. o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2018 r. poz. 2096 z późn. zm.), zwanej dalej w skrócie k.p.a., w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 6 a także art. 84 i art. 85 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 (t. j. Dz. U. z 2018 r. poz. 2081), zwanej dalej w skrócie ustawą o oś, a także § 3 ust. 2 pkt 1 w nawiązaniu do § 2 ust. 1 pkt. 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2016 r., poz. 71), po rozpatrzeniu wniosku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., działające przez pełnomocnika Pana Andrzeja Janasza, z 20 września 2018 r., uzupełnionego pismem z 25 września 2018 r., o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, uwzględniając opinie Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Opocznie oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie

### orzekam w następujący sposób:

- I. **Stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: "Zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych na stacji Idzikowice" realizowanego na terenie gminy Drzewica (obręb Idzikowice), oraz Opoczno (obręby: Kruszewiec, Kolonia Kruszewiec, Libiszów oraz Kolonia Libiszów) w bezpośrednim sąsiedztwie gminy Poświętne w ramach projektu pn.: Modernizacja linii kolejowej nr 4 - Centralna Magistrala Kolejowa etap II.**
- II. **Integralną częścią niniejszej decyzji jest Załącznik Nr 1 – Charakterystyka przedsięwzięcia.**
- III. **Określam następujące warunki i wymagania konieczne do uwzględnienia przy realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia:**
  - 1) stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia;
  - 2) materiały i surowce składować w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód;
  - 3) zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju pojazdów i maszyn, zabezpieczyć przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu i wód;
  - 4) zaplecze budowy wyposażać w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw;
  - 5) teren inwestycji wyposażać w niezbędną ilość szczelnych pojemników do gromadzenia odpadów;
  - 6) niezanieczyszczone wody opadowe i roztopowe z terenu zaplecza budowy odprowadzać do gruntu, w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz nie zmieniając stanu wody na gruncie, a zwłaszcza kierunku i natężenia odpływu ww. wód znajdujących się na gruncie;

- 7) zanieczyszczenia płynne powstające w trakcie realizacji gromadzić w szczelnych pojemnikach i wywozić do oczyszczalni;
- 8) ścieki bytowe odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych (przewoźnych toalet lub innych), zbiorniki systematycznie opróżniać (nie dopuszczać do ich przepełnienia) przez uprawnione podmioty;
- 9) prace ziemne prowadzić bez konieczności prowadzenia prac odwodnieniowych, w przypadku stwierdzenia konieczności odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych, w technologii np. ścianek szczelnych, do minimum ograniczyć czas odwadniania wykopu oraz ograniczyć wpływ ww. prac do terenu działki inwestycyjnej;
- 10) roboty ziemne prowadzić w sposób nie naruszający stosunków gruntowo-wodnych; a w szczególności ograniczający ingerencję w warstwy wodonośne;
- 11) w sytuacjach awaryjnych, takich jak np. wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu; zanieczyszczony grunt należy przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji lub unieszkodliwiania;
- 12) eliminować lub minimalizować najbardziej hałaśliwe procesy i prace, w tym ograniczyć jednoczesną pracę kilku maszyn budowlanych w pobliżu terenów chronionych akustycznie, o ile umożliwi to technologia robót;
- 13) prowadzić prace wyłącznie w porze dziennej, tj. od 6:00 - 22:00, o ile stosowana technologia prac na to pozwala. W przypadku prac inwestycyjnych, prowadzonych w odległości powyżej 100 m od zabudowy podlegającej ochronie akustycznej, wszelkie czynności techniczne i technologiczne można prowadzić przez całą dobę;
- 14) lokalizować w miarę możliwości organizacyjnych bazy materiałowe oraz prowadzące do nich drogi dojazdowe, w oddaleniu od zabudowy wymagającej ochrony akustycznej;
- 15) lokalizację zapleczy budowy (baz, warsztatów, magazynów, składowisk, placów postojowych maszyn budowlanych) oraz dróg dojazdowych – wykonać w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu oraz minimalne jego przekształcenie, po zakończeniu prac – uporządkować teren;
- 16) zachować środki ostrożności oraz zabezpieczyć teren przed możliwością powstania pożaru, zanieczyszczeń powietrza pyłami i gazami, zanieczyszczeń zbiorników wodnych i cieków ropopochodnych lub toksycznych;
- 17) zabezpieczyć miejsca wyznaczone do składowania substancji podatnych na migrację wodną, terenowych stacji obsługi samochodów i maszyn budowlanych w obrębie bazy, poprzez wyłożenie terenu materiałami izolacyjnymi do czasu zakończenia budowy;
- 18) drogi dojazdowe, którymi poruszać się będzie sprzęt budowlany należy wyznaczyć w taki sposób aby przebiegały one głównie z wykorzystaniem dróg z nawierzchnią utwardzoną sprzyjającą ograniczaniu pylenia;
- 19) materiały sypkie transportować pojazdami wyposażonymi w plandeki ograniczające pylenie;
- 20) plac budowy i drogi dojazdowe należy utrzymywać w stanie ograniczającym pylenie (pyły mineralne), na przykład poprzez regularne zraszanie w okresach suchych;
- 21) ograniczanie wtórnego unosu pyłu - w okresach bez opadów drogi dojazdowe oraz place budowy należy zraszać i czyścić przy pomocy specjalnego sprzętu celem maksymalnego ograniczenia unosu;
- 22) nie przeciążać lub przeładowywać sprzętu i środków transportowych;
- 23) odpadowe drewniane podkłady kolejowe należy magazynować w stosach na utwardzonym podłożu, oraz pod przykryciem;
- 24) prace związane z usuwaniem drzew/krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków;

- 25) w przypadkach konieczności usuwania drzew w czasie trwania okresu lęgowego - prace należy przeprowadzać pod nadzorem ornitologicznym;
- 26) zbierany z terenu budowy humus należy przeznaczyć do powtórnego wykorzystania zadarniania w miejscu sąsiadującym z obszarem zrywki, nie wywozić na znaczne odległości. Jest on bowiem bankiem nasion roślin (diaspor) przywiązanych do określonych siedlisk oraz może różnić się składem gleby (torfy, namuły, gleby pylaste itp.);
- 27) w trakcie prac unikać tworzenia okresowych zastoisk wodnych mogących być potencjalnymi miejscami rozrodu płazów;
- 28) wszelkie wykopy, mogące stanowić "pułapki" dla małych zwierząt starannie zabezpieczyć przez wpadaniem i uwięzieniem w nich małych zwierząt oraz płazów; zaś przed rozpoczęciem/wznowieniem robót sprawdzić z udziałem przyrodnika teren budowy pod kątem obecności płazów i ewentualnie przenieść je poza linie plac budowy;
- 29) zaplecze budowy i place magazynowe materiałów budowlanych zlokalizować z dala od planowanych do pozostawienia zadrzewień, co zabezpieczy przed uszkodzeniami mechanicznymi drzew;
- 30) prowadzić roboty pod nadzorem przyrodniczym;
- 31) zastosować działanie minimalizujące polegające na obchodzie terenu prac przez osoby prowadzące nadzór przyrodniczy, które będą stwierdzały, czy w przeznaczonych do zasypania wykopach nie znajdują się przedstawiciele małych zwierząt;
- 32) zaleca się, aby osoby prowadzące nadzór przyrodniczy przy okazji minimalizacji oddziaływać na herpetofaunę, w przypadku stwierdzenia małych ssaków w wykopach i innych pułapkach bezwyjściowych - przenosiły takie osobniki na dogodny teren położony poza granicami placu budowy;
- 33) przed przystąpieniem do prac budowlanych w stosunku do wszystkich stwierdzonych gatunków podlegających ochronie ścisłej i częściowej należy uzyskać odstępstwa od zakazów, przewidzianych w obowiązujących przepisach prawa;
- 34) szczególną uwagę trzeba zwrócić na drzewa nie przeznaczone do usunięcia, które rosną w bezpośrednim sąsiedztwie pasa budowy, prace należy prowadzić tak, aby nie spowodować ich uszkodzenia, zwłaszcza otarć kory i uszkodzeń systemu korzeniowego. Zalecane w tym wypadku jest stosowanie specjalnych osłon dla poszczególnych drzew;
- 35) zabrania się wprowadzania do środowiska przyrodniczego oraz przemieszczania w tym środowisku roślin, zwierząt lub grzybów gatunków obcych, które w przypadku uwolnienia do środowiska przyrodniczego mogą zagrozić gatunkom rodzimym lub siedliskom przyrodniczym;
- 36) zabrania się wprowadzania do środowiska przyrodniczego oraz przemieszczania mas ziemnych zawierających części roślin gatunków obcych mogące powodować wegetatywne lub generatywne rozmnażanie osobników;
- 37) w przypadku ujawnienia nieznanymi dotąd stanowisk, dalsze prace muszą być prowadzone pod nadzorem archeologa w celu zabezpieczenia ewentualnych odkryć przed zniszczeniem.

### UZASADNIENIE

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., działające przez pełnomocnika Pana Andrzeja Janasza, pismem z 20 września 2018 r., uzupełnionego pismem z 25 września 2018 r., wystąpiły do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi, zwanego dalej RDOŚ w Łodzi o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: *"Zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych na stacji Idzikowice"* realizowanego na terenie gminy Drzewica (obręb Idzikowice), oraz Opoczno (obręby: Kruszewiec, Kolonia Kruszewiec, Libiszów oraz Kolonia Libiszów) w bezpośrednim sąsiedztwie gminy Poświętne w ramach projektu pn.: *Modernizacja linii kolejowej nr 4 – Centralna Magistrala Kolejowa etap II*, zwanego dalej przedmiotowym przedsięwzięciem. Do ww. pism dołączono

m.in. 3 egzemplarze karty informacyjnej przedsięwzięcia (zwanej dalej KIP) w formie papierowej oraz elektronicznej.

Planowane zamierzenie inwestycyjne należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, stosownie do § 3 ust. 2 pkt 1 w nawiązaniu do § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 71), dla których to obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być wymagany.

Projektowana inwestycja, zlokalizowana będzie w części na terenach kolejowych zamkniętych, t.j. na terenach stanowiących teren kolejowego zamknięty ujęty w Załączniku do decyzji Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych (Dziennik Urzędowy Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 27 marca 2014 r., poz. 25 ze zm.). Zgodnie więc z art. 75 ust. 6 ustawy o oś organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia będącego przedmiotem niniejszego postępowania administracyjnego jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi.

Tutejszy organ uznał w procesie ustalania kręgu stron postępowania, że jest ich powyżej 20. W przedmiotowym przypadku zastosowanie, zatem ma art. 74 ust. 3 ustawy o oś: „*Jeżeli liczba stron postępowania: 1) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, [...] przekracza 20, stosuje się przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego*”. Mając zatem na uwadze, że liczba stron przekracza 20 uznano za dopuszczalne skorzystanie z art. 74 ust. 1 lit. a lub z art. 74 ust. 1 lit. b ustawy o oś w zależności od tego czy zostałyby dla przedmiotowej inwestycji, na dalszym etapie, określony obowiązek sporządzenia raportu czy też nie.

4 października 2018 r. RDOŚ w Łodzi wystąpił w trybie art. 64 ust. 1 pkt. 2 i 4 a także ust. 3 i 4 oraz art. 68 ustawy o oś pismem znak: WOOŚ.420.192.2018.JCh do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Opocznie oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie o opinie w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ww. przedsięwzięcia. Obwieszczeniem z 4 października 2018 r., znak: WOOŚ.420.192.2018.JCh.2 przy piśmie przewodnim znak: WOOŚ.420.192.2018.JCh.3 RDOŚ w Łodzi poinformował strony postępowania na podstawie art. 49 w związku z art. 61 § 4 k.p.a. oraz art. 74 ust. 3 ustawy o oś o wszczęciu postępowania dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz o wystąpieniu do ww. organów o opinie.

Wskazane powyżej obwieszczenie zostało wysłane do Urzędu Gminy i Miasta w Drzewicy, Urzędu Miejskiego w Opocznie oraz Urzędu Gminy Poświętne, od których to urzędów otrzymano potwierdzenie wywieszenia ww. obwieszczenia, ostatecznie z nich wpłynęło do RDOŚ w Łodzi od Urzędu Gminy i Miasta w Drzewicy 14 listopada 2018 r. Obwieszczenie znak: WOOŚ.420.192.2018.JCh.2, zamieszczono również na tablicy ogłoszeń w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi i na stronie internetowej <http://bip.lodz.rdos.gov.pl>.

W piśmie z 18 października 2018 r. znak: PIS-ZNS-440/39/18 Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Opocznie przedstawił opinię na podstawie m.in. art. 64 ust. 3 ustawy o oś, w której stwierdził, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. W podsumowaniu ww. opinii znalazło się stwierdzenie, iż biorąc pod uwagę skalę, rodzaj oraz lokalizację przedsięwzięcia, tu cyt.: „*przedmiotowa inwestycja nie będzie miała ponadnormatywnego, negatywnego oddziaływania na środowisko. Inwestycja nie wpłynie również na pogorszenie warunków życia i zdrowia ludzi będących w zasięgu oddziaływania przedmiotowej inwestycji*”.

22 października 2018 r. do RDOŚ w Łodzi wpłynęło pismo Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie, w którym wskazał on, iż dla przedmiotowej inwestycji, nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Poniżej przytoczono argumentację

wyrażoną w ww. opinii. Inwestycja polega na przebudowie istniejącej linii torowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą oraz budowie nowego budynku nastawni i nie wiąże się z ingerencją w koryta cieków. Po przeanalizowaniu oddziaływania na etapie budowy i eksploatacji stwierdzono, że przy założeniu lokalizacji zaplecza budowy z dala od cieków, na uszczelnionym podłożu oraz zabezpieczeniu sprzętu przed wyciekami substancji ropopochodnych, analizowane przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na stan wód.

Nie przewiduje się bezpośredniego wpływu przedsięwzięcia na stan jakościowy i ilościowy wód. W czasie budowy zużywana będzie niewielka ilość wody na cele bytowe pracowników oraz na cele technologiczne. Ścieki bytowe będą gromadzone w przenośnych toaletach i wywożone odpowiednimi pojazdami do oczyszczalni ścieków. Z eksploatacją przedmiotowej inwestycji nie wiąże się produkcja ścieków technologicznych. Odwodnienie wokół stacji Idzikowice zostanie zmodernizowane i udrożnione, zapewniające prawidłowy odpływ wód opadowych i roztopowych.

W przypadku wykonywania robót fundamentowych prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych, w technologii np. ścianek szczelnych, do minimum ograniczyć czas odwadniania wykopu oraz ograniczyć wpływ ww. prac do terenu działki inwestycyjnej,

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w dorzeczu Środkowej Wisły w granicy dwóch jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) RW200017254749 Słomianka i RW2000172548552 Dopływ z Libiszowa. Obie JCWP są naturalną i niemonitorowaną częścią wód i charakteryzują się złym stanem ogólnym, wynikającym ze stanu ekologicznego poniżej dobrego. Obie JCWP charakteryzują się rolnym użytkowaniem z nierozpoznaną presją oraz są zagrożone nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego oraz utrzymanie dobrego stanu chemicznego w terminie do 2021 r. Opóźnienie terminu osiągnięcia celów środowiskowych wynika z braku możliwości technicznych oraz dysproporcjonalnych kosztów.

Planowana inwestycja położona jest także w granicy dwóch jednolitych części wód podziemnych PLGW200073 i PLGW200085. Charakteryzują się one dobrym stanem wód i nie są zagrożone osiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest utrzymanie dobrego stanu chemicznego i ilościowego wód. Uznać należy, iż rozwiązania techniczne dla planowanej inwestycji pozwolą zabezpieczyć środowisko wodne przed emisją zanieczyszczeń do wód podziemnych.

Realizacja inwestycji na warunkach przedstawionych powyżej nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów środowiskowych dla ww. części wód, w tym będzie odbywała się w sposób zapewniający nienaruszalność przepisów prawnych dotyczących ochrony wód, określonych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z dnia 28 listopada 2016 r.).

Planowane przedsięwzięcie nie jest położone na obszarach wodno-błotnych, wyznaczonych na podstawie konwencji ramsarskiej. Planowana inwestycja leży poza obszarami wybrzeży i obszarami morskimi. Planowane przedsięwzięcie jest położone poza obszarami wyznaczonymi jako strefy ochrony bezpośredniej i pośredniej ujęć wód.

Planowana inwestycja nie znajduje się na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią wynikającym z Map Zagrożenia Powodziowego i Map Ryzyka Powodziowego określonych w art. 169 i 170 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r., Prawo Wodne (Dz. U. z 2017 r., poz. 1566 ze zm.), zwanej dalej PrW oraz obszarze szczególnego zagrożenia powodzią wynikającym ze studiów ochrony przeciwpowodziowej określonych w art. 549 PrW.

2 i 6 listopada 2018 r. do RDOŚ w Łodzi wpłynęły pisma pełnomocnika Inwestora stanowiące uzupełnienie dokumentacji o wypisy z ewidencji gruntów dla obszaru oddziaływania inwestycji oraz mapy ewidencyjnej. 19 listopada 2018 r. do RDOŚ w Łodzi wpłynęło pismo pełnomocnika Inwestora w którym potwierdzono, iż w ramach przedmiotowej Inwestycji nie przewiduje się przebudowy ani

budowy linii energetycznych o napięciu 110 kV i wyższym.

Do dnia wydania niżej wskazanego postanowienia nie wpłynęły żadne uwagi ani wnioski stron postępowania. Ustalając, czy dla planowanego przedsięwzięcia potrzebne jest przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko, RDOŚ w Łodzi ustalił, 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. Po przeprowadzeniu analizy dostarczonych materiałów dotyczących obszaru pozostającego w zasięgu oddziaływania zamierzenia inwestycyjnego, a także biorąc pod uwagę opinie organów opiniujących oraz uwzględniając łącznie kryteria przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, RDOŚ w Łodzi uznał, że nie jest konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia i 19 listopada 2018 r. RDOŚ w Łodzi wydał postanowienie, znak: WOOS.420.192.2018.JCh.4, w którym stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

O wydanym ww. postanowieniu oraz o opiniach organów współdziałających a także o wyznaczeniu stronom postępowania siedmiodniowego terminu na zapoznanie się z aktami sprawy i wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, poinformowano zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy ooś poprzez obwieszczenie znak: WOOS.420.192.2018.JCh.5 z 19 listopada 2018 r.. Obwieszczenie podano do publicznej wiadomości w sposób opisany wyżej.

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

Za odstąpieniem od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przemawiały argumenty wynikające z przedmiotowej dokumentacji oraz uwarunkowań przedstawionych w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, o których mowa poniżej.

Teren inwestycji nie jest objęty obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, w zakresie żadnej z gmin, przez które przebiega planowane przedsięwzięcie. Zgodnie ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Gminy Opoczno - uchwalonym 5 października 2015 r. oraz studium z dnia 11 sierpnia 2014 r. dla Gminy i Miasta Drzewica, planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenach zamkniętych kolejowych oraz terenach otwartych.

W KIP wskazano, iż w celu zweryfikowania inwestycji, mogących się kumulować z planowanych przedsięwzięciem wystąpiono do urzędów gmin, na terenie których zlokalizowana jest planowana inwestycja. Zgodnie z informacją Urzędu Miejskiego w Opocznie w zasięgu oddziaływania znajdują się przede wszystkim przedsięwzięcia związane z działalnością Zakładu Usług Taborowych Remtrak oraz Zakładu Napraw Taboru z siedzibą w Kruszewcu, gmina Opoczno, zajmującego się naprawami taboru kolejowego. Oddziaływanie skumulowane będzie ograniczone, ponieważ będzie dotyczyło prac remontowych związanych z obsługą taboru szynowego poruszającego się po przedmiotowej linii kolejowej. Prace remontowe wykonywane są głównie w hali, w związku z czym zasięg oddziaływania akustycznego będzie ograniczony. W sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia planowana jest realizacja przedsięwzięcia pn. budowa drogi równoległej do stacji Idzikowice wzdłuż linii kolejowej nr 4 w związku z likwidacją przejazdu na poziomie szyn w km 82+163 linii nr 4 CMK. Biorąc pod uwagę niewielkie natężenie ruchu, odbywające się po drodze równoległej, nie przewiduje się kumulowania negatywnych oddziaływań. Prognozowane natężenie ruchu dla ww. przedsięwzięcia będzie wynosiło: 56 samochodów osobowych i 11 samochodów ciężkich. Omawiana inwestycja, na analizowanym odcinku, polega głównie na przebudowie istniejącej linii kolejowej i przebiegać będzie po jej obecnym śladzie, więc nie powinna przyczynić się do wystąpienia nowego oddziaływania skumulowanego.

Realizacja przedsięwzięcia wymagać będzie zapotrzebowania na paliwa do napędu pojazdów, pracy maszyn i drobnego sprzętu. Szacunkowe zużycie głównych surowców, materiałów i paliw na etapie

realizacji przedstawiono w tabeli poniżej, jak wynika z KIP, ilości te są orientacyjne i mogą ulegać pewnym zmianom na dalszych etapach przygotowania i realizacji inwestycji.

Lp.	Rodzaj surowca / materiału	Zużycie	Jednostka
1.	Woda	10000	m <sup>3</sup>
2.	Energia elektryczna	11 000	kV/h
3.	Olej napędowy	7820	m <sup>3</sup>
4.	Szyny	35,884	km
5.	Podkłady kolejowe	29326	szt.

Na etapie eksploatacji linii kolejowej szacowane zużycie surowców, przedstawione w KIP, w ujęciu rocznym przedstawiać się będzie następująco:

- energia elektryczna 160 000 kWh;
- woda 93 m<sup>3</sup>;
- smar do rozjazdów 60 l;
- preparaty do odchwaszczania 5 l.

Jak wynika z KIP, stwierdzono łącznie 35 drzew wymagających uzyskania zezwolenia na wycinkę, tj. o obwodzie pnia mierzonego na wysokości 5 cm od gruntu > 80 cm dotyczy: topól, wierzb, klonów jesionolistnych i srebrzystych, > 65 cm kasztanowców zwyczajnych, robinii akacjowych, platanów klonolistnych, pozostałych drzew – > 50 cm. W pasie 15 m od zewnętrznych torów linii zlokalizowanych jest 30 drzew, w pasie 15 – 30 m – 5 drzew. Nie stwierdzono krzewu lub skupiska krzewów rosnących na powierzchni powyżej 25 m<sup>2</sup>.

Jak wynika z KIP, w obszarze brak jest drzew, które mogłyby stanowić potencjalne siedlisko dla pachnicy dębowej *Osmoderma eremita*. Z podobnym efektem zakończyły się poszukiwania ewentualnych stanowisk zgniotka cynobrowego *Cucujus cinnaberinus* i kwietnicy okazałej *Protaetia aeruginosa*. Obecny wiek drzew, skład gatunkowy i znajomość biologii ww. gatunków wyklucza drzewa znajdujące się w pasie planowanej inwestycji, jako potencjalne siedliska dla tych gatunków. W związku z powyższym stwierdza się, iż planowana inwestycja nie będzie miała wpływu na krajową czy też regionalną populację tych wymienionych powyżej gatunków chronionych. Biorąc pod uwagę charakter inwestycji oraz teren, przez który przebiega, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na herpetofaunę. Przeprowadzona inwentaryzacja przyrodnicza nie wykazała obecności cennych i/lub zagrożonych gatunków ptaków. Większość stwierdzonych gatunków jest pospolitych w skali kraju i regionu. Wizja w terenie nie wykazała także obecności gniazd ptaków objętych ochroną strefową. W przypadku wszystkich zinwentaryzowanych na analizowanym terenie gatunków ssaków, realizacja inwestycji nie wpłynie negatywnie na stan ich populacji. Nie przewiduje się wystąpienia negatywnego oddziaływania na ichtiofaunę.

W związku ze znacznym oddaleniem jak i charakterem przedsięwzięcia wyklucza się negatywny wpływ inwestycji na takie formy ochrony przyrody jak: rezerваты, parki narodowe, obszary Natura 2000 jak i pomniki przyrody, stanowiska dokumentacyjne, użytki ekologiczne czy zespoły przyrodniczo krajobrazowe. Mając na względzie powyższe negatywny wpływ analizowanej inwestycji na bioróżnorodność nie powinien mieć miejsca.

Pogarszający się stan techniczny linii kolejowych spowodował liczne ograniczenia prędkości dlatego niezbędne jest wykonanie prac budowlanych podwyższających parametry linii. Planowane przedsięwzięcie generować będzie dodatkowe uciążliwości głównie w fazie realizacji robot budowlanych (zwiększona emisja hałasu, okresowe zwiększenie emisji gazów i pyłów, generowanie odpadów). Podczas eksploatacji inwestycji oddziaływaniem będzie hałas emitowany przez przedmiotową stację kolejową generowany głównie w miejscu styku stalowego koła składu z główką szyny. Poziom wyemitowanej energii akustycznej zależy od rodzaju składu, jego prędkości oraz natężenia ruchu. Znaczący wpływ ma także rodzaj torów po jakich poruszają się dane składy. Efektem modernizacji, jak wynika z KIP, będzie m.in.: zwiększenie bezpieczeństwa prowadzonego ruchu pociągów oraz

ograniczenie hałasu i drgań.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138), rodzaje oraz ilości substancji niebezpiecznych występujących na terenie planowanej inwestycji, nie spowodują zaliczenia jej do zakładów o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej. Możliwa za to jest poważna awaria w transporcie. Potencjalne awarie mogą się zdarzyć wzdłuż odcinka linii, na placu, zapleczu budowy oraz na drogach i w obiektach terenu kolejowego. Mogą obejmować również tereny stacji (stacje towarowe, rampy, tory odstawcze). Ryzyko wystąpienia potencjalnej awarii na linii kolejowej oraz jej ewentualne skutki ograniczone są poprzez stosowanie przez zarządcę linii kolejowej PKP PLK S.A. jak i przewoźników towarowych instrukcji, obowiązujących w spółce PKP PLK S.A, dokumenty te szczegółowo opisują tryb postępowania pracowników PKP PLK w sytuacjach awaryjnych (np. przy wykolejeniu się pociągu z substancjami niebezpiecznymi).

Jak wynika z KIP wystąpienie katastrofy naturalnej lub budowlanej dla przedmiotowego przedsięwzięcia jest również bardzo niskie. Analizowany odcinek drogi wojewódzkiej znajduje się poza obszarami objętymi prawdopodobieństwem wystąpienia powodzi (wg ISOK - Mapy zagrożenia powodziowego i mapy ryzyka powodziowego) czy osuwisk (wg SOPO – System oceny przeciwsuwiskowej).

W fazie wykonywania prac budowlanych wystąpią przejściowe uciążliwości związane z emisją gazów cieplarnianych, przede wszystkim dwutlenku węgla. W związku z przemijającym i chwilowym charakterem tych oddziaływań, ograniczonym jedynie do stosunkowo krótkiego etapu realizacji, oddziaływanie te należy uznać za mało istotne pod kątem wpływu inwestycji na zmiany klimatu.

Przedmiotowe przedsięwzięcie, w fazie eksploatacji w dalszym ciągu pozostanie linią zelektryfikowaną. Sytuacje, w których pojazdy z silnikami spalinowymi, takie jak np. pług, lokomotywy drezyny, czy, używane do celów technicznych (manewry taboru, odśnieżanie torów, sytuacje awaryjne), będą związane z emisjami typowych zanieczyszczeń komunikacyjnych powstających w związku z ruchem pojazdów mechanicznych, w tym m.in.: dwutlenku azotu (NO<sub>2</sub>), tlenku węgla (CO), dwutlenku siarki (SO<sub>2</sub>) i będą miały charakter incydentalny. Sytuacje te nie będą miały wpływu na całkowity ładunek gazów cieplarnianych emitowanych do powietrza z terenu inwestycji.

W celu dokonania analizy wpływu zmian klimatu na eksploatację analizowanych linii kolejowych przeanalizowano dostępne dane dotyczące tychże zmian w celu wytypowania zmieniających się elementów mogących mieć wpływ na infrastrukturę kolejową. Z przedstawionych w KIP informacji wynika, iż wszystkie przeanalizowane wydarzenia miały jedynie charakter utrudnień w funkcjonowaniu linii kolejowej (incydenty), w związku z czym istnieje brak konieczności stosowania nowych działań poza te stosowane obecnie a mianowicie spółka PKP PLK profilaktycznie stosuje poniższe rozwiązania:

- montaż elektrycznego ogrzewania rozjazdów (eor),
- kompensacja sieci trakcyjnej – zapewnienie stałej siły naciągu przewodów jezdnych i liny nośnej podczas wydłużania/skracania się przewodów pod wpływem temperatury,
- stosowanie specjalistycznego sprzętu dla potrzeb udrażniania linii kolejowych (kombajnów i pługów odśnieżnych, odśnieżarek, zespołów do szybkiego suwania awarii, pociągów sieciowych wyposażonych w urządzenia do oczyszczania sieci trakcyjnej z lodu, pogotowia energetycznego),
- odpowiednie zagęszczenie podsypki,
- przytwardzanie szyn (bezstykowych) w odpowiedniej temperaturze,
- kontrola stanu elementów mocujących szyny,
- usuwanie drzew i krzewów w pasie szerokości 15 m od osi skrajnego toru kolejowego,
- zyzakowanie sieci jezdnej,



- osadzanie słupów na betonowych fundamentach,
- użycie pociągów sieciowych, pogotowia energetycznego oraz sprzętu szybkiego usuwania awarii do naprawy sieci trakcyjnej i linii energetycznych oraz do usuwania zalegających drzew,
- uziemienie sieci trakcyjnej oraz kluczowych budynków odpowiedzialnych za sterowanie ruchem kolejowym,
- naprawa i wymiana uszkodzonych elementów, - wykorzystanie pociągów sieciowych i pogotowia energetycznego celem naprawy uszkodzonej sieci i linii energetycznej.

Ponadto PKP PLK S.A. wprowadziła procedurę, która wykorzystuje informacje, przesyłane drogą e-mailową przez Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej, dotyczące zaburzeń pogodowych i zagrożeń, powodowanych przez czynniki klimatyczne. System ten ułatwia przewidywanie zjawisk atmosferycznych i odpowiednie, wyprzedzające reagowanie na te zjawiska.

Przy prawidłowo prowadzonej gospodarce odpadami na żadnym z etapów realizacji 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. Te rodzaje odpadów, które powstaną, winny być zagospodarowane w sposób zgodny z wymaganiami prawa.

Mając na względzie zakres prac i specyfikę przedmiotowej inwestycji, nie należy spodziewać się zagrożenia dla zdrowia ludzi w tym wynikającego z emisji na etapie realizacji, eksploatacji lub likwidacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Co potwierdził, również Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Opocznie, wskazując w swojej opinii, iż przedmiotowa inwestycja nie wpłynie na pogorszenie warunków życia i zdrowia ludzi będących w zasięgu oddziaływania przedmiotowej inwestycji.

W otoczeniu planowanej inwestycji nie występują obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek. Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami wybrzeży i środowiska morskiego. Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami górskimi, zlokalizowane będzie w otoczeniu krajobrazu rolniczo-leśnego w otoczeniu użytkowanych jak i odłogowanych pól uprawnych oraz płątów zadrzewień i kompleksów leśnych.

Z informacji przedstawionych w KIP wynika, iż w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia znajduje się trzy studnie, dla których ustalono jedynie strefy ochrony bezpośredniej, nie kolidujące z przedmiotową inwestycją. Przedmiotowe przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami GZWP. Najbliżej położony jest GZWP 410 Zbiornik Opoczno, w odległości ok. 2,5 km od przedmiotowej inwestycji.

Teren objęty zamierzeniem inwestycyjnym położony jest poza obszarami objętymi ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t. j. Dz. U. z 2018 r. poz. 1614 ze zm.). Najbliżej planowanej inwestycji (do 9 km) znajdują się:

- Spalski Park Krajobrazowy – ok. 5,5 km.
- obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Dolina Dolnej Pilicy PLH140016 – ok. 8,5 km.

Jednocześnie należy stwierdzić, że przedmiotowe przedsięwzięcie (uwzględniając jego poszczególne fazy: realizacji, eksploatacji lub użytkowania, likwidacji) z uwagi na rodzaj, charakterystykę, skalę oraz usytuowanie rzonego przedsięwzięcia nie będzie miało znacząco negatywnego oddziaływania na cele ochrony, przedmioty ochrony, integralność obszarów i spójność sieci obszarów Natura 2000.

Z informacji przedstawionych w KIP, nie wynika aby przedsięwzięcie realizowane było na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone.

Linia kolejowa nr 4 (Centralna Magistrala Kolejowa) funkcjonuje na tym odcinku od 1976 r. i przez ten czas zdążyła się już wpisać w krajobraz obszarów, przez które przebiega. Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w otoczeniu krajobrazu rolniczo-leśnego.

W fazie realizacji przedsięwzięcia oddziaływanie na krajobraz związane będzie z pracami związanymi ze stworzenia placu budowy oraz z gromadzeniem materiałów, odpadów oraz zaplecza

socjalno-bytowego i biurowego. Będą to oddziaływania krótkotrwałe, odwracalne i ograniczone do czasu trwania robot budowlanych. Oddziaływanie te nie będą miało jednak charakteru znaczącego, ponieważ ww. obiekty zlokalizowane będą na przekształconym terenie kolejowym. Na etapie eksploatacji oddziaływanie to nie ulegnie zmianie w stosunku do stanu obecnego, teren inwestycji w dalszym ciągu będzie wykorzystywany na cele kolejowe, a w ramach przedmiotowego zadania nie przewiduje się wykonania ekranów akustycznych, czy innych elementów, takich jak obiekty inżynierskie mogących silnie oddziaływać na krajobraz.

Przedmiotowe przedsięwzięcie jest zlokalizowane na obszarze kolejowym i polega na modernizacji już istniejącej linii kolejowej. Modernizowana linia przebiegać będzie po istniejącym szlaku. Realizowana droga o długości kilkudziesięciu metrów nie wpłynie w sposób istotny na otaczający krajobraz, który już w stanie istniejącym jest istotnie przekształcony przez człowieka.

Jak wskazano w KIP, zgodnie z informacją uzyskaną z Delegatury Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Piotrkowie Trybunalskim, na terenie inwestycji zlokalizowane jest jedno stanowisko archeologiczne wpisane do gminnej i wojewódzkiej ewidencji zabytków. Na terenie miejscowości Kruszewiec odkryto ślady osadnicze z czasów kultury przeworskiej. Ponadto, brak jest obiektów podlegających ochronie na podstawie obowiązującej ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. W przypadku ujawnienia nieznanymi dotąd stanowisk, dalsze prace muszą być prowadzone pod nadzorem archeologa w celu zabezpieczenia ewentualnych odkryć przed zniszczeniem.

Planowa inwestycja prowadzona będzie na terenie gminy Drzewica o gęstości zaludnienia 59 os/km<sup>2</sup> oraz na terenie gminy Opoczno, dla której to gminy gęstość zaludnienia wynosi 79 os/km<sup>2</sup> (dane GUS - Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2017 r.).

Planowana inwestycja, jak wynika z KIP, położona jest poza obszarami przylegającymi do jezior.

W rejonie przedmiotowego przedsięwzięcia nie występują żadne obszary objęte ochroną na podstawie ustawy o lecznictwie uzdrowiskowym.

Realizacja inwestycji, przy uwzględnieniu wskazanych przez Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie warunków (punkty od III.1 do III.11 niniejszej Decyzji), nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów środowiskowych dla analizowanych części wód (jednolita część wód powierzchniowych (JCWP) RW200017254749 Słomianka i RW2000172548552 Dopływ z Libiszowa oraz jednolita część wód podziemnych PLGW200073 i PLGW200085), w tym będzie odbywała się w sposób zapewniający nienaruszalność przepisów prawnych dotyczących ochrony wód, określonych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r., w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r., poz. 1911 ze zm.).

Otoczenie działek objętych inwestycją stanowią:

- od wschodu – tereny związane z obsługą infrastruktury kolejowej oraz zabudowa kubaturowa zlokalizowana na terenie kolejowym oraz poza nim, tereny zabudowy wielorodzinnej 117 m od osi głównego toru i 100 m od skrajnych torów,
- od zachodu – tereny rolne z niewielkimi terenami leśnymi oraz w dalszej odległości od linii kolejowej zabudową zagrodową 134 m od osi głównego toru i 100 m od skrajnych torów

Od północy i południa przedsięwzięcie sąsiaduje z infrastrukturą kolejową.

Natężenia ruchu pociągów oraz ich długości i prędkości, które wprowadzono do modelu obliczeniowego, przedstawione w KIP, zawiera tabela poniżej.

Stan po modernizacji 2020							
LK 4							
Rodzaj pociągu	Liczba pociągów		Liczba jednostek w pociągu	Kat.	Liczba jednostek		Średnia prędkość [km/h]
	Pora dnia	Pora nocy			Pora dnia	Pora nocy	
Pendolino ED250	22	0	8	8	176	0	200
Pociąg pospieszny	53	0	8	8	424	0	160

LK 573							
Rodzaj pociągu	Liczba pociągów		Liczba jednostek w pociągu	Kat.	Liczba jednostek		Średnia prędkość [km/h]
	Pora dnia	Pora nocy			Pora dnia	Pora nocy	
Pociągi regionalne	4	0	3	3	12	0	100
LK 574							
Rodzaj pociągu	Liczba pociągów		Liczba jednostek w pociągu	Kat.	Liczba jednostek		Średnia prędkość [km/h]
	Pora dnia	Pora nocy			Pora dnia	Pora nocy	
Pociągi regionalne	11	1	3	3	33	3	100
ruch technologiczny pozostały tory							
Rodzaj pociągu	Liczba pociągów		Liczba jednostek w pociągu	Kat.	Liczba jednostek		Średnia prędkość [km/h]
	Pora dnia	Pora nocy			Pora dnia	Pora nocy	
Pociągi technologiczne	3	1	2	4	6	2	30

Z obliczeń oddziaływania akustycznego przedstawionych w KIP, wynika, iż w żadnym z punktów obliczeniowych nie stwierdzono przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach chronionych akustycznie, zarówno dla prognoz na rok 2020 jak i prognoz na rok 2030.

Ze względu na rodzaj, skalę i usytuowanie przedsięwzięcia można jednoznacznie stwierdzić, iż nie będzie ono powodować transgranicznego oddziaływania na środowisko;

Przedmiotowe przedsięwzięcie jest zlokalizowane na obszarze kolejowym i polega na modernizacji już istniejącej linii kolejowej. Modernizowana linia przebiegać będzie po istniejącym szlaku. Nie przewiduje się realizacji obiektów inżynierskich, czy ekranów akustycznych, które mogłyby w sposób istotny wpływać na otaczający krajobraz.

W związku z tym, że przedmiotowa linia kolejowa jest zelektryfikowana, nie przewiduje się wystąpienia emisji gazowych i pyłowych do powietrza. Pojazdy spalinowe na przedmiotowym odcinku linii kolejowej poruszają się wyłącznie incydentalnie. W żaden sposób nie wpłynie to na pogorszenie jakości powietrza w rejonie przedsięwzięcia.

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia przewiduje się realizację drogi dojazdowej, wewnętrznej, przeznaczonej jedynie dla ruchu pojazdów obsługujących linię kolejową. W związku z tym oraz nikłym natężeniem ruchu pojazdów nie przewiduje się, aby nastąpiło pogorszenie tła zanieczyszczeń powietrza.

Jak wynika z ww. opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Opocznie przedmiotowa inwestycja nie wpłynie na pogorszenie warunków życia i zdrowia ludzi będących w zasięgu oddziaływania przedmiotowej inwestycji.

Przedstawione w KIP informacje pozwalają stwierdzić, że zanieczyszczenie powietrza wystąpi jedynie w trakcie realizacji inwestycji. Źródłami emisji będą pojazdy samochodowe i maszyny drogowe uczestniczące w pracach budowlanych. Emisja hałasu powstającego w fazie budowy związana jest z pracami budowlanymi, pracą maszyn oraz urządzeń budowlanych. Według informacji przedstawionej w KIP, głównym oddziaływaniem przedmiotowej inwestycji jest hałas generowany przez przejeżdżające pociągi, jednak z przeprowadzonych obliczeń oddziaływania akustycznego, których wyniki również zawarto w KIP, wynika, iż zachowane zostaną standardy jakości środowiska na terenach chronionych akustycznie w obszarze oddziaływania z terenu przedmiotowej inwestycji.

Planowane przedsięwzięcie generować będzie dodatkowe uciążliwości jedynie w fazie realizacji robot budowlanych (zwiększona emisja hałasu, okresowe zwiększenie emisji gazów i pyłów, generowanie odpadów). Oddziaływania te będą miały charakter ograniczony w czasie i przestrzeni oraz będą odwracalne. W okresie eksploatacji inwestycji oddziaływania będą związane głównie z przejeżdżającymi pociągami i nie powinny powodować przekroczenia standardów jakości środowiska.

Możliwe do zastosowania działania mające na celu zapobieganie i ograniczanie potencjalnych negatywnych oddziaływań inwestycji na środowisko na etapie jej realizacji i eksploatacji wskazano na str. od 1 do 3 niniejszej Decyzji.

Po przeprowadzonej analizie przedłożonych materiałów oraz biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania, postanowiono 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.

Za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach uiszczono opłatę skarbową w kwocie 205 zł oraz 2 x 17 zł od wniesionych pełnomocnictw.

**Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska w Łodzi**

*Kazimierz Perek*

#### Otrzymują:

1. Strony postępowania – powiadomienie zgodnie z art. 49 Kpa

#### Do wiadomości

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Opcznie
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie

Sprawę prowadzi – Jarosław Chojnacki tel. (42) 665-09-68



## REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W ŁODZI

Załącznik nr 1 do Decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi Nr 92/2018 z 20 grudnia 2018 r. o środowiskowych uwarunkowaniach, znak: WOOŚ.420.192.2018.JCh.7 - Charakterystyka przedsięwzięcia pn.: *Zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych na stacji Idzikowice*" realizowanego na terenie gminy Drzewica (obręb Idzikowice), oraz Opoczno (obręby: Kruszewiec, Kolonia Kruszewiec, Libiszów oraz Kolonia Libiszów) w bezpośrednim sąsiedztwie gminy Poświętne w ramach projektu pn.: *Modernizacja linii kolejowej nr 4 – Centralna Magistrala Kolejowa etap II*

Prace na stacji Idzikowice związane z przebudową torów na stacji rozpoczną się w km ok 79,904, natomiast zakończą się w km ok. 82,360. Przedmiotowa Inwestycja obejmować będzie:

- przebudowę, układu torowego wraz z odtworzeniem rowów bocznych;
- przebudowę sieci trakcyjnej;
- rozbiórkę i budowę nowych obiektów kubaturowych;
- przebudowę elektroenergetyki;
- przebudowę automatyki kolejowej;
- przebudowę urządzeń telekomunikacyjnych;
- budowa masztu dla anten radiołączności;
- budowę drogi dojazdowej do nastawni; przebudowę kolizji: sieci elektroenergetyczne (kable zasilające nN, kable do urządzeń ogrzewania rozjazdów, kable oświetleniowe), sieć trakcyjna różnych typów, sieć kablowa (kable sterownicze), sieć teletechniczna.

Powierzchnia terenu przeznaczonych pod realizację przedsięwzięcia wynosi ok. 40 ha. Teren przeznaczony pod realizację przedsięwzięcia w dalszym ciągu będzie wykorzystywany do prowadzenia i obsługi ruchu kolejowego. W ramach realizacji zadania nie przewiduje się zajęcia nowego terenu.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w otoczeniu krajobrazu rolniczo-leśnego. W sąsiedztwie znajdują się także zabudowania przeznaczone do obsługi taboru kolejowego. W otoczeniu użytkowanych jak i odłogowanych pól uprawnych oraz płatów zadrzewień i kompleksów leśnych. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie spowoduje zajęcia terenów użytkowanych rolniczo.

Układ geometryczny torów stacji kolejowej Idzikowice został zaprojektowany jako układ torów równoległych. Długości torów, wstawek międzyrozjazdowych oraz szerokości międzytorzy zostały dostosowane do wymagań stawianych przez Standardy Techniczne oraz wymagań branż towarzyszących.

Przed stacją w torze nr 1 linii kolejowej nr 4 projektuje się poszerzenie międzytorza poprzez cztery krzywe przejściowe i łuki wierzchołkowe.

W torze nr 1R linii kolejowej nr 573 oraz w torze nr 4a zaprojektowano poszerzenia międzytorzy w celu uzyskania skrajni do filaru obiektu mostowego.

W torze nr 1T linii kolejowej nr 574 oraz w torze nr 3a zaprojektowano poszerzenia międzytorzy w celu uzyskania skrajni do filaru obiektu mostowego.

Tory podlegające przebudowie:

- tory główne zasadnicze na przedłużeniu linii kolejowej nr 4 – tor 1 i 2,
- tory główne zasadnicze linii nr 573 i 574 – tory 1R i 1T,
- tory główne dodatkowe nr 3, 4, 5, 6, 8, 10,

- tory stacyjne (boczne) nr 4b, 11, 12, 13, 14, 30, 31, 38 i 40.

Zaprojektowany układ torów stacyjnych oraz dróg zwrotnicowych wraz z zastosowanymi typami rozjazdów umożliwi osiągnięcie zakładanych prędkości maksymalnych.

- $V_{max} = 250\text{km/h}$  po torach głównych zasadniczych stacji linii kolejowej nr 4, tory 1 i 2;
- $V_{max} = 60\text{km/h}$  po torach głównych dodatkowych nr 3, 4, 5, 6, 8 i 10;
- $V_{max} = 40\text{km/h}$  dla torów bocznych 11, 12, 13 i 14.

W stanie istniejącym stacja Idzikowice jest lokalnie odwadniana przez rowy otwarte oraz poprzez odcinki drenaży. Istniejące rowy zostaną udrożnione wraz z wyprofilowaniem ich dna i skarp. Dno i skarpy modernizowanych rowów zostaną umocnione poprzez humusowanie i obsianie trawą. Istniejące studnie na ciągach kolektorów odwadniających zostaną oczyszczone oraz zostaną wymienione uszkodzone płyty pokrywowe na nowe.

W ramach opracowania przewiduje się przebudowę sieci trakcyjnej:

- nad torami głównymi zasadniczymi stacji tor nr 1 od km 79,005 do km 83,170 i tor nr 2 od km 79,068 do km 83,170 wywieszona zostanie nowa sieć trakcyjna,
- nad torami nr 3,4,5,6, torami łącznicy nr 573 i nr 574 oraz nad przejściami zwrotnicowymi wywieszona zostanie nowa dwudrutowa sieć trakcyjna,
- nad torami nr 8,10 i 12 wywieszona zostanie nowa jednodrutowa sieć trakcyjna,
- nad torami nr 7,9 i 14 sieć trakcyjna zostanie zlikwidowana.

Drogę dojazdową do nastawni dysponującej o długości ok. 48 m projektuje się jako drogę z włączeniem w istniejącą drogę wewnętrzną. Drogę dojazdową zaprojektowano tak, aby zapewnić dojazd ludzi do nowoprojektowanego budynku nastawni dysponującej. Przyjęto parametry geometryczne drogi dojazdowej jak dla drogi publicznej klasy D, przekrój uliczny w krawężnikach betonowych z chodnikami o i poboczami, a w miejscach gdzie nie występują krawężniki z poboczami, bez rowów odwadniających, jednojezdniowy, o szerokości jezdni wynoszącej 5,0 m. Kategoria obciążenia ruchem minimum KR1. Wzdłuż drogi dojazdowej w rejonie nastawni zaprojektowano 5 stanowisk postojowych dla samochodów osobowych oraz 5 stanowisk postojowych dla rowerów. Wzdłuż krawędzi jezdni z krawężnikami oraz stanowiskami postojowymi dla rowerów i samochodów osobowych zaprojektowano ściek uliczny.

Przebudowa układu drogowego nie będzie wykraczać poza teren kolejowy.

W ramach planowanego przedsięwzięcia planuje się przebudowę stacyjnych urządzeń srk, przystosowanych do prędkości 250 km/h. Warunki techniczno-ruchowe dla przebudowy stacyjnych urządzeń srk:

- urządzenia srk przystosowane będą do prędkości 250 km/h,
- droga hamowania 1300 m dla  $V_{max}=160\text{km/h}$ , droga hamowania dla prędkości  $V_{max}>160\text{km/h}$  jest obliczana przez pokładowe urządzenia kontrolujące prędkość jazdy pociągu i hamowanie przez system ETCS,

W ramach niniejszego zadanie przewiduje się budowę wielobranżowej kanalizacji kablowej. Kanalizacja zostanie wybudowana w obszarze stacji od semaforów wjazdowych od strony Strzałek do semaforów od strony Opoczna Pld., po dwóch stronach układu torowego. Kanalizacja zabezpieczy potrzeby branż telekomunikacyjnej i srk.

Kanalizacja zostanie wybudowana z rur z polietylenu spełniające wymagania rur przepustowych.

Skrzyżowania kanalizacji z torami i drogami o utwardzonej nawierzchni będą wykonane w rurach z polietylenu. Przepusty pod torami będą wykonane na głębokości minimum 1,5 m poniżej stopki szyny.

W ramach przedmiotowej inwestycji założono rozbiórkę istniejącej nastawni dysponującej, a w jej miejsce budowę nowego budynku nastawni.

Nowy budynek przewiduje się zbudować jako jednokondygnacyjny, niepodpiwniczony, zwieńczony dachem płaskim. Budynek składać się będzie z dwóch niezależnych technologicznie od

siebie części. Pierwsza z nich mieścić w sobie będzie pomieszczenia przeznaczone do prowadzenia ruchu takie jak nastawnicownia, pomieszczenie teletechniczne, przekaźnikownia, rozdzielnia srk, pomieszczenie agregatu, węzeł sanitarny, pomieszczenie rozdzielni energetycznej, węzeł sanitarny oraz szatnia. Wszystkie te pomieszczenia połączone zostały ze sobą za pomocą wewnętrznego ciągu komunikacyjnego. W tej części przewidziano również pomieszczenie magazynowe i rozdzielnię elektryczną z dostępem z zewnątrz budynku. W pomieszczeniach nastawnicowni, teletechnicznym, przekaźnikowni, oraz rozdzielni srk oraz w części komunikacji wewnętrznej przewiduje się zastosowanie podłogi „podniesionej” a w pomieszczeniach teletechnicznym, przekaźnikowni i rozdzielni srk, wzmocnionej do nośności 15kN/m<sup>2</sup>. W pomieszczeniu agregatu przewiduje się wykonanie kanału technologicznego. W drugiej części budynku przewiduje się pomieszczenia dla obsługi stacji- monterów srk i toromistrza. W skład tej części wchodzi następujące pomieszczenia: pomieszczenia biurowe toromistrza i zwrotniczych, pomieszczenie socjalne monterów srk, pomieszczenie warsztatu srk, pomieszczenie pogotowia sbl oraz pomieszczenie higieniczno-sanitarne w skład którego wchodzi: szatnia odzieży wierzchniej i roboczej dla monterów srk wraz z suszarnią odzieży wierzchniej, umywalnia z natryskiem oraz węzeł sanitarny. Wszystkie te pomieszczenia powiązane są ze sobą wewnętrznymi ciągami komunikacyjnymi. W tej części przewidziano również magazyn toromistrza z dostępem z zewnątrz budynku. Budynek powinien zostać wyposażony w instalacje:

- wodno-kanalizacyjna;
  - ogrzewcza (elektryczna);
  - instalacja elektryczna;
  - odgromowa;
  - instalacja sterowania ruchem kolejowym (s.r.k.);
  - instalacja teletechniczna wraz z kontrolą dostępu (w tym wideofonem);
  - instalacja sygnalizacji i gaszenia pożaru w pomieszczeniach technologicznych( dyżurnego ruchu, pomieszczenie teletechniczne, przekaźnikownia, rozdzielnia srk, pomieszczenie agregatu);
  - klimatyzacja w wybranych pomieszczeniach;
  - urządzenia sterownicze łącznikami sieci trakcyjnej.
- Powierzchnia obiektu – ok. 340 m<sup>2</sup>.

W miejsce rozbieranego budynku posterunku nr 12 w km 81,820 linii kolejowej nr 4, przewiduje się usytuowanie nowego, kontenerowego budynku technicznego przeznaczonego jedynie na czasowy pobyt pracowników. W budynku nie mogą zostać zlokalizowane stanowiska pracy. Nowy budynek składać się będzie z dwóch połączonych ze sobą kontenerów. We wnętrzu planuje się wydzielić trzy pomieszczenia: wiatrołap, pomieszczenie techniczne oraz magazynek. Do wejścia do nowego budynku prowadzić będą schody zewnętrzne z krat pomostowych. Budynek zwieńczony będzie dachem płaskim. Budynek powinien zostać wyposażony w instalacje:

- grzewczą
- elektryczną

Powierzchnia obiektu – ok. 26 m<sup>2</sup>.

Budynek grupy awaryjnej jest przeznaczony do remontu, którego zakres obejmuje:

- wymianę stolarki okiennej oraz drzwiowej oraz ślusarki okiennej,
- naprawę tynków wewnętrznych (ok 35 m<sup>2</sup>) i zewnętrznych (ok 60 m<sup>2</sup>) wraz z ich malowaniem,
- wymianę instalacji elektrycznej w budynku,
- wymianę instalacji wodnokanalizacyjnej oraz CO wewnątrz budynku,
- remont kanału przeglądowo - remontowego wraz z instalacją elektryczną z wyłożeniem płytkami wraz z odpływem wpustami lub odwodnieniem liniowym
- wymiana bram wjazdowych docieplonych:

- ocieplenie budynku styropianem grubości 15 cm,
- wymianę obróbek blacharskich,
- wymianę połaci dachowej,

Przebudowa budynku grupy awaryjnej ma na celu wydzielenie w budynku i części rozbudowywanej na zakończeniu toru nr 23 następujących pomieszczeń: szatnia, umywalna, wc, ustęp ogólnodostępny, pomieszczenie wypoczynkowe, pomieszczenie socjalne oraz magazynek. W ramach rozbudowy budynku grupy awaryjnej zaplanowano wydłużenie budynku garażowego drezyn nad torami nr 34 i 36. Dobudowywana część drezynowni obejmie swoim zakresem także tor nr 32. Powierzchnia obiektu – ok 860 m<sup>2</sup>.

**Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska w Łodzi**

*Kazimierz Perek*