



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W KATOWICACH**

Katowice, 30 czerwca 2023

WOOS.420.23.2023.AS3.14

**DECYZJA  
o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 775 z późn.zm.) - dalej zwaną Kpa oraz art. 71 ust. 1, art 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t, art. 84, art. 85 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 2022 r., poz. 1029 z późn. zm.) - dalej zwaną ustawą oos, po rozpatrzeniu wniosku spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74 zn. IOS6.452.21.2021.AŁ.2.IRE-02555-I złożonego w tuł. organie 25 sierpnia 2021 r., działającej przez pełnomocnika, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

**orzekam**

- I. Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, etap I: linia E65 na odc. Będzin - Katowice - Tychy - Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice (granica państwa)” dla LOT-u B odc. Tychy - podg. Most Wisła w zakresie linii kolejowej nr 148 na odcinku Pszczyna - Żory”.
- II. Określić istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:
  - II.1. Roboty budowlane należy prowadzić w sposób ograniczający emisję niezorganizowaną pyłu do powietrza, w szczególności poprzez:
    - a) zraszanie powierzchni pyłących, w przypadku widocznego unosu pyłu przy pracach związanych z przemieszczaniem mas ziemnych i materiałów sypkich, lub przy pracach rozbiórkowych realizowanych w rejonach zabudowanych,
    - b) czyszczenie kół pojazdów przed wyjazdem na drogi oraz zraszanie i czyszczenie dróg w miejscach wyjazdu z budowy.
  - II.2. Zaplecze budowy należy zlokalizować na utwardzonym, szczelnym podłożu lub uszczelnić (np. geomembraną) i wyposażyć w środki techniczne i chemiczne do usuwania lub neutralizacji substancji (miejscowe maty izolacyjne, sorbenty sypkie). Tankowanie pojazdów należy przeprowadzać wyłącznie w miejscach

z uszczelnionym podłożem. Materiały i odpady niebezpieczne należy magazynować w sposób uniemożliwiający przedostawanie się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego: na szczelnym lub izolowanym (np. matą gumową) podłożu, w szczelnych, zamykanych i opisanych pojemnikach, odpornych na działanie magazynowanych w nich substancji, w miejscu zabezpieczonym przed działaniem czynników atmosferycznych i ingerencją osób nieupoważnionych.

II.3. Zaplecza budowy należy lokalizować w pierwszej kolejności na terenie kolejowym lub w obrębie terenów przekształconych antropogenicznie. W szczególności zaplecza budowy należy lokalizować:

- 1) poza terenami zadrzewionymi, w odległości co najmniej 2 m od rzutu korony drzew, które nie są przeznaczone do usunięcia,
- 2) w odległości większej niż 50 m od:
  - a) terenów podmokłych z roślinnością hydrofilną,
  - b) cieków wodnych i zbiorników wodnych,
  - c) obiektów inżynierskich umożliwiających migrację zwierząt,
- 3) poza wskazanymi przez nadzór przyrodniczy obszarami potencjalnych siedlisk chronionych gatunków zwierząt,
- 4) poza obszarami określonymi w tabeli 1.

Tabela 1

Lp.	Uzasadnienie wyłączenia	Lokalizacja wyłączenia km LK148	Strona inwestycji
1.	Cieki wodne wraz z obudową biologiczną	29 m od km 2+753	prawa
2.	Cieki wodne wraz z obudową biologiczną	30 m od km 2+753	lewa
3.	Cieki wodne wraz z obudową biologiczną	2+764 - 2+808	prawa
4.	Aleja dębowa w Pszczynie	2+915 - 3+142	lewa
5.	Aleja dębowa w Pszczynie	3+143 - 3+540	prawa
6.	Stanowiska rozrodu płazów	4+269 - 4+297	prawa
7.	Stanowiska rozrodu płazów	4+445 - 4+452	lewa
8.	Stanowiska rozrodu płazów	4+619 - 4+651	prawa
9.	Cieki wodne wraz z obudową biologiczną	4+820 - 4+831	prawa
10.	Zbiorniki wodne wraz z otoczeniem	4+895 - 4+949	lewa
11.	Stanowiska rozrodu płazów	5+247 - 5+296	prawa
12.	Cieki wodne wraz z obudową biologiczną	5+294 - 5+327	prawa
13.	Cieki wodne wraz z obudową biologiczną	5+305 - 5+374	lewa
14.	Zbiorniki wodne wraz z otoczeniem	5+321 - 5+479	lewa
15.	Cieki wodne wraz z obudową biologiczną	5+432 - 5+992	prawa
16.	Stanowiska rozrodu płazów	6+237 - 6+263	prawa
17.	Stanowiska rozrodu płazów	6+352 - 6+374	prawa
18.	Stanowiska rozrodu płazów	6+397 - 6+433	prawa
19.	Cieki wodne wraz z obudową biologiczną	6+705 - 7+074	prawa
20.	Zbiorniki wodne wraz z otoczeniem	6+779 - 6+858	prawa
21.	Zbiorniki wodne wraz z otoczeniem	6+848 - 6+876	prawa
22.	Zbiorniki wodne wraz z otoczeniem	7+005 - 7+321	lewa
23.	Zbiorniki wodne wraz z otoczeniem/Stanowiska rozrodu płazów	7+053 - 7+078	lewa
24.	Stanowiska rozrodu płazów	8+949 - 8+977	prawa
25.	Stanowiska rozrodu płazów	9+197 - 9+215	lewa

26.	Stanowiska rozrodu płazów	9+771 - 9+816	prawa
27.	Stanowiska rozrodu płazów	9+849 - 9+879	prawa
28.	Stanowiska rozrodu płazów	10+524 - 10+556	prawa
29.	Stanowiska rozrodu płazów	10+578 - 10+600	prawa
30.	Stanowiska rozrodu płazów	11+260 - 11+285	prawa
31.	Stanowiska rozrodu płazów	11+316 - 11+333	prawa
32.	Stanowiska rozrodu płazów	11+318 - 11+346	prawa
33.	Stanowiska rozrodu płazów	11+466 - 11+485	prawa
34.	Stanowiska rozrodu płazów	11+502 - 11+528	prawa
35.	Stanowiska rozrodu płazów	11+509 - 11+532	lewa
36.	Stanowiska rozrodu płazów	11+540 - 11+550	lewa
37.	Stanowiska rozrodu płazów	11+549 - 11+568	prawa
38.	Stanowiska rozrodu płazów	11+783 - 11+814	lewa
39.	Stanowiska rozrodu płazów	11+870 - 11+900	prawa
40.	Stanowiska rozrodu płazów	12+038 - 12+054	prawa
41.	Stanowiska rozrodu płazów	12+286 - 12+325	lewa
42.	Stanowiska rozrodu płazów	12+351 - 12+395	prawa
43.	Cieki wodne wraz z obudową biologiczną	12+836 - 12+972	lewa
44.	Zbiorniki wodne wraz z otoczeniem	12+837 - 12+398	prawa
45.	Zbiorniki wodne wraz z otoczeniem	12+863 - 12+913	prawa
46.	Cieki wodne wraz z obudową biologiczną	12+880 - 12+942	prawa
47.	Zbiorniki wodne wraz z otoczeniem/Stanowiska rozrodu płazów	14+208 - 14+319	lewa
48.	Zbiorniki wodne wraz z otoczeniem/Stanowiska rozrodu płazów	14+282 - 14+426	lewa
49.	Stanowiska rozrodu płazów	14+385 - 14+400	lewa
50.	Cieki wodne wraz z obudową biologiczną	15+057 - 15+113	lewa
51.	Cieki wodne wraz z obudową biologiczną	15+113 - 15+236	lewa
52.	Cieki wodne wraz z obudową biologiczną	15+234 - 15+475	prawa
53.	Zbiorniki wodne wraz z otoczeniem	18+027 - 18+114	prawa
54.	Zbiorniki wodne wraz z otoczeniem/Cenne siedliska przyrodnicze/StRosl/Stanowiska rozrodu płazów	18+091 - 18+200	prawa
55.	Zbiorniki wodne wraz z otoczeniem/Cenne siedliska przyrodnicze/StRosl/Stanowiska rozrodu płazów	18+491 - 18+621	prawa
56.	Cieki wodne wraz z obudową biologiczną	18+868 - 19+457	prawa
57.	Tereny podmokłe	18+903 - 19+391	prawa
58.	Tereny podmokłe	19+028 - 19+443	prawa
59.	Zbiorniki wodne wraz z otoczeniem	19+284 - 19+330	lewa
60.	Tereny podmokłe	19+419 - 19+440	prawa
61.	Cieki wodne wraz z obudową biologiczną	19+438 - 19+534	prawa
62.	Tereny podmokłe	19+659 - 19+684	lewa
63.	Tereny podmokłe	19+673 - 19+777	prawa
64.	Cieki wodne wraz z obudową biologiczną	19+678 - 19+694	lewa
65.	Tereny podmokłe	19+684 - 19+721	lewa
66.	Zbiorniki wodne wraz z otoczeniem/Cenne siedliska przyrodnicze	19+692 - 20+522	prawa
67.	Zbiorniki wodne wraz z otoczeniem	19+755 - 19+805	prawa
68.	Zbiorniki wodne wraz z otoczeniem	20+512 - 20+569	prawa

69.	Cieki wodne wraz z obudową biologiczną	20+704 - 21+600	prawa
70.	Cieki wodne wraz z obudową biologiczną	20+778 - 21+010	lewa
71.	Tereny podmokłe	20+875 - 20+962	prawa
72.	Zbiorniki wodne wraz z otoczeniem	20+909 - 21+181	prawa
73.	Cieki wodne wraz z obudową biologiczną	21+114 - 21+127	lewa
74.	Cieki wodne wraz z obudową biologiczną	21+253 - 21+400	lewa
75.	Cieki wodne wraz z obudową biologiczną	21+597 - 21+895	lewa
76.	Zbiorniki wodne wraz z otoczeniem	21+624 - 21+670	prawa
77.	Zbiorniki wodne wraz z otoczeniem	22+618 do końca zakresu inwestycji	prawa

- II.4. Należy wygradzić/oznakować drzewa wchodzące w skład Alei Dębowej przy ul. Myśliwskiej i Słonecznej w Pszczynie, zlokalizowane po obu stronach LK148 w km od 3+100 do 3+200, dobrze widoczną, kolorową, ostrzegawczą podwójną taśmą, rozpiętą pomiędzy słupkami. Szczegółową lokalizację i długość wygradzenia określi botanik pełniący nadzór przyrodniczy. Po zakończeniu prac taśmę należy usunąć.
- II.5. Drzewa znajdujące się w obrębie inwestycji, nieprzeznaczone do wycinki, należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi lub chemicznymi w następujący sposób:
- 1) pnie drzew, gdzie w rejonie rzutów ich koron konieczne będzie wykonywanie prac ziemnych, budowlanych oraz ruch pojazdów, zabezpieczyć przez szczelne oszalowanie deskami, wypełniając przestrzeń pomiędzy pniem, a deską materiałem amortyzującym (np. matami słomianymi, jutą), deski mocować bez użycia gwoździ, wysokość szalowania ok. 2 m, do wysokości dolnych gałęzi korony, dolną krawędź opierać na podłożu, nie zaś na nabiegach korzeniowych,
  - 2) zachowane drzewa znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie robót budowlanych, gdzie nie są planowane prace/ przejazdy sprzętu mechanicznego w obrębie rzutu korony, wygradzić trwałym ogrodzeniem o wysokości 1,5 m. Ewentualne prace prowadzone w strefie korzeniowej (od pnia drzewa do 2 m od obrysu korony) należy wykonywać ręcznie,
  - 3) korzenie odstonięte w czasie wykopów należy, w miarę możliwości ręcznie wpuścić głębiej i zabezpieczyć przed wysychaniem i przymrozkami, np. poprzez zastosowanie osłon jutowych, a wykopy w pobliżu drzew niezwłocznie zasypać po zakończeniu prac. W przypadku przerw w pracy wykopy należy tymczasowo zasypać lub przykryć korzenie matami słomianymi, aby przeciwdziałać ich wysychaniu. W warunkach grożących przesuszeniem korzeni drzewa należy podlewać i utrzymywać korzenie w odpowiedniej wilgotności. Niedopuszczalne jest obcinanie korzeni szkieletowych drzew,
  - 4) w obrębie rzutu korony nie można magazynować materiałów chemicznych, budowlanych i ziemi z powstałych wykopów, stosować otwartego ognia, lokalizować placów manewrowych i miejsc postoju sprzętu ciężkiego,
  - 5) po zakończeniu prac zabezpieczenia drzew należy zdemontować.
- II.6. Należy podjąć stosowne działania mające na celu eliminację nawłoci późnej, niecierpka gruczołowatego i niecierpka drobnokwiatowego, a także innych stwierdzonych w terenie inwestycji roślin obcych, inwazyjnych, poprzez wdrożenie następujących działań:
- 1) usunąć rośliny metodą mechaniczną – koszenie ręczne (kosa tradycyjna, kosa spalinowa, maczeta, sekator), co najmniej 3 razy w ciągu roku: połowa maja,

- połowa lipca, połowa września. Następnie teren obsiać rodzimymi gatunkami zielnymi,
- 2) dokładnie zebrać skoszoną biomasę do foliowych worków, a następnie wywieźć i zutylizować,
  - 3) po każdorazowym koszeniu wykopać części podziemne roślin, a następnie dokładnie zebrać korzenie i podobnie, jak w przypadku biomasy z części nadziemnych roślin, przetransportować i zutylizować,
  - 4) ziemię zawierającą kłącza podziemne inwazyjnych gatunków roślin, czy inne elementy roślin, przekazać jako odpad i nie wykorzystywać w celu uporządkowania terenu. Klasyfikacji przydatności ziemi do powtórnego wykorzystania w kontekście występowania elementów roślin inwazyjnych powinien wykonać nadzór przyrodniczy.
- II.7. Wszelkie prace związane z wycinką drzew i krzewów należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. w okresie od 16 października do końca lutego. W przypadku konieczności prowadzenia wycinki w okresie lęgowym ptaków, prace prowadzić pod ścisłym nadzorem ornitologicznym. Kontrolę zajęcia siedlisk przeprowadzić należy nie wcześniej niż 3 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku wykrycia lęgów gatunków chronionych należy zaprzestać wycinki do czasu stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wyprowadzenia młodych z gniazda oraz uzyskania zezwolenia na realizację czynności zakazanych w stosunku do chronionych gatunków zwierząt.
- II.8. Należy skontrolować przeznaczone do rozbiórki lub remontu obiekty inżynierskie, takie jak most oraz przepusty, a także przeznaczone do usunięcia drzewa stare, dziuplaste oraz o pierśnicy powyżej 50 cm, pod kątem wykorzystywania ich jako schronienia letnie oraz zimowe nietoperzy. Kontrola powinna zostać przeprowadzona przez specjalistę teriologa (chiropterologa) z nadzoru przyrodniczego, na maksymalnie 3 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku stwierdzenia siedlisk nietoperzy dalsze prace będą możliwe będzie po uzyskaniu zezwolenia na realizację czynności zakazanych w stosunku do chronionych gatunków zwierząt.
- II.9. W celu ochrony przed nieumyślnym zabijaniem zwierząt w trakcie realizacji przedsięwzięcia:
- 1) przed przystąpieniem do wykonywania prac terenowych wszyscy pracownicy powinni zostać przeszkoleni i poinformowani o sposobie postępowania w przypadku stwierdzenia na terenie budowy zwierząt,
  - 2) prace muszą być prowadzone również w sposób umożliwiający spontaniczne przemieszczanie się zwierząt ze stref zagrożenia np. poprzez skarpowanie wykopów, które ułatwi wydostawanie się z nich uwięzionych zwierząt lub zastosowanie punktowych pochylni. W wykopach o wąskim rozstawie, np. pod instalacje kablowe punktowe pochylnie, umożliwiające opuszczenie wykopu przez zwierzęta stosować co 50 m. Miejsca zastosowania elementów umożliwiających ucieczkę zwierząt powinien wskazać nadzór zoologiczny,
  - 3) plac budowy należy skutecznie zabezpieczyć wygradzeniem tymczasowym, zlokalizowanym w przebiegu linii inwestycji, w rejonie aktualnego frontu robót w sposób zapobiegający przedostawaniu się małych zwierząt, w tym płazów i gadów na teren budowy:
    - a) ogrodzenie powinno istnieć w okresie od 1 marca do 30 października, być stabilne oraz mieć trwałą naciąg, aby nie dopuścić do fałdowania, które obniża jego efektywność. Wygradzenie powinno być wykonane

z geowłókniny, folii lub płotka wykonanego z siatki o oczkach o wielkości maksymalnie 0,5 cm x 0,5 cm, mieć wysokość nie mniejszą niż 50 cm ponad powierzchnię gruntu, być osadzone w gruncie na głębokość nie mniejszą niż 30 cm i być wyposażone w przewieszkę o szerokości minimum 10 cm, skierowaną „na zewnątrz” od placu budowy. Wolne końce ogrodzeń należy zakończyć U – kształtnymi zawrotkami. Ogrodzenia należy bezwzględnie zastosować na następujących odcinkach inwestycji:

- km 5+200 – 5+500 (obie strony LK148),
- km 6+900 – 7+250 (obie strony LK148),
- km 12+700 – 13+000 (obie strony LK148),
- km 14+150 – 14+500 (strona lewa LK148),
- km 17+900 – 18+700 (strona prawa LK148).

Nadzór herpetologiczny każdorazowo decydował będzie o potrzebie wygrodenia terenu w innych niż ww. lokalizacjach,

- b) co najmniej raz w tygodniu należy kontrolować ogrodzenia tymczasowe pod kątem ich szczelności, a ewentualne wady niezwłocznie usuwać,
  - c) doszczegółowienia miejsca, sposobu montażu i czasu funkcjonowania ogrodzenia powinien dokonać ekspert z nadzoru herpetologicznego, z uwzględnieniem aktualnych warunków pogodowych i terenowych, a także aktywności migracji poszczególnych gatunków płazów,
  - d) w przypadku wykorzystania szczelnych ścianek do tymczasowego zabezpieczenia terenu należy pozostawić ich elementy ok. 0,5 m nad powierzchnią gruntu, tworząc w ten sposób palisadę ochronną,
  - e) powyżej opisane prace należy prowadzić pod nadzorem herpetologa,
- 4) po zainstalowaniu tymczasowych wygroden, a przed rozpoczęciem robót budowlanych, nadzór herpetologiczny powinien dokonać kontroli placu budowy, w szczególności tymczasowych zalewisk (powstałych na skutek nieprawidłowo funkcjonującego systemu odwodnienia), terenów podmokłych, otoczenia cieków i rowów melioracyjnych pod kątem obecności płazów. Kontrole placu budowy pod kątem zasiedlenia przez płazy i gady należy przeprowadzić również przed: zdjęciem warstwy humusu, niwelacją terenu, likwidacją ewentualnych zastoisk wodnych (w tym powstałych w trakcie realizacji inwestycji), itd. Zidentyfikowane osobniki, w tym dorosłe, formy rozwojowe i młodociane, wykazane w trakcie kontroli należy przenieść, pod nadzorem herpetologa, poza teren prowadzonych prac, do stanowisk zastępczych (zbiornik w km LK148 7+053 – 7+178 oraz w km 14+282 – 14+426), a także w inne miejsca wskazane przez nadzór herpetologiczny, biorąc pod uwagę możliwość ich przetrwania we właściwym stanie ochrony na nowym stanowisku, z uwzględnieniem czynników antropogenicznych,
- 5) teren budowy, w szczególności miejsca mogące stanowić pułapki dla płazów (wykopy, zagłębienia wypełnione wodą, zastoiska i zalewiska, koleiny, rowy) należy poddawać regularnym kontrolom. W okresie wiosennych i jesiennych migracji, tj. od 1 marca do 15 maja oraz od 15 sierpnia do 15 października dwa razy dziennie (rano i wieczorem), w pozostałym okresie raz dziennie. W przypadku stwierdzenia obecności zwierząt, osobniki (w tym ich formy rozwojowe) niezwłocznie odławiać i przenosić poza teren prowadzonych prac, pod nadzorem przyrodniczym.

- II.10. Prace budowlane powodujące ingerencję w koryta cieków: Starej Dokawy w km 7+074 oraz Kanału Branickiego w km 12+900 LK148, gdzie stwierdzono występowanie piskorza *Misgurnus fossilis* oraz węgorza *Anguilla anguilla* należy prowadzić pod nadzorem ichtiologicznym, przy czym nie później niż 7 dni przed rozpoczęciem prac nadzór ten winien w sposób dokładny dokonać weryfikacji tych gatunków ryb na odcinku cieków pozostającym w kolizji z inwestycją oraz na odcinkach sąsiadujących o długości min. 100 m. W przypadku stwierdzenia ich występowania, prace należy wstrzymać do czasu zakończenia okresu tarła i inkubacji ikry ryb lub postępować zgodnie z uzyskanymi wcześniej zezwoleniami na czynności podlegające zakazom.
- II.11. W celu ochrony wód cieków oraz związanej z nimi fauny w trakcie trwania robót budowlanych na ciekach należy zachować stały przepływ wody (brak poprzecznych przeszkód, spiętrzeń wody, itp.) oraz stosować zabezpieczenia np. specjalne siatki przed przedostawaniem się do wód powierzchniowych zanieczyszczeń np. ziemi z wykopów, odpadów.
- II.12. Do oświetlenia zaplecza budowy, baz postojowych i placu budowy należy stosować lampy o możliwie najniższej emisji barw niebieskich i promieniowania UV, o szczelnych obudowach. Niedopuszczalne jest stosowanie lamp rtęciowych. Oświetlenie należy montować tak, aby nie rozpraszać światła (stosować lampy ze strumieniem skierowanym na określona powierzchnię) powinno ono być skierowane w stronę zaplecza budowy.
- II.13. Prace związane z realizacją przedsięwzięcia należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym w celu kontroli stanu środowiska przyrodniczego i oceny zgodności wykonywanych prac z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach na etapie realizacji inwestycji, pełniony przez osoby legitymujące się doświadczeniem odpowiednim do zakresu wykonywanego nadzoru, a w szczególności:
- 1) botanicznym i dendrologicznym - równoległe do prowadzonych prac - cały rok, w zakresie:
    - a) kontroli stanu zabezpieczenia zieleni nieprzeznaczonej do wycinki przed wpływem prac budowlanych,
    - b) kontroli terenu inwestycji pod kątem ewentualnego wystąpienia inwazyjnych gatunków roślin obcego pochodzenia oraz kontrola i wdrożenie metod skutecznej eliminacji tych gatunków,
    - c) widoczne oznakowanie pomnikowej alei dębowej przed ewentualnym uszkodzeniem, zanieczyszczeniem pochodzącym z placu budowy,
  - 2) herpetologicznym - od 1 marca do 31 października, w zakresie:
    - a) identyfikacji obecności płazów na terenie i w najbliższym sąsiedztwie obszaru inwestycji oraz eliminowania ewentualnych zagrożeń dla tej grupy zwierząt,
    - b) kontroli zabezpieczenia wykopów przed możliwością uwięzienia w nich zwierząt,
    - c) dookreślenia terminu zakładania i lokalizacji, nadzoru i kontroli skuteczności zabezpieczeń placu budowy przed dostępem płazów, oceny czy niezależnie od zabezpieczenia placu budowy we wskazanych lokalizacjach, należy dodatkowo indywidualnie zabezpieczyć miejsca na innych odcinkach robót,
    - d) kontroli szczelności i ciągłości wygradzeń herpetologicznych,
    - e) kontroli placu budowy (wykopy, zagłębienia wypełnione wodą, zastoiska i zalewiska, wiadra wkopane w ziemię, rowy, etc.) - w celu poszukiwania uwięzionych zwierząt, a w razie potrzeby ich uwolnienie oraz przemieszczenie

- poza plac budowy w miejsca o cechach siedliska, w którym występują w sposób naturalny,
- 3) teriologicznym (chiropterologicznym): równoległe do prowadzonych prac - cały rok, w zakresie:
    - a) kontroli zadrzewień przeznaczonych do usunięcia oraz obiektów inżynierskich przeznaczonych do modernizacji lub rozbiórki, pod względem ich potencjalnego wykorzystania jako miejsc schronień letnich i zimowych nietoperzy,
    - b) kontroli nad uwolnieniem i przeniesieniem małych ssaków w przypadku ich uwięzienia na terenie budowy,
  - 4) ornitologicznym: - w okresie marzec – październik, w zakresie:
    - a) kontroli terminów prowadzenia wycinki zieleni określonych w uzgodnieniu,
    - b) kontroli obecności zajętych gniazd ptaków w roślinności drzewiastej na trasie planowanej inwestycji.
- II.14. Masy ziemne pochodzące z wykopów pod obiekty kolejowe/drogowe należy w pierwszej kolejności zagospodarować w obrębie terenu inwestycji do niwelacji i ukształtowania terenu.
- III. Określić wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o której mowa w art. 72 ust. 1 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, w szczególności w projekcie budowlanym:
- III.1. Umocnienia dna na wlocie i wylocie z przepustów w obrębie cieków oraz w obrębie rowów melioracyjnych należy zaprojektować z materiałów naturalnych np. narzutu kamiennego. Dopuszczalne jest stosowanie innych rozwiązań, nawiązujących do istniejącego charakteru cieków i rowów, za wyjątkiem użycia gabionów. Zastosowanie narzutu kamiennego możliwe jest również wyłącznie bez użycia siatki. Dopuszcza się zastosowanie gabionów punktowo, jedynie w przypadku umocnienia skarp wylotów przepustów o nachyleniu 1:1.
  - III.2. Wszelkie urządzenia systemu odwodnienia należy zaprojektować tak, aby nie stanowiły bezwyjściowych pułapek dla drobnych zwierząt. Należy uwzględnić:
    - 1) zaprojektowanie rowów odwodnieniowych w postaci rowów otwartych o nachyleniu skarp nie bardziej stromym niż 1:1,5, obłożonych humusem i obsianych mieszankami traw. W przypadku rowów o pochyleniu podłużnym mniejszym niż 3‰, oraz na długości 1 m przed i za wylotem drenów i kolektorów dopuszcza się zastosowanie umocnienia dna rowu w postaci płyt ażurowych. Zabrania się stosowania głębokich, betonowych rowów tzw. korytek krakowskich,
    - 2) urządzenia odwodnienia (studnie, niecki wpadowe itp.) należy wyposażyć w szczelną pokrywę górną. W przypadku zastosowania pokryw posiadających otwory, pokrywy te muszą posiadać otwory zabezpieczone dopasowanymi do wielkości otworów zaślepkami lub zatyczkami. Przy braku możliwości zastosowania szczelnych pokryw w studniach i nieckach wpadowo/chłonnych oraz osadnikach i separatorach zlokalizowanych w rejonach dostępnych dla zwierząt należy zastosować pochylnie lub rury wyjściowe (ucieczkowe), umożliwiające samodzielne wychodzenie zwierząt na zewnątrz,



- 3) w razie konieczności lokowania wpustów ulicznych w ciągu dróg o nawierzchni asfaltowej objętych inwestycją, należy zastosować kraty o szerokości szczelin < 2 cm.

III.3. Zaprojektować oznakowanie przezroczystych ścian wiat na peronach, w postaci pionowych pasów o szerokości min. 2 cm, umieszczonych w odległości 10 cm od siebie lub czarnych kropek średnicy 0,8 cm w odległości 14 mm od siebie (metoda sitodruku), na całej wysokości panelu.

III.4. Należy dostosować przepusty do pełnienia funkcji przejścia dla małych zwierząt, w tym w szczególności płazów, zgodnie z zestawieniem w tabeli 2 i w tabeli 3

Tabela 2.

Lp.	Typ obiektu kolejowego w km LK148	Parametry po dostosowaniu	Półki, współczynnik względnej ciasnoty
1.	Most w km 5+322 zintegrowany z ciekim bez nazwy	Światło pionowe: 2,5 m; Światło poziome: 5,0 m Długość eksploatacyjna: 4,9 m	półki ziemne obustronne (gruntowe pasy terenu powyżej poziomu wody średniej) szerokość minimalna $\geq 2 \times$ szerokość koryta ciekłu – nie mniej niż 1,5 m; wysokość minimalna (światło pionowe) od półki do spodu konstrukcji przepustu $\geq 1,5$ m; współczynnik względnej ciasnoty: 2,55
2.	Most w km 7+074 na strumieniu Stara Dokawa	Światło pionowe: 3,5 m; Światło poziome: 5,0 m Długość eksploatacyjna: 4,9 m	półki ziemne obustronne (gruntowe pasy terenu powyżej poziomu wody średniej) szerokość minimalna $\geq 2 \times$ szerokość koryta ciekłu – nie mniej niż 1,0 m; wysokość minimalna (światło pionowe) od półki do spodu konstrukcji przepustu $\geq 1,5$ m; współczynnik względnej ciasnoty min. 3,57
3.	Przepust ramowy żelbetowy w km 10+301 na rowie odwadniającym	Światło pionowe: 1,0 m; Światło poziome: 1,0 m Długość eksploatacyjna: 12,0 m	parametry minimalne dla pełnienia funkcji przejścia dolnego dla małych zwierząt tj. szer. min. 1,0 m i wys. min. 0,75 m, współczynnik względnej ciasnoty min. 0,07
4.	Przepust ramowy żelbetowy w km 11+796 na rowie odwadniającym	Światło pionowe: 1,5 m; Światło poziome: 1,5 m Długość eksploatacyjna: 13,5 m	posiada parametry minimalne dla pełnienia funkcji przejścia dolnego dla małych zwierząt tj. szer. min. 1,5 m i wys. min. 1,0 m, współczynnik względnej ciasnoty min. 0,07;
5.	Przepust ramowy żelbetowy w km 12+187 na rowie odwadniającym	Światło pionowe: 1,0 m; Światło poziome: 1,0 m Długość eksploatacyjna: 10,0 m	posiada parametry minimalne dla pełnienia funkcji przejścia dolnego dla małych zwierząt- dla płazów tj. szer. min. 1,0 m i wys. min. 0,75 m dla przepustów do 20 m; współczynnik względnej ciasnoty: 0,1
6.	Przepust ramowy żelbetowy w km 14+340; na rowie odwadniającym	Światło pionowe: 1,5 m; Światło poziome: 1,5 m Długość eksploatacyjna: 10,0 m	posiada parametry minimalne dla pełnienia funkcji przejścia dolnego dla małych zwierząt, również dla płazów tj. szer. min. 1,5 m i wys. min. 1,5 m dla przepustów dł. do 30 m; współczynnik względnej ciasnoty: 0,07
7.	Przepust ramowy żelbetowy w km 18+056; na rowie odwadniającym	Światło pionowe: 1,0 m; Światło poziome: 1,0 m Długość eksploatacyjna:	posiada parametry minimalne dla pełnienia funkcji przejścia dolnego dla płazów tj. szer. min. 1,0 m i wys. min. 0,75 m dla przepustów do 20 m, współczynnik względnej ciasnoty: 0,06

Lp.	Typ obiektu kolejowego w km LK148	Parametry po dostosowaniu	Półki, współczynnik względnej ciasnoty
		15,0 m	
8.	Przepust ramowy żelbetowy w km 18+564; na rowie odwadniającym	Światło pionowe: 1,0 m; Światło poziome: 1,0 m Długość eksploatacyjna: 15,0 m	posiada parametry minimalne dla pełnienia funkcji przejścia dolnego dla płazów tj. szer. min. 1,0 m i wys. min. 0,75 m dla przepustów do 20 m; współczynnik względnej ciasnoty:0,06
9.	Przepust sklepiony żelbetowy/ramowy żelbetowy w km 20+861	Światło pionowe: 2,0 m; Światło poziome: 2,0 m Długość eksploatacyjna: 19,0 m	posiada parametry minimalne dla pełnienia funkcji przejścia dolnego dla małych zwierząt tj. szer. min. 1,5 m i wys. min. 1,0 m; współczynnik względnej ciasnoty:0,2
10.	Most w km 21+121 Zintegrowany z rzeką Rudą	Światło pionowe: 2,2 m; Światło poziome: 8,5 m Długość eksploatacyjna: 9,0 m	półki ziemne (gruntowe pasy terenu powyżej poziomu wody średniej) szerokość minimalna $\geq 2 \times$ szerokość koryta cieku – nie mniej niż 1,0 m; wysokość minimalna (światło pionowe) od półki do spodu konstrukcji przepustu $\geq 1,5$ m; współczynnik względnej ciasnoty: 2,08

Tabela 3.

Lp.	Typ obiektu drogowego w km LK148	Parametry po dostosowaniu	Półki, współczynnik względnej ciasnoty
1.	Przepust w km 5,501 str. lewa na rowie odwadniającym	konstrukcja gruntowo – powłokowa. (rura stalowa) szer. min. 1 m i wys. min. 0,75 m dla przepustów do 20 m,	współczynnik względnej ciasnoty: 0,06
2.	Przepust km 11,541 str. prawa na rowie odwadniającym	konstrukcja gruntowo – powłokowa. (rura stalowa) szer. min. 1 m i wys. min. 0,75 m dla przepustów do 20 m,	współczynnik względnej ciasnoty: 0,06

### III.5. Należy zaprojektować:

- 1) ekrany akustyczne szczelnie połączone z gruntem, określone w tabeli 4

Tabela 4.

Lp.	Nr linii	Kilometraż		Parametry			Rodzaj
		od	do	Strona	Długość [m]	Wysokość [m]	
1.	148	3+010	3+077	prawa	67	4	pochłaniający
2.	148	3+097 odgięty w kierunku ul. Myśliwskiej w Pszczynie	3+180	lewa	96	4	pochłaniający
3.	148	3+528	3+623	prawa	95	4	pochłaniający
4.	148	3+809	3+930	prawa	121	4	pochłaniający
5.	148	5+023	5+132	lewa	109	5	pochłaniający
6.	148	5+143	5+294	lewa	151	4,5	pochłaniający
7.	148	5+154	5+267	prawa	113	4	pochłaniający

Lp.	Nr linii	Kilometraż		Parametry			
		od	do	Strona	Długość [m]	Wysokość [m]	Rodzaj
8.	148	5+485	5+510 odgięty w kierunku ul. Jasnej w Czarkowie	lewa	31	4,5	pochłaniający
9.	148	5+552	5+843	lewa	291	4	pochłaniający
10.	148	6+253	6+868	lewa	615	4	pochłaniający
11.	148	6+750	6+868	prawa	118	4	pochłaniający
12.	148	6+928	7+013	lewa	85	4	pochłaniający
13.	148	7+230	7+395	lewa	165	4	pochłaniający
14.	148	13+684	13+713	prawa	29	4	pochłaniający
15.	148	14+987	15+055 odgięty w kierunku ul. Św. Jana w Suszcu	prawa	85	4	pochłaniający
16.	148	15+063 odgięty w kierunku ul. Św. Jana w Suszcu	15+126	prawa	80	4	pochłaniający
17.	148	15+068	15+196	lewa	128	4	pochłaniający
18.	148	16+101	16+324	prawa	223	4	pochłaniający
19.	148	17+632	17+671	prawa	39	4	pochłaniający
20.	148	18+557	18+601 odgięty w kierunku ul. Targowej w Żorach	prawa	45	4	pochłaniający
21.	148	19+595	19+654	prawa	59	4	pochłaniający
22.	148	19+758	19+824	prawa	66	4	pochłaniający
23.	148	19+810	19+863	lewa	53	4	pochłaniający
24.	148	20+566 odgięty w kierunku ul. Rybnej w Żorach	20+602	prawa	44	4	pochłaniający
25.	148	20+581	20+717	lewa	136	4	pochłaniający
26.	148	20+602	21+095	lewa	493	3	pochłaniający
27.	148	21+616	21+666	prawa	50	4	pochłaniający
28.	148	21+666	21+680	prawa	14	4	pochłaniający
29.	148	21+701	21+707	prawa	6	4	pochłaniający
30.	148	21+731	21+740	prawa	9	4	pochłaniający
31.	148	21+746	21+845	prawa	99	5	pochłaniający
32.	148	21+887	22+234	prawa	347	6	pochłaniający
33.	148	22+190	22+380	lewa	190	5,5	pochłaniający
34.	148	22+566	22+627	lewa	61	5	pochłaniający

2) tłumiki przyszybowe o redukcji hałasu toczenia nie mniejszej niż 2 dB, których lokalizację określa tabela 5

Tabela 5.

Lp.	Nr linii	Kilometraż		Długość [m]
		od	do	
1.	148	3+079	3+128	49
2.	148	5+131	5+148	17
3.	148	5+267	5+539	272
4.	148	6+868	6+891	23
5.	148	15+050	15+067	17
6.	148	20+021	20+139	118
7.	148	21+643	21+728	85

IV. Nadać niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

### UZASADNIENIE

Wnioskiem zn. IOS.6.452.21.2021.AŁ.2.IRE-02555-I, który wpłynął do tutejszego urzędu 25 sierpnia 2021 r. spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74, działająca przez pełnomocnika, zwróciła się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach – dalej RDOŚ w Katowicach, o wydanie decyzji o środowiskowych dla przedsięwzięcia pn.: „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, etap I: linia E65 na odc. Będzin - Katowice - Tychy - Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice (granica państwa)” dla LOT-u B odc. Tychy - podg. Most Wisła w zakresie linii kolejowej nr 148 na odcinku Pszczyna - Żory”.

Do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach załączono:

- 1) kartę informacyjną przedsięwzięcia – dalej zwanej kip, sporządzoną w sierpniu 2021 r. przez zespół autorów firmy Databout Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie przy ulicy Bitwy Warszawskiej 1920 nr 7, za który podpisał się zarządzający projektem Pan [redacted] wraz z załącznikami do niej,
- 2) mapę ewidencyjną w wersji elektronicznej obejmującą teren realizacji przedsięwzięcia oraz obszar jego oddziaływania,
- 3) poświadczony notarialnie odpis pełnomocnictwa nr IOR-028-936/16 z 27 lipca 2016 r., udzielonego Pani [redacted] : przez Pana [redacted] Wiceprezesa Zarządu i Pana [redacted] Członka Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74,
- 4) poświadczony notarialnie odpis pełnomocnictwa nr IOR-028-741/18 z 21 sierpnia 2018 r., udzielonego Pani [redacted] przez panią [redacted] Dyrektora Biura Ochrony Środowiska PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74,
- 5) kopię odpisu pełnego z rejestru przedsiębiorców nr KRS 0000037568 z 12 lutego 2021 r.,
- 6) potwierdzenie wniesienia opłaty skarbowej za wydanie decyzji i za pełnomocnictwa w wysokości łącznie 239 zł,
- 7) mapę w skali zapewniającej czytelność przedstawianych danych z zaznaczonym terenem realizacji i oddziaływania przedsięwzięcia, sporządzoną w sierpniu 2021 r.,
- 8) oświadczenie w sprawie ubiegania się o dofinansowanie inwestycji ze środków unijnych.

Dane o złożonym wniosku zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie (EKOPORTAL) prowadzonym przez RDOŚ w Katowicach oraz w systemie „Baza danych o ocenach oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz strategicznych ocenach oddziaływania na środowisko” prowadzonym przez Generalną Dyрекcję Ochrony Środowiska.

Planowane przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie oddziaływać na środowisko, o którym mowa w § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z rozbudową, przebudową lub montażem realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w § 2 ust. 1 pkt 29 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 r., poz. 1839 ze zm.) - linia kolejowa wchodząca w skład infrastruktury transportu kolejowego transeuropejskiej sieci transportowej, o której mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. I, z późn. zm.).

W związku z faktem, że liczba stron postępowania przekracza 10 (stroną postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wnioskodawca oraz podmiot, któremu przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości znajdującej się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie tj. przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obszar znajdujący się w odległości 100 m od granic tego terenu), działając na podstawie art. 74 ust. 3 ustawy oos oraz art. 49 Kpa tut. organ obwieszczeniem z 20 lutego 2023 r., znak WOOŚ.420.7.2023.AS3.2 zawiadomił strony o wszczęciu postępowania i kolejnych jego etapach, możliwości zapoznania się z aktami sprawy, a także o prawie do czynnego udziału w każdym stadium postępowania administracyjnego, w tym prawie do przeglądania akt sprawy, sporządzania z nich notatek i odpisów. Wszystkie obwieszczenia wydane w toku postępowania zamieszczane były na tablicy ogłoszeń oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach oraz przekazywane były do Urzędu Miasta w Żorach, Urzędu Miasta w Pszczynie oraz Urzędu Gminy Suszec, gdzie były ogłaszane w sposób zwyczajowo przyjęty. Następnie ww. urzędy przekazywały do tut. organu informacje o sposobach i terminach upublicznienia treści obwieszczeń.

Obwieszczeniem zn. WOOŚ.420.23.2021.AS2.1 z 6 września 2021 r. RDOŚ w Katowicach zawiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

RDOŚ w Katowicach na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 2 i pkt 4 ustawy oos wystąpił 15 września 2021 r. pismem zn. WOOŚ.420.23.2021.AS3.2 do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Tychach oraz pismem zn. WOOŚ.420.23.2021.AS3.3 do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o opinię co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Tychach w piśmie zn. 17/NS/ZNS.513-52/555/2021 z 28 września 2021 r. wyraził opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie postanowieniem zn. GL.RZŚ.435.87.2021.AS/KK

z 29 września 2021 r. stwierdził konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.

Pismem zn. WOOŚ.420.23.2021.AS3.4 z 21 października 2021 r. tutejszy organ wystąpił do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach o wyjaśnienie, czy przedstawionym stanowiskiem, stwierdzono możliwy negatywny wpływ tego przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne, czy też, zgodnie z sentencją przedstawioną w omawianym postanowieniu, stanowi opinię, o której mowa w art. 64 ust. 1 pkt 4 ustawy oos.

Pismem zn. IOS6.452.21.2021.AŁ.3IRE-02555-I z 3 listopada 2021 r. pełnomocnik inwestora złożył Aneks nr 1 do karty informacyjnej, sporządzony w listopadzie 2021 r., za który podpisał się zarządzający projektem Pan [redacted] i, wskazując w piśmie, że Aneks ten został złożony w związku z postanowieniem organu właściwego do ocen wodnoprawnych.

W oczekiwaniu na wyjaśnienie stanowiska zawartego w postanowieniu, RDOŚ w Katowicach przekazał ww. Aneks nr 1 Dyrektorowi Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach wraz z pismem zn. WOOŚ.420.23.2021.AS3.5 z 9 listopada 2021 r.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, postanowieniem zn. GL.RZŚ.435.87.2021.AS/KK z 22 listopada 2021 r., sprostował z urzędu oczywistą omyłkę zaistniałą w postanowieniu z 29 września 2021 r., a także w piśmie zn. GL.RZŚ.435.87.2021.AS/KK z 22 listopada 2021 r. wskazał swoje stanowisko, z którego wynikało, że po zapoznaniu się z wyjaśnieniami przedstawionymi w Aneksie nr 1 nie stwierdza obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Po przeanalizowaniu karty informacyjnej, RDOŚ w Katowicach, pismem zn. WOOŚ.420.23.2021.AS3.6 z 6 grudnia 2021 r., wezwał pełnomocnika inwestora do uzupełnienia karty informacyjnej. Pismem zn. IRETS4.452.21.2021.AŁ.4.IRE-02555-I z 27 grudnia 2021 r. poinformowano o zmianie pełnomocnika inwestora, któremu ma być doręczana korespondencja, dołączając stosowne pełnomocnictwo dla Pana [redacted] oraz wskazano przewidywany termin złożenia uzupełnienia w odpowiedzi na ww. wezwanie. Odpowiedź na kwestie poruszone w wezwaniu została złożona przez pełnomocnika inwestora wraz z pismem zn. IRETS4.452.3.2022.AŁ.7.IRE-02555-I z 11 sierpnia 2022 r., z którym złożono Aneks nr 2 do karty informacyjnej, sporządzony w sierpniu 2022 r., za który podpisał się zarządzający projektem Pa [redacted] i. Ponadto pismem zn. IRETS4.452.3.2022.AŁ.7.IRE-02555-I z 30 września 2022 r. pełnomocnik inwestora wskazał, że do Aneksu nr 2 zostaną przedstawione dodatkowe uzupełnienia.

Dodatkowe uzupełnienia do aneksu nr 2, sporządzone w grudniu 2022 r., za który podpisał się zarządzający projektem Pa [redacted] zostały złożone wraz z pismem zn. IRETS4.452.3.2022.AŁ.9.IRE-02555-I z 30 listopada 2022 r. (wpływ do tut. urzędu 01.12.2022 r.).

Po przeanalizowaniu złożonych dokumentów, w tym karty informacyjnej, Aneksu nr 1, Aneksu nr 2 wraz z uzupełnieniem RDOŚ w Katowicach pismem zn. WOOŚ.420.23.2021.AS3.8 z 5 stycznia 2023 r. ponownie wezwał do uzupełnienia materiału dowodowego w zakresie ochrony środowiska przyrodniczego, oddziaływania akustycznego oraz ochrony wód.

W odpowiedzi na wezwanie pełnomocnik inwestora wraz z pismem zn. IRETS4.452.9.2022.AŁ.2.IRE-03169-I z 13 lutego 2023 r. złożył Aneks nr 3 do karty

informacyjnej, sporządzony w lutym 2023 r., za który podpisał się zarządzający projektem Pan [REDACTED]

Tutejszy organ pismem z 13 marca 2023 r. zn. WOOŚ.420.23.2021.AS3.9 ponownie wezwał do uzupełnienia karty informacyjnej w zakresie środowiska przyrodniczego i oddziaływania akustycznego. Pismem z 27 marca 2023 r. zn. IRETS4.452.9.2022.AŁ.3.IRE-03169-I pełnomocnik inwestora przesłał do tut. organu Aneks Nr 4 do karty informacyjnej, sporządzony w marcu 2023 r., za który podpisał się zarządzający projektem Pan [REDACTED], zawierający odpowiedzi na kwestie poruszone w ww. wezwaniu RDOS w Katowicach.

Z uwagi na liczne uzupełnienia materiału dowodowego tutejszy organ 17 kwietnia 2023 r. pismem zn. WOOŚ.420.23.2021.AS3.11 ponownie wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Tychach oraz pismem zn. WOOŚ.420.23.2021.AS3.10 ponownie wystąpił do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o opinię co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Tychach w piśmie zn. NS-ZNS.9022.3.30.260.2023 z 4 maja 2023 r. oraz Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w opinii zn. GL.RZŚ.435.87.2021.AS z 27 kwietnia 2023 r. wyrazili opinie o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla analizowanego przedsięwzięcia, przy czym Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach, zgodnie z art. 64 ust. 3a ustawy oos, wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach istotnych warunków jego realizacji.

Wypełniając obowiązki wynikające z art. 10 Kpa obwieszczeniem z 12 maja 2023 r. zn. WOOŚ.420.23.2021.AS3.12 poinformowano strony o zakończeniu postępowania dowodowego i możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy.

Pismem zn. IRETS4.452.9.2023.AŁ.7-IRE-03169-I z 22 czerwca 2023 r. pełnomocnik inwestora złożył wyjaśnienia dotyczące parametrów obiektu inżynierskiego kolejowego w km 10+301 w celu przystosowania go do pełnienia funkcji dla zwierząt. Wyjaśnienia miały charakter korygujący omyłkę jaka wystąpiła w treści Aneksu nr 4 i nie wpłynęły na istotę sprawy. Korekta parametrów obiektu inżynierskiego pozwala w dalszym ciągu zachować parametry dla dolnych przejść dedykowanych płazom i zachować swoje funkcje ekologiczne.

Do dnia wydania niniejszej decyzji, żadna ze stron postępowania nie zgłosiła się do organu, aby zapoznać się z aktami sprawy. Nie wniesiono też uwag i wniosków.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 ustawy oos, właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony. Nie dotyczy to decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla linii kolejowej. Wobec powyższego wydanie niniejszej decyzji nie jest uzależnione od stwierdzenia zgodności lokalizacji planowanego przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Zgodnie z art. 63 ust. 1 ustawy oos organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stwierdza konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko uwzględniając łącznie kryteria określone ustawą tj. rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, skalę przedsięwzięcia i istotne rozwiązania

charakteryzujące przedsięwzięcie, powiązania z innymi przedsięwzięciami, różnorodność biologiczną, wykorzystywanie zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi, emisje i występowanie innych uciążliwości, zagrożenie dla zdrowia ludzi. Analizuje usytuowanie przedsięwzięcia z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego z uwzględnieniem m. in. obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, oraz pozostałe formy ochrony przyrody, obszarów górskich lub leśnych, obszarów wodno-błotnych i innych o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedlisk łągowych oraz ujść rzek. Organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zgodnie z wyżej przywołanym przepisem, bierze także pod uwagę rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania przedsięwzięcia wynikające z: zasięgu oddziaływania i transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze, charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania, czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania, powiązań z innymi przedsięwzięciami, a także możliwości ograniczenia oddziaływania.

Przedsięwzięcie będzie polegało na rewitalizacji linii kolejowej nr 148 (dalej LK 148) na odcinku od km ok. 2,753 do km ok. 22,631 zlokalizowanym w województwie śląskim, na terenie powiatu pszczyńskiego (gminy Pszczyna oraz Suszec) oraz miasta Żory (miasto na prawach powiatu). Na wskazanym odcinku linii kolejowej nr 148 planowana jest wymiana nawierzchni torowej. W ramach przedsięwzięcia wykonana zostanie również wymiana nawierzchni torowej linii kolejowej nr 159 (dalej LK 159) na odcinku od km ok. 13,135 do km ok. 13,994.

Inwestycja zakłada prace w obrębie nawierzchni kolejowej, podtorza i odwodnienia, obiektów inżynierskich, dróg kołowych i przejazdów kolejowo – drogowych oraz przejść i dojazdów, budowli i obiektów obsługi podróżnych, budynków służących prowadzeniu ruchu kolejowego, obiektów związanych z ochroną środowiska, innych robót (np. usunięcie drzew i krzewów, wykonanie pasów przeciwpożarowych, rozbiórki, chodniki, wygrozdenia, ogrodzenia, itp.). Na linii kolejowej 159 nie będą prowadzone prace związane z przebudową i budową obiektów inżynierskich, obiektami obsługi podróżnych oraz przebudową przejazdów drogowo-kolejowych.

Przedsięwzięcie ma na celu osiągnięcie parametrów eksploatacyjnych oraz cech użytkowych zgodnych z przyjętą kategorią linii, w tym zapewnienie prędkości maksymalnej dla: pociągów pasażerskich wynoszącej 120 km/h i dla pociągów towarowych wynoszącej 100 km/h. Na odcinku LK148 objętej pracami znajduje się 27 obiektów inżynierskich, w tym 6 mostów kolejowych i 21 przepustów kolejowych. Obiekty inżynierskie powstały w większości w latach 30-tych XX wieku, w okresie budowy omawianej linii. Są to przepusty ramowe, przepusty sklepione oraz mosty płytowe. Obiekty są niewielkich rozmiarów. Na odcinku LK 148 objętym pracami znajduje się 17 przejazdów kolejowo-drogowych, w tym: jedenaście pod zarządem urzędów miast i gmin, pięć pod zarządem Powiatowego Zarządu Dróg w Pszczynie oraz jeden przejazd prywatny. Na większości badanego terenu zaobserwowano wodę zalegającą w rowach odwadniających i lokalne rozlewiska wody przy przepustach, co jest związane z niesprawnym systemem odwodnieniowym. Niedrożne odwodnienie torowiska i obiektów przyczynia się do powstawania zastoisk wodnych w bezpośrednim sąsiedztwie toru. Brak



działającego systemu odwodnienia stanowi bezpośrednią przyczynę powstawania dysfunkcji w obrębie torowiska. Aktualnie w obrębie torowiska gromadzi się również woda w zalewiskach, powstałych prawdopodobnie na skutek szkód górniczych. W związku z tym w ramach prac objętych zamierzeniem przewidziano na każdym z obiektów położonych nad ciekami wodnymi m.in. konserwację rowów w celu udrożnienia systemu odwodnienia, reprofilację cieków oraz oczyszczenie skarp. Założono wykonanie robót do granicy terenu kolejowego (orientacyjnie ok. 5 m od obiektu).

Część terenu inwestycji zlokalizowana jest na terenach zurbanizowanych miast Żory i Pszczyzna. W rejonie Branica – Czarków LK 148 przecina kompleks leśny Lasów Pszczyńskich. Inwestycja przecina ciek Rudę (prawy dopływ Odry), Starą Dokawę, Kanał Branicki, Suszecki, Dopływ z Lasów Kobierskich. W rejonie inwestycji znajduje się wiele zbiorników wodnych, największe z nich to jezioro Śmieszek (ok. 60 m od osi torowiska, km 20,400) oraz zbiornik wodny bez nazwy (ok. 80 m od osi torowiska, km 7,074).

Usytuowanie przedsięwzięcia zasadniczo, nie stwarza znaczącego zagrożenia dla środowiska oraz walorów przyrodniczych w rejonie inwestycji. Teren ten aktualnie jest przekształcony antropogenicznie i użytkowany. Przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie obszarów wodno-błotnych oraz w rejonie innych obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedlisk łągowych oraz ujść rzek, obszarów przylegających do jezior. W obszarze inwestycji brak jest również terenów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną. W buforze do 5 km od granic inwestycji brak jest obszarów Natura 2000. Najbliższa ostoja Dolina Górnej Wisły zlokalizowana jest w odległości ok. 5,4 km na południe od granic przedsięwzięcia.

W skład ostoi Dolina Górnej Wisły PLB240001 wchodzi Jezioro Goczałkowickie oraz liczne kompleksy stawów rybnych i fragmenty lasów w dolinie górnej Wisły położone między Skoczowem a Czechowicami-Dziedzicami. Występuje tutaj większość rzadkich gatunków ptaków, w tym wymienione w Załączniku I Dyrektywy Komisji Europejskiej 79/409/EEC. Przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 są: A005 Perkoz dwuczuby *Podiceps cristatus*, A008 Zausznik *Podiceps nigricollis*, A022 Bączek *Ixobrychus minutus*, A023 Ślepowron *Nycticorax nycticorax*, A029 Czapla purpurowa *Ardea purpurea*, A043 Gęgawa *Anser anser*, A051 Krakwa *Anas strepera*, A055 Cyranka *Anas querquedula*, A056 Płaskonos *Anas clypeata*, A059 Głowienka *Aythya ferina*, A061 Czernica *Aythya fuligula*, A123 Kokoszka *Gallinula chloropus*, A136 Sieweczka rzeczna *Charadrius dubius*, A162 Krwawodziób *Tringa tetanus*, A176 Mewa czarnogłowa *Larus melanocephalus*, A179 Śmieszka *Chroicocephalus ridibundus*, A193 Rybitwa rzeczna *Sterna hirundo*, A196 Rybitwa białowąsa *Chlidonias hybrida*, A197 Rybitwa czarna *Chlidonias niger*, A321 Mucholówka białoszyja *Ficedula albicollis*.

Wyżej wymieniony obszar został wyznaczony Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 21 lipca 2004r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz. U. Nr 229, poz. 2313).

Dla obszaru Dolina Górnej Wisły PLB240001 ustanowiono plan zadań ochronnych [Zarządzenie nr 37/2013 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 31 grudnia 2013r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001; <https://www.gov.pl/web/rdos-katowice/dolina-gornej-wisly-plb240001>, zmienione Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 7 grudnia 2022 r. zmieniającym zarządzenie z dnia 31 grudnia 2013 r.

w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001]. W związku z nadchodzącą expiracją powyższego planu zadań ochronnych, 25 stycznia 2023 roku Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach przystąpił do sporządzenia nowego planu zadań ochronnych dla tego obszaru.

Celami działań ochronnych wskazanymi w ww. zarządzeniu jest utrzymanie wymienionych gatunków ptaków w stanie nie pogorszone, tj. co najmniej na poziomie stwierdzonym w ramach prac nad przedmiotowym planem lub lepszym, jeżeli stan ten został oceniony na FV (właściwy) bądź U1 (niezadawalający).

W ramach niniejszego postępowania, po analizie przedłożonej dokumentacji, danych będących w posiadaniu tut. Organu przeanalizowano możliwość wystąpienia wpływu realizacji niniejszego zadania na obszar Dolina Górnej Wisły PLB240001.

Biorąc pod uwagę rodzaj, skalę, usytuowanie przedsięwzięcia oraz zaproponowanie środki minimalizujące, zamierzenie nie będzie w sposób znaczący oddziaływać na obszary wchodzące w skład sieci Natura 2000, ich przedmioty ochrony ani możliwość osiągnięcia celów działań ochronnych - zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji inwestycji. Wycinka drzew będzie prowadzona w niewielkim zakresie, w pasie 6 metrów, a w rejonie leśnym 9 m od skrajnych szyn projektowanych torów lub zewnętrznych krawędzi skarp (nasypów lub przekopów) planowanej inwestycji. Ww. zieleń nie stanowi istotnych siedlisk dla przedmiotów ochrony obszaru takich jak stawy, czy zieleń nadrzeczna. Ewentualne występowanie ptaków w tych miejscach może być obserwowane sporadyczne np. na przelotach.

Od km ok. 18,000 do km ok. 21,400 inwestycja przebiega w granicach Parku Krajobrazowego Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich oraz jego otuliny. Ponadto w buforze badawczym do 200 m zlokalizowany jest pomnik przyrody Aleja Dębowa przy ulicy Myśliwskiej i Łowieckiej (54 drzewa w wyznaczonym buforze, po obu stronach wyznaczonej inwestycji), którą przecina linia kolejowa w kilometrażu od ok. km 3,100 do ok. km 3,200. Pomnik przyrody Aleja Dębowa została powołana Decyzją nr RL-VII-7140/23/81 o uznaniu za pomnik przyrody Wojewody Katowickiego z dnia 17 września 1981 r. Jest to jednogatunkowa aleja drzew gatunku – dąb szypułkowy *Quercus robur*. Pomnikowa Aleja Dębowa zostanie zachowana. Nie przewiduje się prowadzenia robót w bezpośrednim jej sąsiedztwie. Wpływy pośrednie inwestycji, np. zmiana warunków wodno-gruntowych również nie będą oddziaływały na jej zachowanie. Dodatkowo w rejonie Alei pomnikowej wykluczono możliwość lokalizowania zapleczy budowy.

Zamierzenie z uwagi na zakres, skalę i charakter nie zagrazi celom ochrony parku krajobrazowego, określonym w Rozporządzeniu nr 181/93 Wojewody Katowickiego z dnia 23 listopada 1993 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich oraz nie naruszy zasad ochrony walorów krajobrazowych oraz wartości kulturowych i przyrodniczych objętych ochroną prawną.

Inwestycja przebiega w zasięgu występowania korytarzy ekologicznych. Od km 7+500 do 13+000 w terenie korytarza ssaków kopytnych i drapieżnych o nazwie Lasy Pszczyńsko-Kobiórskie, obszar węzłowy z fragmentami newralgicznymi. Natomiast od km 12+500 do 22+500 – korytarz regionalny, ornitologiczny o nazwie o nazwie Dolina górnej Wisły - Dolina górnej Odry (dane: Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska / data ostatniej implementacji: lipiec 2019). Z uwagi na cel inwestycji tj. modernizację istniejącej już linii kolejowej, w terenie większości antropogenicznie przekształconym należy stwierdzić, że przedmiotowa inwestycja przy zastosowaniu rozwiązań minimalizujących

i ograniczających negatywne oddziaływanie inwestycji nie przyczyni się do zaburzenia drożności ww. korytarzy.

W dokumentacji sprawy przedstawiono szczegółową metodykę i terminy przeprowadzenia inwentaryzacji przyrodniczej, odnoszące się do poszczególnych grup roślin i zwierząt. W ocenie tut. organu inwentaryzacja ta pozwoliła na zebranie pełnej i wiarygodnej informacji o środowisku przyrodniczym terenu zamierzenia i jego sąsiedztwie. Prace terenowe obejmowały teren położony w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowych kolejowej 148 na odcinku 2+753 - 22+631 w buforze 150 m po obu stronach osi torów.

Obszar przeznaczony pod inwestycję stanowią głównie tereny użytkowane i zagospodarowane przez człowieka charakteryzujące się umiarkowanymi walorami przyrodniczymi, należącymi do klasy *Stellarietea mediae*. Największą różnorodnością biologiczną cechuje się Park Krajobrazowy Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich oraz kompleksy leśne Lasów Pszczyńskich. Dodatkowo w rejonie Branica – Czarków, LK 148 przecina kompleks leśny Lasów Pszczyńskich. Drzewostan lasów pszczyńskich, Nadleśnictwa Kobiór w przedmiotowej lokalizacji zdominowany jest przez sosnę zwyczajną, z niewielkim udziałem, fragmentarycznie występujących drzewostanów dębowych, tworzących siedliska leśne: borów mieszanych wilgotnych (BMW) i lasów mieszanych wilgotnych (LMw). Na terenie lasów pszczyńskich występują stanowiska roślin podlegające ochronie częściowej tj.: podrzeń żebrowiec, widłoząb miotlasty, torfowiec kończysty, torfowiec nastroszony, torfowiec błotny, torfowiec Girgensohna, szurpek porośły, bielistka siwa, biczyca trójwrębna, bagniak długokończysty, ciemiężycza zielona, widłak jałowcowaty, bagno zwyczajne czy stanowiska roślin z rodzaju kukułka. W obrębie nasypów kolejowych występuje roślinność zbiorowisk ruderalnych z klasy *Artemisietea vulgaris*. Dodatkowo wzdłuż omawianej inwestycji występują zadrzewienia przydrożne, śródpolne oraz pojedyncze drzewa i krzewy.

Z inwentaryzacji wynika, że na terenie istniejącej linii kolejowej stwierdzono pospolite gatunki przedstawicieli fauny, w tym przede wszystkim łowne ssaków takie jak: sarna, jeleń szlachetny, dzik czy daniel zwyczajny. Najliczniej reprezentowane były ptaki (różne gatunki, w tym drapieżne), które jednak w znikomym stopniu wykorzystywały tereny kolejowe.

Bezpośrednio przy linii kolejowej prowadzono nasłuchy nietoperzy. Stwierdzone gatunki chiropterifauny to: nocek, borowiec wielki, mroczek późny, nocek Natterera, gacek, karlik malutki, nocek Brandta, nocek Rudy, karlik. Zdaniem autorów kłopot stwierdzenia nietoperzy zlokalizowane na terenach kolejowych wynikają przede wszystkim z lokalizacji punktów nasłuchowych, niż z preferencji siedliskowych tych zwierząt. Pomimo, iż linia lasu towarzysząca odlesionym terenom kolejowym może stanowić dogodne żerowisko dla nietoperzy, nie są to jednak miejsca kluczowe dla zachowania ich populacji.

W inwentaryzacji zwrócono uwagę na pojedyncze, zlokalizowane blisko linii kolejowej stanowiska gatunków chronionych bezkręgowców, głównie trzmieli, gadów – jaszczurka zwinka, jaszczurka żyworodna, zaskroniec, żmija zygzakowata czy ssaków - ryjówka.

W cieku Dokawa i Kanał Branicki występują chronione ryby – piskorz i węgorz. Natomiast w miejscu niesprawnego systemu odwodnienia torowiska, w licznych zastoiskach wodnych notowane były płazy: żaba zielona, grzebiuszka ziemna, ropucha szara, żaba trawna, ropucha zielona oraz żaby brunatne, żaba moczarowa, rzekotka drzewna. Przy zbiornikach wodnych w km 18+200 (128 m od linii) i w km 18+500 (141 m od linii) stwierdzono obecność bobra europejskiego.

W kip i jej uzupełnieniach dokonano analizy uwarunkowań terenowych oraz zasadności wyłączenia określonych miejsc z możliwości lokalizacji baz materiałowo-sprzętowych.

Jak wynika z przekazanej dokumentacji, prace budowlane prowadzone będą w całości w śladzie istniejącej już linii kolejowej, metodą z torowiska, czyli przy użyciu maszyn poruszających się po torach kolejowych. Zaplecze budowy, w tym bazy materiałów i sprzętu w pierwszej kolejności lokalizowane będą na terenach zurbanizowanych, przekształconych. Na całym obszarze inwestycji wyłączono najcenniejsze przyrodniczo tereny z możliwości lokalizowania placów budowy (pkt II.3. decyzji), którymi są m.in.: zbiorniki wodne wraz ze strefą szuwarową, ciekami wodnymi wraz z obudową biologiczną (w odległości nie mniejszej niż 50 m), tereny podmokłe z roślinnością higrofilną, zidentyfikowane płaty cennych siedlisk przyrodniczych oraz stanowiska gatunków roślin naczyniowych, stanowiska rozrodu płazów, pomnikowa Aleja dębowa przy ul. Myśliwskiej i ul. Łowieckiej w Pszczynie. Dodatkowo w celu ochrony przedmiotowego pomnika przyrody w pkt. II.4. decyzji nakazano oznakować wchodzące w skład alei drzewa przy zastosowaniu dobrze widocznej, kolorowej taśmy, ostrzegawczej rozpiętej pomiędzy słupkami i przy udziale botanika. Jako tereny wykluczone z lokalizacji placów budowy tuż organ uwzględnił również obiekty inżynierskie umożliwiające migrację zwierząt w celu uniknięcia zaburzenia ich funkcjonalności. Wyłączenie ww. terenów spowoduje, że ingerencja w środowisko przyrodnicze będzie ograniczona oraz zachowane zostaną cenne elementy środowiska przyrodniczego w niezmiennym stanie.

Jak wynika z kip w ramach zamierzenia nie przewidziano lokalizowania nowych dróg dojazdowych do terenu inwestycji na terenie Parku Krajobrazowego Cysterskie Kompozycje Krajobrazu oraz jego otuliny, ponieważ uznano, że sieć drogowa jest na tym terenie szeroko rozwinięta i obejmuje również drogi przecinające teren kolejowy, a więc mogące stanowić dogodny dojazd do terenu inwestycji. Jako drogi dojazdowe do inwestycji będzie wykorzystana głównie istniejąca infrastruktura, tak aby minimalizować wpływ na środowisko przyrodnicze i uniknąć dodatkowego przekształcania terenu.

W związku z realizacją przedsięwzięcia nastąpi konieczność usunięcia zieleni wysokiej. W załącznikach graficznych do kip przedstawiono rozmieszczenie i lokalizację w kilometrażu linii kolejowej roślinności drzewiastej przeznaczonej do usunięcia. Jak zaznaczono w kip wycinka drzew będzie konieczna głównie w przypadku drzew, których usytuowanie jest niezgodne z zapisami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych tj. rosnących w pasie 6 metrów, a w rejonie leśnym 9 m od skrajnych szyn projektowanych torów lub zewnętrznych krawędzi skarp (nasyków lub przekopów) planowanej inwestycji. Powyższe ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, polepszenia widoczności na przejazdach kolejowo-drogowych w trójkątach widzialności. Wycinka drzew i krzewów zachodzić będzie wyłącznie na niewielkich obszarach, gdzie dojdzie do zajęcia terenu (np. km 16+200 LK 148) w obrębie przejazdów kolejowych i lokalnie – dróg. Usunięciu poddane zostaną młode drzewa i krzewy o niewielkich wymiarach rosnące w obrębie niesprawnego systemu odwodnienia, a także wąskie pasy zadrzewień, które w stanie obecnym sąsiadują bezpośrednio z istniejącym terenem kolejowym. Jak podają autorzy kip skala wycinki wyniesie ok. 5,3 ha, co przy długości inwestycji jest wartością nieznaczną (uwzględniono tu też konieczność realizacji pasów przeciwpożarowych na terenach leśnych). Zatem zaplanowana wycinka będzie znikoma w odniesieniu do istniejących w sąsiedztwie inwestycji powierzchni zalesionych i zadrzewionych oraz nie będzie miała istotnego wpływu na środowisko przyrodnicze terenu badań. Wycinka w głównej mierze obejmie sosny, a w mniejszym zakresie także brzozy

brodawkowate, dęby czerwone, dęby szypułkowe, olsze czarne, robinie akacjowe i świerki. Zadrzewienie przeznaczone do usunięcia nie cechuje się podwyższonymi walorami przyrodniczymi i nie jest fragmentem kompleksu leśnego. Tereny zwartych zadrzewień i lasów w większości zostały wykluczone z lokowania zapleczy budowy oraz baz materiałowo-sprzętowych, dróg technologicznych/dojazdowych. Ponadto technologia prac z terenu istniejącej linii kolejowej powoduje, że wycinka drzew w tych miejscach nie będzie konieczna. Z uwagi na niewielką skalę wycinki nie przewidziano nasadzeń zastępczych w ramach przedmiotowej inwestycji.

Z kip wynika, że w ramach inwestycji nie ma potrzeby usuwania szuwarów oraz innej roślinności higrofilnej. W aneksie nr 2 podano, że roślinność tego typu co prawda może się wykształcić w obrębie rowów odwadniających, lecz jej znaczenie przyrodnicze w tym miejscu nie będzie duże z uwagi na konieczność systematycznej konserwacji tego typu obiektów. Szuwary stwierdzono w ograniczonym zakresie również w okolicach mostów i przepustów (głównie na długości ok. 5 m od tych obiektów). Jak wyjaśnili autorzy dokumentu, w wyniku realizacji inwestycji nie nastąpi usuwanie roślinności szuwarowej i nadwodnej z okolicy tych obiektów. Usunięcia szuwarów i roślinności nadwodnej nie przewidziano również w obrębie zbiorników wodnych i cieków powierzchniowych. W aneksie nr 2 podano, że z uwagi na odległość od terenu realizacji inwestycji, miejsca stwierdzeń gatunków ptaków wodno-błotnych związanych z szuwarami, w rejonie zbiorników wodnych pozostaną niezagrażone. Ponadto zostały one wykluczone z lokowania zapleczy budowy oraz baz materiałowo-sprzętowych, dróg technologicznych/dojazdowych. Kluczowe znaczenie dla ptaków wodno-błotnych mają większe, trwałe zbiorniki, w które inwestycja nie będzie ingerowała.

Zgodnie z uzupełnieniem do kip w ramach inwentaryzacji przyrodniczej podjęto próbę identyfikacji potencjalnych siedlisk chronionych gatunków zwierząt (ptaków, nietoperzy i owadów) w obrębie wypróchnień i dziupli na drzewach i krzewach przewidzianych do wycinki. W tym celu teren inwestycji został rozpoznany pod kątem występowania sprzyjających występowaniu takich zwierząt starych drzew. Oględziny wykazały jednak, że przedsięwzięcie nie graniczy ze starodrzewem, nie przecina również alei starych drzew. Nie stwierdzono obecności drzew i krzewów przeznaczonych do wycinki charakteryzujących się określonym wiekiem i stanem zdrowotnym, mogących stanowić dogodne siedlisko dla gatunków chronionych. Linii kolejowej towarzyszą głównie zadrzewienia powstałe w wyniku naturalnej sukcesji.

W pobliżu kolei nie stwierdzono gniazd ptaków szponiastych, dla których infrastruktura kolei mogłaby stanowić potencjalne zagrożenie kolizji ze względu na mniejszą mobilność dużych ptaków, jak również możliwość wystąpienia „efektu krawędzi”, w którym to ptaki szponiaste wykorzystują granice linii kolejowej przy skrajni z lasem jako potencjalne miejsce żerowania. Dla ptaków drobnych linia kolejowa i sieć trakcyjna nie będzie stanowiła bariery, czy istotnego zagrożenia. Bezpośrednio przy linii kolejowej prowadzono też nastłuchy nietoperzy. Największe koncentracje zostały stwierdzone przy większych zbiornikach wodnych oraz w rejonie zwartych kompleksów leśnych przez które przebiega linia kolejowa (w dolinie Starej Dokawy ok. km 7+100 – 7+400, przy ul. Targowej w Żorach ok. km 18+000 – 18+650, w rejonie stawu Śmieszek w Żorach ok. km 20+900 – 20+650, w dolinie rzeki Rudy i nad zbiornikiem przy ul. Fabrycznej w Żorach ok. km 21+650 – 22+631, na terenach zadrzewionych przy ul. Kolejowej, na odcinku leśnym przebiegającym przez gminę Suszec ok. km 7+400 – 12+200, przy ul. Myśliwskiej ok. km 3+200 – 4+050). Powyższe tereny stanowią atrakcyjne miejsca żerowania tej grupy zwierząt. Planowana inwestycja

nie ma jednak w zamierzeniu likwidacji ani zmiany tych miejsc, tym samym nie wpłynie na charakter wykorzystywania tego terenu przez chiropterofaunę oraz nie będzie stanowić dla niej bariery. Analiza załącznika graficznego oraz ortofotomapy i pozostałych danych będących w posiadaniu tut. organu wykazała, że usuwana zieleń nie dotyczy zadrzewień w rejonie stwierdzonych przelotów nietoperzy, ani w rejonie cennych siedlisk przyrodniczych.

W ocenie tut. organu usunięcie przedmiotowej roślinności drzewiastej nie wpłynie znacząco negatywnie na środowisko przyrodnicze w rejonie inwestycji. Nie spowoduje ubytku siedlisk zwierząt w skali, która mogłaby wpłynąć negatywnie na ich lokalne populacje ani nie spowoduje istotnej zmiany walorów krajobrazowych w rejonie przedsięwzięcia.

Z fazą realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia związane jest ryzyko uszkodzeń systemu korzeniowego oraz kory drzew i krzewów rosnących w bezpośrednim sąsiedztwie planowanych prac. Z tego względu szczególną uwagę trzeba zwrócić na zabezpieczenie drzew nie przeznaczonych do usunięcia, które rosną w bezpośrednim sąsiedztwie pasa budowy. Powyższe prace należy prowadzić tak, aby nie spowodować ich uszkodzenia, w tym zwłaszcza otarć kory i uszkodzeń systemu korzeniowego. W celu skutecznej ochrony drzew nieprzeznaczonych do wycinki w pkt. II.5. decyzji tut. organ doszczegółowił zaproponowane w kip rozwiązania dotyczące ich zabezpieczenia. Pozwoli to na zminimalizowanie strat zieleni, które nastąpią na skutek realizacji zamierzenia.

Jak podano w kip, przeprowadzona inwentaryzacja przyrodnicza wykazała, że w badanym obszarze gatunki obce roślin, w tym inwazyjne, występują dość powszechnie, co jest zupełnie typowe dla terenów zurbanizowanych, przez jakie przebiega i z jakimi sąsiaduje linia kolejowa. Najczęściej inwentaryzowano nawłoc późną, związaną głównie z nieużytkami i łąkami oraz terenami ruderalnymi. W lasach i zadrzewieniach obserwowano niecierpka drobnokwiatowego oraz niecierpka gruczołowatego. Odnotowano go w następujących lokalizacjach: 17+910 – 19+079 (strona lewa i prawa), 16+550 – 16+967 (strona prawa), 6+383 – 6+736 (strona prawa), 19+700 – 20+300 (strona prawa), 13+864 – 13+985 (strona lewa i prawa), 7+030 – 7+833 (strona lewa), 18+830 – 18+449 (strona prawa). Miejsca ww. stwierdzeń gatunku znajdują się w miejscu realizacji inwestycji oraz w odległości do 109 m od linii kolejowej. Część stanowisk (zwłaszcza związanych z oddalonymi od terenu inwestycji zbiornikami wodnymi i dolinami cieków) nie koliduje z planowanym przedsięwzięciem, a tym samym nie zachodzi ryzyko dalszego rozprzestrzeniania gatunku inwazyjnego. Istnieją jednak stanowiska (zwłaszcza w km 13+864 – 13+985 i 16+550 – 16+967), gdzie niecierpek gruczołowaty występuje na terenie inwestycji. Rośliny inwazyjne gatunków obcych często rozsiewają się wzdłuż cieków, ale również dróg czy linii kolejowych. Stanowią one duże zagrożenie dla różnorodności biologicznej, skutecznie konkurując z rodzimą roślinnością i znacznie ją ograniczając, a w przypadku wielu gatunków uniemożliwiając ich regenerację. Rozprzestrzenianiu gatunków obcych sprzyjają wszelkie zaburzenia zachodzące w środowisku: prace ziemne, a także wyrzucanie całych roślin lub ich fragmentów. W pkt. II.6. decyzji określono więc w jaki sposób należy przeprowadzić likwidację gatunków inwazyjnych roślin. Ponadto w ramach nadzoru botanicznego na etapie realizacji zamierzenia narzucony został obowiązek kontroli terenu inwestycji, pod kątem występowania gatunków roślin inwazyjnych. W przypadku potwierdzenia ich obecności w rejonie inwestycji, należy podjąć stosowne działania mające na celu ich eliminację ze środowiska przyrodniczego.

W rejonie inwestycji stwierdzono występowanie chronionych gatunków zwierząt. Spośród kręgowców najliczniejszą w gatunki gromadą stwierdzoną w buforze inwentaryzacji są ptaki.

Inwestycja przebiega w śladzie istniejącej linii kolejowej i nie spowoduje utraty ich siedlisk w skali, która zagrażałaby ich lokalnym populacjom oraz wpłynęła znacząco na właściwy stan ochrony gatunków. Ptaki będą mogły przenieść się poza obszar prowadzonych robót w inne tereny, dogodnie do zakładania lęgów, żerowania czy odpoczynku. W sąsiedztwie inwestycji, znajduje się bowiem szereg biotopów, nie objętych wpływem planowanego przedsięwzięcia, gdzie ptaki mogą znaleźć korzystne warunki bytowania. Działania minimalizujące negatywne oddziaływanie zamierzenia na ptaki powinny zatem koncentrować się na zapobieganiu niszczenia lęgów na etapie jej realizacji. W tym celu w pkt. II.7. decyzji nakazano, aby wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków lub po uprzednim potwierdzeniu przez specjalistę ornitologa braku lęgów gatunków chronionych. Kontrolę zajęcia siedlisk przeprowadzić należy nie wcześniej niż 3 dni przed rozpoczęciem prac. Pozwoli to uzyskać aktualne dane dotyczące zasiedlenia drzewostanu przez ornitofaunę oraz zminimalizować możliwość zasiedlenia przez ptaki skontrolowanych już drzew, przed rozpoczęciem prac. W przypadku wykrycia lęgów gatunków chronionych należy zaprzestać wycinki do czasu stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wprowadzenia młodych z gniazda.

Niezależnie od terminu wycinki, nie wcześniej niż 5 dni przed rozpoczęciem prac, specjalista teriolog - chiropterolog skontroluje drzewa oraz obiekty inżynieryjne przewidziane do przebudowy lub remontu (przepusty, budynki przeznaczone do rozbiórki i przebudowy) pod kątem wykorzystania ich jako schronień letnich i zimowych nietoperzy (pkt II.8. decyzji). W ramach przedsięwzięcia przewidziano rozbiórkę przepustów ramowych, przepustów sklepionych oraz mostów płytowych. Roślinność drzewiasta, która została przeznaczona do usunięcia nie stanowi starodrzewu, który posiadałby liczne dziuple czy wypróchnienia, a przez to stanowiłby atrakcyjne miejsce odpoczynku i dziennego schronienia dla nietoperzy. Jednak w rejonie przedsięwzięcia stwierdzono występowanie 9 gatunków nietoperzy (nocek, borowiec wielki, mroczek późny, nocek Natterera, gacek, karlik malutki, nocek Brandta, nocek Rudy, karlik) – wszystkie są pod ścisłą ochroną. Z tego względu, zgodnie z zasadą przezorności, starsze egzemplarze drzew również powinny zostać skontrolowane pod tym kątem. Jako kolejne działanie minimalizujące w odniesieniu do nietoperzy w pkt. II.12. decyzji wskazano stosowanie odpowiedniego oświetlenia na placu budowy, o możliwie najniższej emisji barw niebieskich i promieniowania UV - sodowego lub led o szczelnych obudowach, które nie wabi owadów będących podstawowym pokarmem nietoperzy. Wykorzystanie tego typu oświetlenia pozwoli na zmniejszenie skutków oddziaływania oświetlenia na tą grupę zwierząt. Umożliwi też swobodną i niezakłóconą migrację zwierząt w godzinach nocnych.

Etap realizacji inwestycji będzie stanowił zagrożenie dla małych zwierząt również ze względu na znaczny zakres koniecznych do wykonania robót ziemnych. Grupą zwierząt szczególnie narażoną na oddziaływania powodowane przez inwestycje liniowe, takie jak koleje, zarówno na etapie ich realizacji jak i eksploatacji, są płazy. Z inwentaryzacji przyrodniczej terenu objętego inwestycją wynika, że stwierdzone zostały następujące gatunki płazów: żaba zielona, grzebiuszka ziemna, ropucha szara, żaba trawna, ropucha zielona oraz żaby brunatne, żaba moczarowa, rzekotka drzewna. Ponieważ płazy odbywają sezonowe migracje, a także mają ograniczone zdolności pokonywania przeszkód terenowych, śmiertelność tej grupy zwierząt na etapie budowy oraz użytkowania inwestycji liniowych jest istotnym problemem ekologicznym. Z tego względu w pkt. II.9.2) decyzji określono warunki służące zminimalizowaniu negatywnego oddziaływania etapu realizacji przedsięwzięcia na tą gromadę. Wiele z tych rozwiązań będzie sprzyjało również ochronie

innych małych zwierząt. W celu ograniczenia ich nieumyślnego zabijania wskazano, że wszyscy pracownicy powinni zostać przeszkoleni i poinformowani o sposobie postępowania w przypadku stwierdzenia zwierząt na terenie budowy, a prace muszą być prowadzone w sposób umożliwiający ich spontaniczne przemieszczanie się ze stref zagrożenia. Nakazano również zabezpieczenie placu budowy tymczasowymi wygradzeniami herpetologicznymi. Jak wyjaśniono w kip stwierdzone w terenie badania siedliska i stanowiska płazów związane są głównie z niedrożnym systemem odwodnienia w obrębie linii kolejowej. Inwentaryzacja przyrodnicza terenu inwestycji potwierdziła w terenie istnienie 62 obiektów o charakterze zbiorników wodnych i rozlewisk o łącznej powierzchni 20,19 ha. Spośród nich za narażone na zniszczenie uznano zaledwie 0,17 ha, a dalsze 0,35 ha za potencjalnie narażone. Stanowiska narażone na zniszczenie to wyłącznie obiekty zaklasyfikowane jako efemeryczne stanowiska płazów związane z zastoiskami wodnymi w obrębie częściowo niedrożnego systemu odwodnienia linii kolejowej. Tego typu obiekty mają charakter okresowy i nietrwały. Ich istnienie zależy od obecnego stanu systemu odwodnienia, rozwoju roślinności w rowach utrudniającej odpływ, średnich temperatur i opadów. Realizacja inwestycji spowoduje usprawnienie funkcjonowania systemu odwodnienia, i w konsekwencji zanik tymczasowych zalewisk w rejonie torowiska. Z wyjaśnień udzielonych w kip wynika, że aktualnie trudno jest oszacować powierzchnię siedlisk płazów narażonych na zniszczenie. Wartości te mogą się bowiem zmieniać z roku na rok, a nawet miesiąca na miesiąc, nie mając przy tym bezpośredniego wpływu na wielkość lokalnych populacji płazów (nie ma bezpośredniego przełożenia powierzchni oczek wodnych na liczebność płazów). Płazy co do zasady spontanicznie zasiedlają tworzące się i zanikające oczka wodne. Przeprowadzone analizy co prawda pozwoliły wskazać konkretne lokalizacje efemerycznych stanowisk płazów i ich powierzchnie, jednak dane te cechują się tak dużą zmiennością, że nie sposób opierać na nich konkretnych planów działań. Można co najwyżej przyjąć, że przy występowaniu podobnych warunków pogodowych zastoiska wodne będą tworzyły się w podobnej skali w tych samych lub zbliżonych miejscach. W związku z tym realizacja inwestycji bezwzględnie prowadzona być musi przy udziale nadzoru herpetologicznego, który na bieżąco pracował będzie w terenie i decydował o sposobie postępowania z tymczasowymi siedliskami płazów. W przypadku zaistnienia konieczności przeniesienia płazów, jako docelowe miejsce ich przesiedlenia wskazano w pierwszej kolejności trwałe zbiorniki wodne, w których wykazano obecność płazów, zwłaszcza zbiorniki w km LK148 7+053 – 7+178 oraz w km 14+282 – 14+426 (pkt II.9.4)). Inne siedliska zastępcze dla płazów będą wyznaczone przez nadzór herpetologiczny, biorąc pod uwagę możliwość przetrwania gatunku, na nowym stanowisku we właściwym stanie ochrony.

W pkt. II.9. decyzji określono również inne warunki służące zminimalizowaniu negatywnego oddziaływania etapu realizacji przedsięwzięcia na płazy. Wiele z tych rozwiązań będzie sprzyjało również ochronie innych małych zwierząt. W celu ograniczenia ich nieumyślnego zabijania wskazano, że wszyscy pracownicy powinni zostać przeszkoleni i poinformowani o sposobie postępowania w przypadku stwierdzenia zwierząt na terenie budowy, a prace muszą być prowadzone w sposób umożliwiający ich spontaniczne przemieszczanie się ze stref zagrożenia. Nakazano również zabezpieczenie placu budowy tymczasowymi wygradzeniami herpetologicznymi. Jak wynika z kip oraz jej uzupełnień przeprowadzona inwentaryzacja przyrodnicza pozwoliła na zidentyfikowanie osobników oraz siedlisk, w tym miejsc rozrodu herpetofauny. Na tej podstawie określono miejsca, gdzie zastosowane zostaną tymczasowe wygradzenia herpetologiczne, co znalazło odzwierciedlenie w pkt. II.9.3) lit. a) decyzji. Jako miejsca ustawienia płotków herpetologicznych w kip wskazano wszystkie obiekty będące siedliskiem płazów, a także pojedyncze



stanowiska występowania tej grupy zwierząt. Ponieważ część stanowisk płazich jest efemeryczna i zanikająca, w zależności od uwarunkowań pogodowych mogą pojawić się one w innej lokalizacji lub zanikać. Ostateczna decyzja, co do lokalizacji płotków herpetologicznych należeć więc będzie każdorazowo do nadzoru herpetologicznego. Jako miejsce koniecznego montażu płotków herpetologicznych wskazano zbiorniki w km LK148 7+053 – 7+178, km 14+282 – 14+426, km 18+091 – 18+200 oraz km 18+491 – 18+621 (odgródzenie placu budowy od zbiorników, montaż płotków w obu przypadkach po stronie lewej linii kolejowej), a także odcinek linii kolejowej w km 5+200 – 5+500, gdzie po obu stronach linii kolejowej zlokalizowane są zbiorniki wodne i zachodzić może migracja płazów. W aneksie nr 3 wyjaśniono, że grodzienie jednostronne wprowadzono w miejscach, gdzie migracje płazów uznaje się jedynie za potencjalne. Wygrozdzenie to ma służyć głównie zabezpieczeniu przed dostawaniem się na plac budowy płazów ze zbiorników przez nie zasiedlonych w rejonie inwestycji. Natomiast wygrozdzenia obustronne zastosowano w miejscach, gdzie np. zbiornikom towarzyszą ciek, mogący pełnić funkcję szlaku migracji.

Projektowane odwodnienie powierzchniowe linii kolejowej będzie realizowane poprzez rowy otwarte nieumocnione o szerokości dna min. 0,40 m i pochyleniu skarp min. 1:1,5. W przypadku rowów o pochyleniu podłużnym poniżej 3‰, dno rowu zostanie umocnione prefabrykowanymi korytkami betonowymi lub płytami ażurowymi. Skarpy umocnione zostaną przez humusowanie z ułożeniem darniny bądź kieszki faszynowej. Ewentualne umocnienie obejmie jedynie dno rowów, korytka krakowskie nie będą stosowane. Ukształtowanie rowów nie będzie więc stanowiło przeszkody, ani zagrożenia dla płazów (pkt III.2.1. decyzji). Odwodnienie wgłębne terenu inwestycji realizowane będzie poprzez drenaże, drenokolektory w km 2,753 - 22,631 i studzienki. Aby zminimalizować efekt barierowy oraz śmiertelność małych zwierząt na etapie eksploatacji linii kolejowej, tut. organ nakazał (pkt III.2.2. decyzji), aby wszelkie urządzenia systemu odwodnienia (studnie, niecki wpadowe itp.) zostały zaprojektowane w taki sposób, aby nie stanowiły bezwyjściowych pułapek dla drobnych zwierząt. Cel ten zostanie osiągnięty poprzez wyposażenie ww. urządzeń w szczelne pokrywy, przy czym wszelkie otwory w pokrywach wskazano zabezpieczyć zaślepkami lub zatyczkami. W przypadku braku możliwości jw. urządzenia mogące stanowić pułapki dla zwierząt nakazano wyposażać pochylnie lub rury wyjściowe (ucieczkowe), umożliwiające samodzielne wychodzenie zwierząt na zewnątrz. Elementy ucieczkowe muszą zostać wykonane w postaci, np. spiralnych rur drenażowych umożliwiających zwierzętom wejście rurą przy różnych poziomach stanu wody w studni lub pochylni perforowanych (z blachy o grubości min. 1 mm, wielkości oczek poniżej 5 mm, o odgiętych pionowo krawędziach bocznych na wysokość min. 13 mm). Pochylnie powinny być zamontowane pod kątem maksymalnie 70° do dna studni, a wyjście skierowane w stronę wlotu do studni.

Inwestycja w niewielkim zakresie obejmie układ drogowy i ograniczy się głównie do przejazdów kolejowo-drogowych. Prace związane z branżą drogową wynikać będą z likwidacji przejazdów kolejowo-drogowych i dotyczą wykonania dróg równoległych. Większość tych dróg będzie miała nawierzchnię z kruszywa i nie będą występowały w ich ciągu wpusty uliczne. W razie konieczności lokowania wpustów ulicznych w ciągu dróg o nawierzchni asfaltowej objętych inwestycją, stosowane będą kraty o szerokości szczelin < 2 cm na co wskazano w pkt III.2.3. decyzji.

Wędrówki płazów mają lokalny charakter i wymagają szczegółowego zbadania w terenie. W ramach rozpoznania terenowego wytypowano trwałe, niezwiązane z systemem odwodnienia linii kolejowej zbiorniki wodne. Autorzy kip założyli, że w ich sąsiedztwie mogą zachodzić migracje płazów oraz przekraczanie linii kolejowej. Zbiorniki takie zidentyfikowano

w km LK148 5+200 – 5+500 (strona lewa i prawa), 7+053 – 7+178 (strona lewa), km 14+282 – 14+426 (strona lewa), km 18+091 – 18+200 (strona prawa) oraz km 18+491 – 18+621 (strona prawa). W celu zapewnienia lokalnych szlaków migracji płazów wskazano na konieczność dostosowania istniejących przepustów i mostów w km linii kolejowej: 5+322, 7+074, 10+301, 11+796, 12+187, 14+340, 18+056, 18+564, 20+861, 21+121 do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt. Trzy przepusty zintegrowane są z ciekami (Bez Nazwy, Stara Dokawa i rzeka Ruda) pozostałe usytuowane są w przecięciu z rowami melioracyjnymi. Przepusty na ciekach wyposażone będą w suche, obustronne półki (gruntowe pasy terenu powyżej poziomu wody średniej o szerokości  $\geq 2 \times$  szerokości koryta ciek). W ciągu dróg dostosowano wyłącznie 2 przepusty (rurowe) do migracji zwierząt (pkt III.4. decyzji).

Umocnienie skarp w rejonie przepustów na skarpach (przy wlocie i wylocie) i w dniu nakazano wykonać przy zastosowaniu materiałów naturalnych np. narzutu kamiennego, rzadziej płyt ażurowych lub kostki granitowej na podbudowie piaskowo – cementowej, w nawiązaniu do istniejącego umocnienia cieków. Zastosowanie narzutu kamiennego możliwe jest wyłącznie bez użycia siatki, która mogłaby utrudniać migrację zwierząt w rejonie cieków i powodować ryzyko np. zahaczenia o siatkę, a także utrudniać odzyskanie przez cieki charakteru zbliżonego do naturalnego (pkt III.1. decyzji).

Profilowanie skarp cieków realizowane będzie na krótkich fragmentach o długości 5 m od obiektu (w każdą stronę). W razie konieczności brzegi cieków umocnione zostaną także faszyną z zachowaniem biologicznej obudowy ciek. W przypadku przepustów z półkami, powierzchnia dostępna dla zwierząt pokryta będzie gruntem, nieumocniona lub umocniona materiałami geosyntetycznymi, zasypnymi lub szczelnie pokrytymi gruntem. Ponadto w celu ochrony wód cieków oraz związanej z nimi fauny w pkt. II.11. decyzji nakazano, aby w trakcie trwania robót budowlanych na ciekach zachowany został stały przepływ wody (brak poprzecznych przeszkód, spiętrzeń wody, itp.), a ciek został zabezpieczony przed ewentualnym zanieczyszczeniem pochodzącym z placu budowy.

Z kip wynika, że inwestycja przecina rzekę Rudę w rejonie mostu w km 21+452 oraz w km 21+600 (brak ingerencji w obiekt), Starą Dokawę w rejonie mostu w km 7+074, Kanał Branicki w rejonie mostu w km 12+900, Suszecki w rejonie przepustu w km 15+234, Dopływ z Lasów Kobierskich (brak obiektu inżynierskiego) w km 10+600. Ingerencja w cieki głównie następować będzie w czasie wykonywania prac w rejonie obiektów (mosty, przepusty), oraz w czasie robót utrzymaniowych. Z dokumentacji wynika, że prace na ciekach będą prowadzone w sposób możliwie ograniczający czas prac, a tym samym zmętnienie ciek. Osiągnięcie tego będzie możliwe m.in. poprzez wykorzystanie gotowych prefabrykatów. Przy wykonaniu elementów monolitycznych będą wykorzystywane materiały przygotowane głównie poza zapleczem budowy, przywiezione jako gotowe do wbudowania, niewymagające obróbki. Wszelkie prace na ciekach będą wykonywane ręcznie, a w przypadku stosowania maszyn budowlanych prace te prowadzone będą z brzegu. Inwestycja nie spowoduje powstawania w ciekach barier utrudniających, bądź uniemożliwiających migrację organizmów wodnych. Z przekazanej dokumentacji wynika, że w cieku Stara Dokawa w km 7+074 oraz Kanał Branickim w km 12+900 zidentyfikowano chronione gatunki ryb - piskorza *Misgurnus fossilis* oraz węgorza *Anguilla anguilla*. Mając na uwadze powyższe dane w pkt. II.10. decyzji określono, aby prace na tych ciekach prowadzić pod nadzorem ichtiologicznym, przy czym nie później niż na 7 dni przed rozpoczęciem prac nadzór ten winien w sposób dokładny dokonać weryfikacji ww. gatunków ryb na odcinku ciek pozostającym w kolizji z inwestycją oraz na odcinkach sąsiadujących o długości min. 100 m. W przypadku stwierdzenia ich występowania prace nakazano

wstrzymać do czasu zakończenia okresu rozrodczego ryb lub postępować zgodnie z uzyskanymi wcześniej zezwoleniami na czynności podlegające zakazom.

Ze względu na zakres prowadzonych prac i uwarunkowania przyrodnicze terenu inwestycji w pkt. II.13. decyzji określono konieczność zapewnienia nadzoru przyrodniczego w trakcie jej realizacji, prowadzonego przez specjalistów: botanika, ornitologa, herpetologa oraz teriologia-chiropterologa. Dla zespołu specjalistów z nadzoru przyrodniczego wskazano zakres obowiązków i ramy czasowe prowadzenia poszczególnych zadań. Ze względu na konieczność wycinki w terenach leśnych, gdzie stwierdzone zostały gatunki ptaków i nietoperzy wszelkie prace wycinkowe prowadzone będą pod nadzorem ornitologicznym i chiropterologicznym. Nadzór eksperta z dziedziny botaniki będzie konieczny podczas wykonywania prac związanych z zabezpieczeniem drzew nieprzeznaczonych do wycinki oraz identyfikacją w terenie i zabezpieczeniem ewentualnych siedlisk zidentyfikowanych w trakcie rozeznania terenowego, przed przystąpieniem do prac. Botanik wskaże również sposób postępowania z roślinami obcych gatunków inwazyjnych. Powołanie nadzoru przyrodniczego ma również na celu zapewnienie skutecznej ochrony grup zwierząt najbardziej narażonych na zwiększoną śmiertelność podczas realizacji przedsięwzięcia: w tym płazów, głównie w rejonie istniejących zalewisk w rejonie linii kolejowej, cieków na których zaplanowano przebudowę mostów i przepustów oraz ze względu na szeroki zakres planowanych prac ziemnych, ptaków i nietoperzy, ze względu na zaplanowaną wycinkę zieleni, rozbiórkę obiektów kubaturowych (mogących stanowić schronienie nietoperzy), ryb z uwagi na ingerencję w cieki. Materiał wyjściowy do wytypowania zagrożonych grup zwierząt, w stosunku do których zaplanowano działania minimalizujące, stanowiły wyniki przedstawionej w kip inwentaryzacji przyrodniczej. W zakresie nadzoru przyrodniczego jest nie tylko kontrola prawidłowego dostosowania się do wskazań wszystkich decyzji wydanych przed uzyskaniem zgody na realizację przedsięwzięcia, ale również zapewnienie by wszystkie prace prowadzone były z poszanowaniem ochrony gatunkowej. Prowadzenie prac pod nadzorem przyrodniczym pozwoli zmniejszyć oddziaływanie na występującą na tym terenie faunę do minimum.

Wpływ eksploatacji inwestycji jaką jest linia kolejowa dotyczy głównie jej funkcjonowania jako bariery utrudniającej migrację fauny. Przecinanie siedlisk przez inwestycje liniowe powoduje bowiem ich fragmentację. Dodatkową przeszkodę dla małych zwierząt mogą stanowić elementy odwodnieniowe towarzyszące linii kolejowej, które potencjalnie mogą stanowić również pułapki dla małych zwierząt, szczególnie płazów. Z danych przestrzennych (geoportal RDOŚ) wynika, że przez teren inwestycji przebiegają korytarze ekologiczne: od km 7+500 do 13+000 – korytarz ssaków kopytnych i drapieżnych o nazwie Lasy Pszczyńsko-Kobiórskie, obszar węzłowy z fragmentami newralgicznymi; w km 12+500 do 22+500 – korytarz regionalny, ornitologiczny o nazwie o nazwie Dolina górnej Wisły - Dolina górnej Odry, wyznaczone zgodnie z opracowaniem pt. *„Korytarze ekologiczne w województwie śląskim – koncepcja do planu zagospodarowania przestrzennego województwa. Etap I”* [Parusel J.B., Skowrońska K., Wower A. (red.) Katowice, 2007, aktualizacja 2015]. Inwestycja ze względu na jej rodzaj nie wpłynie znacząco negatywnie na migrację ptaków w terenie inwestycji. Inwestor nie stwierdził konieczności stosowania dodatkowych rozwiązań technicznych ukierunkowanych na ochronę ptaków. W tym kontekście wyjaśniono, że sieć trakcyjna znajduje się na stosunkowo niewielkiej wysokości, nie przecina dużych kompleksów stawów, a przez znaczną część biegnie przez tereny zabudowane, leśne i zadrzewione, gdzie nie stanowi elementu wyniesionego znacząco ponad otaczające zagospodarowanie. Powyższa sytuacja eliminuje ryzyko kolizji

z dużymi, migrującymi ptakami, które na tego typu zdarzenia są szczególnie narażone. Zwrócono uwagę, że lasy i zadrzewienia towarzyszą głównie zbiornikom wodnym, w tym m.in. zbiornikowi Śmieszek w km 19+692 - 20+522, co znacząco zmniejsza ryzyko kolizji ptaków, w tym ptaków wodno-błotnych z przewodami trakcyjnymi. Nie przewiduje się również zaburzenia drożności korytarza ssaków kopytnych i drapieżnych o nazwie Lasy Pszczyńsko-Kobiórskie, obszar węzłowy z fragmentami newralgicznymi. Przedsięwzięcie dotyczy odcinka istniejącej linii kolejowej, w obrębie której zachodzą migracje zwierząt po nasypie, z uwagi na występujące w sąsiedztwie tereny leśne. Etap realizacji co prawda spowoduje czasowe zaburzenia migracji w miejscach wykonywania prac w danym momencie (na skutek np. ustawienia wygradzeń), jednak po ustąpieniu robót zwierzęta będą mogły swobodnie przemieszczać się poprzez linię kolejową. W ramach zamierzenia nie przewidziano tworzenia szczelin pod szynami umożliwiających przedostawanie się drobnych zwierząt np. płazów na drugą stronę torowiska oraz lokalizowania urządzeń odstraszających zwierzęta drapieżne i kopytne.

Działania minimalizujące oddziaływanie inwestycji na ptaki na etapie jej eksploatacji, zgodnie z pkt. III.3. będą polegały na oznakowaniu szklanych, przezroczystych ścian wiat na peronach kolejowych oraz ekranów akustycznych w celu zapobiegania kolizjom ptaków z tymi elementami. Zostanie ono wykonane w postaci: pionowych pasów o szerokości min. 2 cm umieszczonych w odległości 10 cm od siebie lub czarnych kropek średnicy 0,8 cm w odległości 14 mm od siebie, na całej wysokości panelu.

Wody opadowe i roztopowe z projektowanego odwodnienia linii kolejowej będą odprowadzane do środowiska poprzez odwodnienie powierzchniowe linii kolejowej w postaci przytorowych rowów kolejowych oraz odwodnienie wgłębne poprzez drenaże, drenokolektory i studzienki. W sytuacji bardzo intensywnych lub długotrwałych opadów część wód opadowych będzie spływała do przecinanych przez linię kolejową cieków wodnych. Zgodnie z art. 17 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. poz. 1311), wody opadowe lub roztopowe pochodzące z powierzchni innej niż zanieczyszczona powierzchnia szczelna: terenów przemysłowych, складовych, baz transportowych, portów, lotnisk, miast, dróg zaliczanych do kategorii dróg krajowych, wojewódzkich lub powiatowych klasy G, a także parkingów o powierzchni powyżej 0,1 ha, w ilości, jaka powstaje z opadów o natężeniu co najmniej 15 l na sekundę na 1 ha oraz obiektów magazynowania i dystrybucji paliw, w ilości, jaka powstaje z opadów o częstotliwości występowania jeden raz w roku i czasie trwania 15 minut, lecz w ilości nie mniejszej niż powstająca z opadów o natężeniu 77 l na sekundę na 1 ha, mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi bez oczyszczania.

W celu zapewnienia właściwych warunków ochrony środowiska gruntowo-wodnego, w sentencji decyzji zawarto szczegółowe wymagania w tym zakresie, w oparciu o opinię Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarowania Wodami w Gliwicach zn. GL.RZŚ.435.87.2021.AS z 27 kwietnia 2023 r. – dalej zwaną opinią Dyrektora RZGW w Gliwicach. W pkt. II.2., II.3., II.11. i III.1. decyzji określono wymagania dla zorganizowania zaplecza budowy dotyczące m. in. sposobów zabezpieczenia przed przenikaniem zanieczyszczeń do wód i gruntu, działań w obrębie cieków wodnych, sposobu magazynowania materiałów pędnych i odpadów, a także lokalizowania i wyposażenia miejsc tankowania pojazdów.

W sentencji decyzji nie uwzględniono warunków określonych w opinii Dyrektora RZGW, wskazujących, aby: do prac dopuszczać wyłącznie sprzęt w pełni sprawny technicznie oraz spełniający wymogi dopuszczające go do użytku, silniki urządzeń wyłączać na czas przerw w pracy, na bieżąco monitorować stan techniczny sprzętu budowlanego i transportowego, a także warunek aby nie dopuścić do zanieczyszczenia terenu substancjami chemicznymi mogącymi przeniknąć do wód powierzchniowych i do ziemi, ponieważ rozwiązania w tym zakresie regulowane są przepisami prawa m.in. art. 75 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2022 r., poz. 2556 z późn. zm.) – dalej Poś, z którego wynika, że w trakcie prac budowlanych inwestor realizujący przedsięwzięcie jest obowiązany uwzględnić ochronę środowiska na obszarze prowadzenia prac, a w szczególności ochronę gleby, zieleni, naturalnego ukształtowania terenu i stosunków wodnych, rozdziałem 7 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. Nr 47, poz. 401), który poświęcony jest kwestiom montażu, eksploatacji i obsługi maszyn i urządzeń na terenie budowy, Rozporządzeniem Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (tj. Dz. U. 2003 r. Nr 169, poz. 1650 z późn. zm.), w którym nakazuje się m.in. utrzymywanie maszyn w stanie sprawności technicznej i czystości, a także Rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 20 września 2001 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas eksploatacji maszyn i innych urządzeń technicznych do robót ziemnych, budowlanych i drogowych, wskazujące, że maszyny robocze w czasie przerw w pracy oraz po jej zakończeniu powinny być zabezpieczone przed ich przypadkowym uruchomieniem.

Nie uwzględniono również warunków określających sposób właściwego gospodarowania odpadami oraz ściekami bytowymi z zaplecza budowy, gdyż określają to m.in. ustawa Poś, Ustawa z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2519 ze zm.), Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 699 ze zm.), ww. rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych oraz Rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla magazynowania odpadów (Dz. U. poz. 1742).

Ponadto zrezygnowano z określania warunków wynikających z ww. opinii, aby wody opadowe i roztopowe z peronów podczyszczać w osadnikach i pozostawić w terenie miejsce na lokalizację separatorów substancji ropopochodnych, ponieważ materiał dowodowy nie wskazuje, aby zachodziła potrzeba podczyszczania wód opadowych i roztopowych ujmowanych z peronów z zawiesiny i węglowodorów ropopochodnych. Organ właściwy do spraw ocen wodnoprawnych w uzasadnieniu nie wyjaśnił jakie przesłanki wziął pod uwagę formułując taki warunek. Jak wynika z kip wody opadowe i roztopowe z terenu inwestycji przed odprowadzeniem do środowiska będą spełniały wymagania wynikające z Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. poz. 1311).

Zrezygnowano ponadto z określania warunków sformułowanych zbyt ogólnie, w tym dotyczących ograniczenia czasu odwodnienia wykopów budowlanych do niezbędnego minimum, zorganizowania zaplecza budowy z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni, niedopuszczania do pogorszenia warunków przepływu wody w ciekach w obrębie obiektów inżynierskich poprzez zawężenie światła

obiektów, prowadzenia prac w cieku w sposób eliminujący lub ograniczających do niezbędnego minimum wprowadzanie do cieku sprzętu ciężkiego i ingerencję w elementy biologiczne, hydromorfologiczne i fizykochemiczne części wód, ograniczający nieuzasadnione zmętnienie wody, ponieważ ich brzmienie nie da podstawy do późniejszej egzekucji. W sentencji decyzji określono natomiast szereg bardzo precyzyjnych warunków dotyczących lokalizacji i organizacji zapleczy budowy, zasad prowadzenia prac w obrębie cieków i szczegółowych parametrów obiektów inżynierskich, które w sposób kompleksowy zabezpieczają środowisko gruntowo-wodne i minimalizują wpływ na stan części wód.

Analizowany odcinek linii kolejowej przebiega przez 4 Jednolite Części Wód Powierzchniowych (JCWP): Kanał Branicki RW20000921165529 (naturalna część wód, zły stan wód, ocena ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego: zagrożona, odstępstwo czasowe art. 4 ust. 4 RDW), Dokawa RW200010211669 (naturalna część wód, zły stan wód, ocena ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego: zagrożona, odstępstwo czasowe art. 4 ust. 4 RDW, odstępstwo z art. 4 ust. 5), Pszczyńska od źródeł zb. Łąka do ujścia RW20001121169 (silnie zmieniona część wód, zły stan wód, ocena ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego: zagrożona, odstępstwo czasowe art. 4 ust. 4 RDW), Ruda od źródeł do zb. Rybnickiego RW6000061156519 (silnie zmieniona część wód, zły stan wód, ocena ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego: zagrożona, odstępstwo czasowe art. 4 ust. 4 RDW, odstępstwo z art. 4 ust. 5).

Przedsięwzięcie planowane jest na terenie 2 jednolitych części wód podziemnych:

- JCWPd PLGW2000156, dla której wyznaczono cel środowiskowy: osiągnięcie dobrego stanu ilościowego i dobrego stanu chemicznego. Aktualna ocena stanu wykazała dobry stan ilościowy i dobry stan chemiczny. Jest to JCWPd zagrożona ilościowo i chemicznie ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych,
- JCWPd PLGW6000144, dla której wyznaczono cel środowiskowy: osiągnięcie dobrego stanu ilościowego i dobrego stanu chemicznego. Aktualna ocena stanu wykazała dobry stan ilościowy i dobry stan chemiczny. Jest to JCWPd zagrożona ilościowo i chemicznie ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

W aneksie nr 2 podano, że planowane obiekty będą umożliwiały swobodny i niezakłócony spływ wód miarodajnych. Nowo wybudowane obiekty zlokalizowane na ciekach wyróżnionych w ramach JCWP będą miały światło poziome i pionowe co najmniej takie samo jak stan istniejący. Niektóre parametry obiektów znajdujących się na linii obecnie nie spełniają standardów utrzymaniowych (ze względu na mały przekrój jakakolwiek praca w środku obiektu jest niemożliwa), stąd zostaną one przebudowane do uzyskania przekrojów min. 1 m. W przypadku dwóch obiektów: zlokalizowanych na rowie odwadniającym w km 20+861 oraz na niewielkim cieku w km ok. 2+720 (niewyróżnionym w ramach JCWP) niewielkiemu zmniejszeniu ulegnie światło pionowe. W przypadku obiektu zlokalizowanego na rowie odwadniającym w km ok. 19+096 niewielkiemu zmniejszeniu ulegnie światło poziome (o 10 cm). W ramach prac przewiduje się na każdym z obiektów położonych nad ciekami m. in. konserwację rowów w celu udroźnienia systemu odwodnienia, reprofiliację cieku oraz oczyszczenie skarp. Powyższe działania zapobiegają tworzeniu się zatorów na ciekach oraz rozlewisk. Prace budowlane ze względu na brak wielkoobszarowych wykopów głębokich i z uwagi na ich płytkie prowadzenie nie spowodują przerwania ciągłości hydrologicznej w danej zlewni. Nie dojdzie też do zmian warunków gruntowo-wodnych w związku z prowadzeniem prac. Realizacja inwestycji nie zmieni w sposób zasadniczy stosunków wodnych w rejonie, a zasięg ewentualnych zmian będzie niewielki. Jednocześnie biorąc pod uwagę odległość do najbliższych zbiorników wodnych, a także stanowisk cennych

gatunków roślin, czy siedlisk przyrodniczych uznać należy, że nie będą one zagrożone przez realizację inwestycji. Jak wyjaśniono w aneksie nr 2, celem inwestycji jest przywrócenie właściwego stanu systemu odwodnienia. W stanie obecnym rowy boczne na przeważającej długości są porośnięte wysokimi trawami, zamulone lub zasypane, przez co woda zalega w tych obiektach oraz utrudnione jest jej odprowadzenie z torowiska. W wielu miejscach rowy są zasypane co powoduje, że całe ich odcinki są bezodpływowe. Kształt istniejących rowów jest nieregularny. W związku z tym powstają zastoiska wodne w pobliżu linii kolejowej, przyczyniające się do degradacji podtorza. Budowa i odtworzenie systemu odwodnienia będzie służyła odprowadzaniu wody z terenów kolejowych.

Realizacja zamierzenia nie doprowadzi do znaczącego naruszenia roślinności wodnej i nadwodnej cieków. Ewentualne uszczuplenie makrofitów jest możliwe przy przebudowie przepustów (punktowo) lub w trakcie prowadzenia robót konserwacyjnych objętych zamierzeniem cieków. Działania te wykonywane będą jednak na niewielkich odcinkach cieków, w niezbędnym zakresie. Zakłada się, że po ustaniu robót roślinność odbuduje się w tych samych miejscach. W trakcie inwentaryzacji nie stwierdzono również w korytach cieków chronionych bądź też cennych siedlisk przyrodniczych od wód zależnych, w tym siedlisk lasów łągowych lub włosieniczników. Przewidziane prace (przebudowa obiektów, umocnienie skarp) mogą wpłynąć negatywnie na makrobezkręgowce. Związane to będzie głównie z bezpośrednim zniszczeniem mechanicznym siedliska jak również ze zmianą jego struktury. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe, po ustąpieniu prac siedlisko się odrodzi, w związku z tym nie spowoduje to obniżenia oceny potencjału ekologicznego dla tego elementu. W odniesieniu do ichtiofauny może nastąpić krótkotrwałe pogorszenie stanu siedliska w miejscu wykonywania prac poprzez mechaniczne zniszczenie siedliska, a także ograniczenie powierzchni tarlisk i miejsc odchowu narybku. Należy zaznaczyć, że prace na ciekach, gdzie stwierdzono ryby chronione (Stara Dokawa, Kanał Branicki) prowadzone będą pod nadzorem ichtiologicznym, po uzyskaniu decyzji na czynności podlegające zakazom. Z uwagi na zakres i specyfikę przedsięwzięcia, nie wpłynie to negatywnie na ocenę elementu w obrębie całej jednolitej części wód. Inwestycja wpłynie na warunki morfologiczne (głębokość cieków i zmienność szerokości, struktura i skład podłoża koryta cieków, struktura strefy nadbrzeżnej, szybkość prądu) tylko w nieznacznym stopniu, poprzez odcinkowe umocnienie podstawy skarpy. Usunięcie z wody lub brzegu wszelkich naturalnych elementów typu pnie drzew, rumosz drzewny wpłynie na zmniejszenie zróżnicowania struktury i podłoża koryta rzeki. Usunięcie roślinności, wynikające z regulacji koryt, umacniania brzegów i oczyszczania skarp, wpłynie również na zmianę dynamiki przepływu. Jest to oddziaływanie krótkotrwałe, bo po zakończeniu zadania, roślinność i struktura cieków ze względu na brak oddziaływania na etapie eksploatacji powrócą do stanu naturalnego. Biorąc pod uwagę czynniki fizykochemiczne, inwestycja może oddziaływać przede wszystkim w zakresie stężenia zawiesiny ogólnej ze względu na odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z powierzchni torowiska i podtorza (pośrednio) do cieków. Jak wyjaśniono w KIP projektowane odwodnienie stanowić będzie jednak wystarczające zabezpieczenie. Również podczas wykonywania prac związanych z umocnieniem brzegów cieków oraz oczyszczaniem cieków/rowów wystąpi okresowe i lokalne zmętnienie wody. Oddziaływanie to będzie przemijające i ustąpi po zakończeniu prac.

Podczas prowadzenia prac budowlanych wystąpić może potrzeba odwodnienia wykopów w miejscach posadowienia większych obiektów mostowych tj. w rejonie km LK148: 4+827, 5+322, 7+074, 12+900, 21+121, 21+452. Zastosowane będą grodzie stalowe typ „larsen”. Woda z odwodnienia wykopów przed odprowadzeniem do środowiska lub do urządzeń

kanalizacyjnych będzie podczyszczana w osadniku. W rejonie inwestycji znajdują się dwa ujęcia wód podziemnych: ujęcie S-2 w odległości ok. 280 m od osi torowiska, km 13+164 i ujęcie SW-20 „Śmieszek” w odległości ok. 45 m od osi torowiska, km 20+470. Z uwagi na brak planowanych głębokich wykopów w rejonie ww. ujęć wód podziemnych, a tym samym brak potrzeby prowadzenia odwodnienia przy użyciu grodzi, planowane prace pozostaną bez wpływu na zasobność tych ujęć. Inwestycja nie koliduje ze strefami ochronnymi ujęć wód powierzchniowych. Prace związane z odwodnieniem wykopów budowlanych będą realizowane w oparciu o zgodę wodnoprawną, która zostanie pozyskana w oparciu o przepisy ustawy Prawo wodne. Ze względu na krótkotrwały czas odwodnienia wykopów, niewielkie wymagane obniżenie poziomu wody gruntowej (niewielkie ilości odprowadzanej wody) nie przewiduje się istotnego wpływu odwodnienia wykopów na wody powierzchniowe i podziemne. Po zakończeniu pompowania i wyłączeniu instalacji odwadniającej zwierciadło wody gruntowej powróci do stanu niezmiennego jego formy użytkowania i w związku z tym nie będzie negatywnego oddziaływania na roślinność i uprawy rolne.

Przedsięwzięcie na odcinku o łącznej długości ok. 350 m, tj. od km 20+900 do km 21+240 oraz od km 21+590 do km 21+600 przebiega przez obszary szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy Prawo wodne. Na tym odcinku w ciągu linii kolejowej znajdują się dwa obiekty nad rzeką Rudą: most w km 21+121 oraz most w km 21+600.

W celu bezpiecznego przejścia wód powodziowych planuje się zwiększenie światła poziomego o ok. 0,5 m obiektu inżynierskiego w km 21+121. W przypadku mostu w km 21+600 nie przewiduje się potrzeby prowadzenia dodatkowych prac. Ponadto w celu zabezpieczenia podtorza przebiegającego na terenach zalewowych oraz przy ciekach i zbiornikach wodnych przewiduje się usytuowanie krawędzi torowiska na tych odcinkach na rzędnej nie niższej niż rzędna stuletniej wysokiej wody powiększona o wysokość fali powodziowej według danych hydrologicznych. Dodatkowo skarpy nasypów zostaną zabezpieczone przed niszczącym działaniem płynących wód, fal, lodu, a korpusy nasypów przed nadmierną infiltracją i przebiciami hydraulicznymi. W tym celu od strony napływających wód wybudowane będą przypory albo szczelne umocnienia skarp i uszczelnienia podłoża nasypów. Natomiast po przeciwnych stronach nasypów w strefach wypływów wód zastosowane będą skarpy o zmniejszonych do 1:2,5 pochyleniach, przepuszczalne przypory, warstwy filtracyjne, drenaże obniżające poziom przenikających wód oraz inne konstrukcje zapobiegające wypływowi wód na powierzchnie skarp i obciążające skarpy oraz podłoża nasypów.

Na terenie, przez który przebiega linia kolejowa, zostały zidentyfikowane obszary potencjalnie zagrożone podtopieniami w km 20+850 – 21+900 LK148. W tej lokalizacji znajdują się 3 obiekty, na których przewiduje się wykonanie prac związanych z przedsięwzięciem: 2 mosty nad rzeką Rudą w km 21+121 i w km 21+452 oraz 1 przepust w km 20+861. Inwestycja w km 3+400 – 8+100 oraz w km 14+000 – 16+300 przebiega przez obszar Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 346 Pszczyna. Zwierciadło wód głównego poziomu wodonośnego GZWP nr 346 znajduje się na głębokości 10 -20 m p.p.t., a warstwa wodonośna sięga 40 m p.p.t. Tereny podmokłe oraz zastoiska wodne (zwierciadło wód powyżej powierzchni terenu) zostały wykluczone z zapleczy budowy oraz baz materiałowo-sprzętowych, dróg technologicznych/dojazdowych z uwagi na niekorzystne warunki i możliwość zanieczyszczania wód gruntowych. W przypadku lokalizacji zaplecza budowy w granicach GZWP oraz terenu płytkiego zalegania wód podziemnych (zwierciadło wód poniżej powierzchni terenu, ale występujące przypowierzchniowo) zaplecza budowy, w tym:



składy materiałów, park maszyn, miejsca magazynowania odpadów zabezpieczone zostaną przed możliwością zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego np. poprzez utwardzenie podłoża za pomocą płyt betonowych, bądź uszczelnienie za pomocą geowłókniny. Ścieki bytowe gromadzone będą w przenośnych urządzeniach sanitarnych z bezodpływowymi, szczelnymi zbiornikami, systematycznie opróżnianymi przez uprawnione, specjalistyczne firmy. Zapewnione będzie właściwe gospodarowanie odpadami wytwarzanymi w czasie budowy: odpady magazynowane będą selektywnie w wydzielonych i przystosowanych do tego celu miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska zanieczyszczeń.

Mając na uwadze zakres prac planowanych na podstawowych ciągach pasażerskich należy uznać, że inwestycja nie spowoduje pogorszenia stanu JCWP, nie wpłynie negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których jest mowa w art. 56, art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy Prawo wodne, a ustanowionych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły” przyjętym Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023 r., poz. 335) oraz „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry” przyjętym Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie (Dz. U. z 2023 r. poz. 335).

W kip dokonano identyfikacji przedsięwzięć, które w połączeniu z wpływem przedmiotowej inwestycji mogą prowadzić do kumulowania się oddziaływań. Oddziaływanie skumulowane spowodowane jest połączeniem oddziaływań pochodzących z obiektów (zakładów przemysłowych oraz układów komunikacyjnych) istniejących w sąsiedztwie planowanej inwestycji. Oddziaływania skumulowane mogą wystąpić w zakresie wzrostu poziomu hałasu i wibracji, zwiększenia emisji pyłów do powietrza, wzrostu emisji zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i podziemnych. Na etapie realizacji może dochodzić do kumulacji oddziaływań obiektów liniowych (DK1, DK81, DW935, LK139 i LK159 oraz inne ulic miejskich przecinających linie kolejowe lub do nich równoległe) i punktowych (zakłady przemysłowe). DK1 znajduje się w odległości ok. 225 m od początku inwestycji, tj. km 2+753, strona prawa. DK81 przebiega wiaduktem nad przedmiotową linią kolejową w km ok. 21+500. DW935 biegnie równoległe do większości analizowanego odcinka linii kolejowej, największe zbliżenie, tj. ok. 131 m znajduje się na początku inwestycji, tj. km 2+753, strona lewa. LK139 zlokalizowana jest ok. 137 m od tego samego punktu – km 2+753, po stronie prawej. Tory LK159 biegną natomiast równoległe do LK148 od km ok. 21+600 do końca inwestycji, tj. km 22+631 po stronie lewej.

Stwierdzone oddziaływanie przedmiotowej inwestycji na środowisko przyrodnicze będzie miało miejsce głównie na etapie prowadzenia prac budowlanych, natomiast w chwili obecnej brak jest informacji o planowanych pracach dotyczących pozostałych wskazanych obiektów. Nie stwierdza się więc zidentyfikowanych zagrożeń wynikających z wystąpienia skumulowanych oddziaływań przedsięwzięć na faunę, florę czy cenne siedliska przyrodnicze. Kumulowanie oddziaływań zachodzi w miejscach przecięcia się linii z innymi liniami kolejowymi lub drogami w lokalizacji jw., szczególnie w miejscach, gdzie inwestycje liniowe biegną równoległe do siebie. Ponieważ jednak przedmiotowa inwestycja dotyczy istniejącej od lat linii kolejowej, na terenie inwestycji może zachodzić migracja fauny, również przy wykorzystaniu obiektów inżynierskich takich jak mosty, przepusty itp. Mając powyższe na uwadze, stwierdza się, że realizacja przedsięwzięcia nie będzie wpływała znacząco negatywnie na możliwość migracji fauny w tym rejonie uwzględniając jej oddziaływanie skumulowane z innymi przedsięwzięciami.

Biorąc pod uwagę, iż planowane przedsięwzięcie dotyczy istniejącej linii kolejowej nie przewiduje się również negatywnego oddziaływania na lokalny krajobraz czy krajobraz kulturowy. Uciążliwości etapu realizacji przedsięwzięcia będą mieć charakter tymczasowy, lokalny, ograniczony do czasu prowadzenia prac. Ponadto zostaną one zminimalizowane poprzez zastosowanie odpowiednich środków zaradczych określonych w niniejszej decyzji. Nie stwierdza się zatem znaczącego zagrożenia dla środowiska przyrodniczego na etapie prowadzenia prac budowlanych.

Wszystkie odpady, na etapie realizacji i eksploatacji, będą zagospodarowane zgodnie z przepisami Ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 699 z późn. zm.).

Na etapie realizacji będą powstawały głównie odpady zaliczane do grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz z infrastruktury drogowej (m.in. tłuczeń torowy, podkłady kolejowe, gleba, ziemia, żelazo, stal z rozbiórki) oraz grupy 15 – odpady opakowaniowe; sorbenty tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach i 20 – odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie. Odpady będą magazynowane selektywnie w wyznaczonych miejscach. W czasie prowadzenia prac ziemnych powstanie konieczność zagospodarowania mas ziemnych. Warstwy gleby zdejmowane będą selektywnie i przymowane, tak by mogły być wykorzystane do zasypywania wykopów i rekultywacji terenu po zakończeniu realizacji inwestycji, na terenie placu budowy, co wskazano jako warunek w pkt II.14. decyzji. Zgodnie z art. 2 pkt. 3 ww. ustawy, odpadem nie jest niezanieczyszczona gleba i inne materiały występujące w stanie naturalnym, wydobyte w trakcie robót budowlanych, pod warunkiem, że materiał ten zostanie wykorzystany do celów budowlanych w stanie naturalnym na terenie, na którym został wydobyty. Przy ponownym wykorzystaniu gleby wydobytej na etapie budowy należy wziąć także pod uwagę art. 101r ustawy Poś, z którego wynika, że zabrania się używania do prac ziemnych gleby lub ziemi, w tym używanych do tych prac osadów pochodzących z dna zbiorników powierzchniowych wód stojących lub wód płynących, jeżeli jest przekroczona w nich dopuszczalna zawartość substancji powodująca ryzyko dla gruntów występujących w miejscu użycia tej gleby lub ziemi.

Na etapie eksploatacji odpady wytwarzane będą w związku z utrzymaniem linii kolejowych wraz z towarzyszącą im infrastrukturą. Będą to odpady głównie z grup: 13 - oleje odpadowe i odpady ciekłych paliw (z wyłączeniem olejów jadalnych oraz grup 05, 12 i 19), 15 - odpady opakowaniowe; sorbenty tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach, 17 - odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz z infrastruktury drogowej. Odpady będą magazynowane selektywnie, w wyznaczonych miejscach, a następnie będą przekazywane uprawnionym podmiotom zewnętrznym.

Przedsięwzięcie na etapie realizacji i eksploatacji nie będzie źródłem znaczącego oddziaływania na stan jakości powietrza.

W fazie budowy projektowane przedsięwzięcie nie będzie źródłem zorganizowanej emisji substancji do powietrza, natomiast może być źródłem emisji niezorganizowanej pyłu oraz substancji pochodzących ze spalania paliwa w maszynach roboczych oraz samochodach ciężarowych, dowożących materiały budowlane na plac budowy oraz emisji wtórnej pyłu, powstającej podczas prac ziemnych, wyburzeniowych oraz transportu materiałów sypkich. Nie stwierdzono potrzeby stosowania technicznych działań minimalizujących. W fazie budowy określono warunek w pkt. II.1. decyzji, dotyczący prowadzenia prac z zachowaniem minimalizacji pylenia (np. poprzez zraszanie powierzchni pylących przy pracach ziemnych

i rozbiórkowych oraz czyszczenie kół pojazdów przed wyjazdem na drogi, zraszanie i czyszczenia dróg dojazdowych w miejscach wyjazdu z budowy). Należy zauważyć, iż czyszczenie nawierzchni dróg w miejscach wyjazdu pojazdów z terenu budowy, oprócz ograniczenia wtórnej emisji pyłu do powietrza wpływa również na poprawę bezpieczeństwa ruchu, zmniejszając możliwość poślizgu pojazdów na wilgotnej, zabrudzonej jezdni. Eksploatacja elektryfikowanych linii kolejowych nie będzie źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza (za wyjątkiem sporadycznych przejazdów manewrowych spalinowych pociągów utrzymaniowych lub naprawczych), zatem nie przewiduje się istotnego oddziaływania na jakość powietrza.

Na etapie budowy źródłem hałasu emitowanego do otoczenia będą maszyny i urządzenia wykorzystywane przy budowie nawierzchni torowej. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe oraz będzie się przemieszczać wraz z frontem robót. W związku z rodzajem prowadzonych prac użycie maszyn ciężkich jest niezbędne. Typowymi źródłami hałasu w czasie realizacji inwestycji będą urządzenia budowlane dużej mocy, jak: koparka, dźwigi budowlane itp., jak również specjalistyczne maszyny kolejowe, tj.: maszyny ciężkie do robót torowych - podbijarki torów i rozjazdów, profilarki, żurawie kolejowe, dźwigi układkowe, urządzenia specjalistyczne: wiertarki do szyn, szlifierki do szyn, młoty udarowe. Ponadto istotne źródła hałasu stanowią będą środki transportu (samochody ciężarowe i dostawcze). Na wielkość uciążliwości akustycznej będzie mieć wpływ harmonogram pracy maszyn i urządzeń oraz ich wzajemna lokalizacja. Roboty budowlane będą się odbywały etapami i w tym samym okresie na różnych odcinkach linii kolejowej prace będą na różnym stopniu zaawansowania. Pod względem akustycznym najbardziej uciążliwa będzie faza prac ziemnych i wymiana podtorza, podczas których na niewielkim obszarze będzie skoncentrowana znaczna liczba ciężkiego sprzętu.

W celu zminimalizowania uciążliwości związanych z emisją hałasu w czasie budowy stosowane będą rozwiązania organizacyjno-techniczne, w tym stosowanie nowoczesnych maszyn, wyposażonych w elementy zmniejszające emisję hałasu do środowiska (tj. wytłumienia silników, wyrzutów spalin) oraz odpowiednia organizacja robót, w taki sposób, aby praca najgłośniejszych maszyn była możliwie krótka w rejonie terenów zabudowanych.

Jednym z istotniejszych oddziaływań, jakie będą się wiązały z eksploatacją przebudowanych linii kolejowych jest oddziaływanie akustyczne. Źródłem hałasu na analizowanym terenie są pojazdy szynowe, poruszające się po torowisku planowanym do przebudowy.

Oddziaływanie na środowisko w zakresie emisji hałasu zostało określone zgodnie z wytycznymi zawartymi w Dyrektywie 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku (Dz. U. UE. L. z 2002 r. Nr 189, str. 12 z późn. zm.) oraz ustawy Poś. Do obliczenia emitowanego hałasu kolejowego posłużono się holenderską metodyką RMR, dotyczącą obliczania poziomów dźwięku pochodzących od pojazdów szynowych, opublikowaną w „Reken-en Meetvoorschrift Railverkeerslawaai '96.

Oceny oddziaływania akustycznego dokonano względem terenów podlegających ochronie akustycznej znajdujących się wzdłuż linii kolejowej. Na analizowanym odcinku LK148 w obliczeniach uwzględniono następujące oddziaływanie skumulowane:

- ruch pociągów na linii kolejowej LK 159 przebiegającej wzdłuż LK148 od km 13+135 do km 13+994,
- ruch na drodze krajowej nr 1 (ulica Górnośląska), przebiegającej w sąsiedztwie LK148 na początkowym odcinku przedsięwzięcia w km około 2+753,

- ruch na drodze krajowej nr 81 (ulica Katowicka), przecinającej LK148 (wiadukt drogowy) w km około 21+500,
- ruch na drodze wojewódzkiej nr 935, przebiegającej wzdłuż LK148 na początkowym odcinku przedsięwzięcia w km około 2+753 i przecinającej LK148 (wiadukt drogowy).

Dopuszczalne poziomy hałasu dla ww. terenów określa Rozporządzenie Ministra Środowiska z 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (jednolity tekst Dz. U. z 2014 r., poz. 112). Ponadto w ocenie oddziaływania, w stosunku do obiektów zabudowy mieszkaniowej, szpitali, domów pomocy społecznej lub budynków związanych ze stałym albo czasowym pobytem dzieci i młodzieży, założono, zgodnie z art. 114 ust. 3 ustawy Poś, że ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach.

Na odcinku linii kolejowej nie wskazano zabudowy mieszkaniowej, szpitali, domów pomocy społecznej lub budynków związanych ze stałym albo czasowym pobytem dzieci i młodzieży, zlokalizowanych na granicy przyległego pasa gruntu w rozumieniu Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 602).

Obliczenia wykonano w oparciu o dane wejściowe m. in.:

- numeryczny model terenu NMT – w tym model budynków chronionych oraz innych budynków ekranujących,
- prognozę natężenia ruchu kolejowego dla pory dnia i pory nocy,
- przyjęto, że 90% pociągów towarowych będzie się poruszało z prędkością 80 km/h, a 10% z prędkością 100 km/h,
- przyjęto torowisko z zastosowaniem podkładów strunobetonowych na podłożu z kruszywa na całej długości linii wraz z szynami bezстыkowymi,
- obliczenia akustyczne dla stanu projektowanego przed i po zastosowaniu urządzeń ochrony przed hałasem wykonano w siatce obliczeniowej na wysokości 4 m n.p.t. oraz w punktach obserwacyjnych zlokalizowanych przy najbliższej zabudowie mieszkaniowej, a także na granicy działek ewidencyjnych na wysokości 4 m n.p.t.

W ramach planowanej inwestycji zastosowane zostaną metody ograniczania hałasu u źródła, poprzez zastosowanie nowej technologii torowiska, tj. szyn bezстыkowych oraz podkładów betonowych na podsypce. Jednak pomimo zastosowania nowoczesnych rozwiązań, które zmniejszą oddziaływanie akustyczne, konieczne jest w niektórych miejscach zastosowanie specjalnych środków obniżających poziomy hałasu. Obliczenia rozkładu pola akustycznego wykazały konieczność budowy ekranów akustycznych oraz zastosowania tłumików przyszynowych, a ich szczegółowe parametry wskazano w pkt. III.4. niniejszej decyzji.

Na analizowanym odcinku LK148 występują trzy budynki, które wypełniają przesłanki do objęcia ochroną akustyczną wynikające z art. 114 ust. 3 POŚ: w km 22+603, w km 22+602 i w km 22+590 – strona lewa LK148. W celu zachowania właściwych warunków akustycznych wewnątrz tych budynków zastosowano ekran akustyczny pochłaniający o wysokości 5,0 m, długości ok. 61 m, zlokalizowany w km od ok. 22+566 do ok. 22+627, strona lewa.

Analizowana inwestycja wpisuje się w cele strategii „Europa 2020” oraz strategii krajowej w zakresie zmian klimatu „Polityka Klimatyczna Polski - strategie redukcji emisji gazów cieplarnianych w Polsce do roku 2020”. Zgodnie z ww. dokumentem, rozwój transportu kolejowego przyczynia się do poprawy jakości powietrza oraz ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> z sektora transportu. Projekt przyczyni się także do zwiększenia efektywności wykorzystania energii. Nastąpi to zarówno dzięki przejęciu części ruchu z transportu drogowego

emitującego znacznie więcej gazów cieplarnianych do atmosfery niż transport kolejowy, jak również dzięki działaniom o charakterze technicznym, organizacyjnym i proceduralnym. Projekt wpisuje się w cele określone w dokumencie „Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 „SPA2020”, realizując Cel 3. Rozwój transportu w warunkach zmian klimatu, w zakresie następujących kierunków działań: wypracowywanie standardów konstrukcyjnych uwzględniających zmiany klimatu – poprzez modernizację infrastruktury kolejowej oraz zarządzanie szlakami komunikacyjnymi w warunkach zmian klimatu – poprzez wdrożenie procedur zapewniających utrzymanie przejezdności niezależnie od zdarzeń atmosferycznych. Zjawiska atmosferyczne mogą powodować wydarzenia kolejowe tj. niepożądane sytuacje zaistniałe w systemie transportu kolejowego lub w jego otoczeniu, zakłócające realizację procesu przewozowego w szczególności powodujące zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Jak wynika z karty informacyjnej, na etapie prac budowlanych należy liczyć się z wystąpieniem krótkotrwałych uciążliwości związanych z bezpośrednią emisją gazów cieplarnianych, w szczególności dwutlenku węgla. Będzie ona wynikać z procesu spalania paliw w silnikach pojazdów i maszyn wykorzystywanych na etapie budowy, głównie ciężkiego sprzętu budowlanego (spycharki, ładowarki, transport ciężarowy itp.). Emisja tych zanieczyszczeń będzie koncentrować się w obrębie prowadzonych prac przy linii kolejowej. Wykorzystane do pracy pojazdy będą posiadać aktualne przeglądy techniczne. Natomiast maszyny i urządzenia budowlane będą spełniać wymogi w zakresie parametrów emisyjnych, o których mowa w rozporządzeniu w sprawie szczegółowych wymagań dla silników spalinowych w zakresie ograniczania emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki. W związku z realizacją przedsięwzięcia zostaną w bardzo niewielkim stopniu uszczuplone tereny zapewniające sekwestrację dwutlenku węgla. W ramach realizacji przedsięwzięcia może nastąpić jedynie niewielki zakres wycinki drzew w rejonie przejazdów kolejowo-drogowych w trójkątach widzialności. Należy zaznaczyć, iż powyższe działania nie będą miały znaczącego wpływu na ogólną emisję gazów cieplarnianych. Mając na uwadze powyższe, jak również chwilowy i przemijający charakter oddziaływania (ustanie wraz z zakończeniem prac), jak i krótki okres trwania budowy, oddziaływanie na zmiany klimatu należy uznać jako małoistotne.

Planowana inwestycja realizowana w ramach wybranego wariantu będzie linią zelektryfikowaną. W przypadku przedmiotowej linii kolejowej bezpośrednim i lokalnym źródłem emisji CO<sub>2</sub> będą jedynie silniki spalinowe m.in. lokomotyw oraz ewentualnie silniki innych maszyn (np. pług odśnieżny, drezyny), które będą służyć okresowo, sporadycznie do przeprowadzania napraw i prac utrzymaniowych (odśnieżanie torów, transport materiałów). Będą to jednak sytuacje sporadyczne niemające wpływu na całkowity ładunek gazów cieplarnianych emitowanych do powietrza z przedmiotowego terenu. Ponadto, po przeprowadzonych pracach poprawi się płynność ruchu, a transport kolejowy na rozpatrywanej linii kolejowej, zwiększy swoją atrakcyjność przewozową, co przyczyni się do przejścia części ruchu drogowego, zarówno indywidualnego, jak i publicznego. Zmniejszenie liczby pojazdów drogowych przyczyni się do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. W karcie informacyjnej analizowano również podatność infrastruktury kolejowej na oddziaływania związane ze zmianami klimatu, w tym na działanie niskich lub wysokich temperatur, silne wiatry, wyładowania atmosferyczne, opady deszczu oraz mgły. Z analizy wynika, że dla przedmiotowego projektu nie zachodzi konieczność proponowania działań/środków zaradczych. Zjawiska związane ze zmianami klimatu mają charakter utrudnień eksploatacyjnych, które w niewielkim stopniu zakłócają działanie

infrastruktury kolejowej, w związku z czym nie jest konieczne proponowanie działań ograniczających ich negatywny wpływ na infrastrukturę kolejową.

W karcie informacyjnej przedsięwzięcia przanalizowano wpływ planowanych prac na zabytki i stanowiska archeologiczne znajdujące się w rejonie przedsięwzięcia. W buforze 100 m od osi linii kolejowej zidentyfikowano 9 obiektów o znaczeniu historycznym, z czego tylko jeden wpisany do rejestru zabytków województwa śląskiego i jest to Oficyna tzw. „Stary zamek” w zespole folwarcznym przy ulicy św. Jana 11 w Suszcu położony w km 15+160 LK148 strona lewa, w odległości około 65 m od linii. Pozostałe obiekty podlegają ochronie na podstawie zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, przy czym najbliższym planowanemu przedsięwzięciu zlokalizowany jest budynek mieszkalno-usługowy przy ulicy Dworcowej 35 w Żorach w km ok. 13+960 LK159 strona prawa, położony w odległości około 30 m od linii kolejowej.

Jak wynika z karty informacyjnej przedsięwzięcia nie przewiduje się żadnej ingerencji w obiekty zabytkowe, jednak, w przypadku, gdy zajdzie konieczności uzyskania decyzji Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków (np. z uwagi na bliskość prowadzonych prac), inwestor uzyska decyzję Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, określającą zakres i rodzaj badań zapewniających prawidłowe zabezpieczenie zabytkowego obiektu. W analizowanym obszarze nie stwierdzono stanowisk archeologicznych.

Zgodnie z art. 31 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 840 ze zm.), zamierzający realizować roboty budowlane przy zabytku nieruchomym wpisanym do rejestru lub objętym ochroną konserwatorską na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego lub znajdującym się w ewidencji wojewódzkiego konserwatora zabytków albo prowadzić roboty ziemne lub dokonać zmiany charakteru dotychczasowej działalności na terenie, na którym znajdują się zabytki archeologiczne, co doprowadzić może do przekształcenia lub zniszczenia zabytku archeologicznego, zobowiązany jest zwrócić się do właściwego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z wnioskiem o decyzję określającą zakres i rodzaj niezbędnych badań archeologicznych związanych z planowaną inwestycją, niezbędną dla prawidłowego zabezpieczenia zabytków archeologicznych.

Linie kolejowe, zaliczają się do przedsięwzięć wymienionych w art. 135 z ustawy Poś, dla których w przypadku przekroczeń standardów jakości środowiska można utworzyć obszar ograniczonego użytkowania. Jednak z przedstawionych analiz wynika, że nie jest konieczne zastosowanie tego środka prawnego, ponieważ przewiduje się, że po zastosowaniu urządzeń ochrony przed hałasem będą dotrzymane standardy jakości środowiska.

Po przeanalizowaniu załączonej karty informacyjnej przedsięwzięcia, złożonych uzupełnień oraz uwzględnieniu łącznych uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 ustawy oos, biorąc pod uwagę, że:

- a) planowane przedsięwzięcie będzie polegało na przebudowie istniejącej linii kolejowej nr 148 i pozwoli na poprawę warunków ruchu, co z kolei przełoży się na poprawę komfortu podróżowania i wpłynie pozytywnie na bezpieczeństwo ruchu kolejowego,
- b) eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie źródłem ponadnormatywnego oddziaływania na środowisko. Przewidywane środki organizacyjne i techniczne gwarantują, że planowana modernizacja linii kolejowej nie będzie oddziaływać w sposób szkodliwy, ponadnormatywny na obszary znajdujące się poza terenem planowanego przedsięwzięcia,

- c) zaproponowane działania minimalizujące w zakresie emisji hałasu do środowiska będą skutecznie ograniczać oddziaływanie akustyczne,
- d) na etapie realizacji ustalono warunki przy zachowaniu, których planowane przedsięwzięcie nie będzie źródłem znaczącego oddziaływania na elementy środowiska, w tym występujące w rejonie inwestycji obszary cenne przyrodniczo, ciekі wodne, zadrzewienia, chronione siedliska przyrodnicze oraz chronione gatunki roślin i zwierząt,
- e) prace związane z realizacją przedsięwzięcia prowadzone będą pod nadzorem przyrodniczym w celu kontroli stanu środowiska przyrodniczego dla oceny zgodności wykonywanych prac z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach, na etapie realizacji inwestycji, pełnionym przez osoby legitymujące się doświadczeniem odpowiednim do zakresu wykonywanego nadzoru (botanicznym i dendrologicznym, ornitologicznym, teriologicznym (chiropterologicznym), herpetologicznym),
- f) nie przewiduje się wpływu na krajobraz obszaru inwestycji z uwagi na charakter zamierzenia – rewitalizację istniejącej linii kolejowej,
- g) przedsięwzięcie nie wpłynie na pogorszenie w znaczący sposób stanu siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków zwierząt, dla ochrony których wyznaczono obszary Natura 2000 oraz nie wpłynie na możliwość realizacji działań ochronnych wynikających z obowiązujących planów zadań ochronnych, ze względu na zakres i lokalizację inwestycji oraz przy zachowaniu nałożonych w decyzji warunków,
- h) przedsięwzięcie nie będzie miało istotnego wpływu na funkcjonalność korytarzy ekologicznych, występujących w obszarze jego oddziaływania, ponieważ planowane prace realizowane będą w przeważającej części w śladzie już istniejącej linii kolejowej i nie obejmują znaczących zmian, które mogłyby zwiększyć ryzyko oddziaływań negatywnych,
- i) przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych wyznaczonych dla jednolitych części wód powierzchniowych i jednolitych części wód podziemnych, w rejonie których będzie realizowane,
- j) planowane prace na linii kolejowej nr 148 będą realizowane w sposób maksymalnie wykorzystujący istniejącą infrastrukturę techniczną,
- k) przedsięwzięcie nie będzie się wiązało z odprowadzaniem ścieków do środowiska,
- l) w przypadku prac modernizacyjnych na linii kolejowej stosowane będą technologie małodopadowe, a wytwarzane odpady będą segregowane, magazynowane stosownie do ich charakteru i właściwości, a następnie przekazywane w pierwszej kolejności do odzysku,
- m) realizacja i eksploatacja planowanego przedsięwzięcia wiąże się ze stosowaniem surowców i substancji o małym potencjale zagrożeń,
- n) przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, brak stanowisk archeologicznych będących w kolizji z analizowaną linią kolejową. W przypadku gdy zajdzie konieczności uzyskania decyzji Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków (np. z uwagi na bliskość prowadzonych prac), inwestor uzyska decyzję Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, określającą zakres i rodzaj badań zapewniających prawidłowe zabezpieczenie zabytku,
- o) przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami ochrony uzdrowiskowej,
- p) odcinek modernizowanej linii kolejowej znajduje się w obszarze gdzie standardy jakości środowiska (pyłu zawieszonego) zostały przekroczone, ale realizacja rewitalizacji linii kolejowej zelektryfikowanej nie będzie miała negatywnego wpływu na jakość powietrza atmosferycznego w rejonie eksploatacji inwestycji,

- q) nie przewiduje się wystąpienia ryzyka poważnej awarii przemysłowej w przypadku planowanego przedsięwzięcia, gdyż nie będą stosowane technologie, ani wykorzystywane substancje określone w przepisach szczególnych w tym zakresie,
  - r) rejon planowanego przedsięwzięcia jest głównie terenem o niskiej gęstości zaludnienia,
  - s) ocena ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych prac na linii kolejowej pozwala stwierdzić brak wpływu planowanej działalności na wystąpienie tych zdarzeń,
  - t) pozytywną zmianę warunków klimatycznych (np. poprzez mniejsze zużycie energii, ograniczenie transportu drogowego), a tym samym brak negatywnego wpływu na zmiany lokalnego, czy też ponadlokalnego klimatu,
  - u) przedsięwzięcie nie będzie źródłem oddziaływań transgranicznych i nie istnieje konieczność przeprowadzania postępowania w tym zakresie,
- tut. organ stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla analizowanego przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 84 ust. 1a ustawy oos organ w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach może wskazać warunki lub wymagania, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b lub c ww. ustawy, lub nałożyć obowiązek działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b tej ustawy. W związku z powyższym w pkt II i III decyzji wskazano istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich oraz istotne wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy oos.

Pismem zn. IRETS4.452.9.2023.AŁ.5.IRE- IRE-03169-I z 13 czerwca 2023 r. pełnomocnik Wnioskodawcy zawnioskował o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Niniejszej decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności na ww. wniosek. Zgodnie z art. 108 § 1 ustawy Kpa, decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. Katalog przesłanek uzasadniających nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności jest zamknięty, a zatem jedynie wzgląd na dobra i wartości określone w wyżej przywołanym art. 108 § 1 Kpa zobowiązuje organ administracji publicznej do nadania decyzji takiego rygoru. We wniosku uzasadniono, iż nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach o środowiskowych uwarunkowaniach, jest niezbędne ze względu na interes społeczny oraz wyjątkowo ważny interes strony. Powyższe, strona poparła następującymi argumentami:

- a) projektowana przebudowa linii kolejowej nr 148 na odcinku na odcinku Pszczyna – Żory jest inwestycją celu publicznego poprawiającą jakość i bezpieczeństwo ruchu. Realizacja projektu umożliwi przede wszystkim lepszą dostępność komunikacyjną na terenie województwa śląskiego co przyczyni się do poprawy konkurencyjności transportu kolejowego oraz poprawy wykorzystania kolei w transporcie aglomeracyjnym konurbacji górnośląskiej. Realizacja inwestycji wspomogą zachowanie zrównoważonego rozwoju województwa śląskiego przy tworzeniu przestrzennej i funkcjonalnej struktury regionu. Dzięki przeprowadzonej przebudowie ulegnie poprawie bezpieczeństwo komunikacyjne, co ma bezpośredni wpływ na ochronę życia i zdrowia ludzkiego,



Gospodarczym. Nadanie pisma w placówce innego operatora będzie skuteczne o ile zostanie ono doręczone przed upływem terminu na jego złożenie.

Załączniki: Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

z up. Regionalnego Dyrektora  
Ochrony Środowiska w Katowicach  
*Przemysław Skrzypiec*  
p.o. Zastępcy Regionalnego Dyrektora  
Ochrony Środowiska w Katowicach

20.06.2023

Otrzymują:

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
przez pełnomocnika (za dowodem doręczenia) – Pan \_\_\_\_\_  
Centrum Realizacji Inwestycji Region Śląski ul. Joannitów 13; 50-525 Wrocław
2. pozostałe strony w trybie art. 49 Kpa, poprzez obwieszczenie

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Tychach - e-Puap
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie – e-Puap

Dokonano opłaty skarbowej zgodnie z Ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2142 z późn. zm.).

b) nadanie przedmiotowej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności umożliwi niezwłoczne kontynuowanie procedur formalnych, w tym m.in. złożenie wniosku o pozwolenia wodnoprawne i zrealizowanie przedsięwzięcia bez zagrożenia utraty funduszy unijnych. Przedmiotowy projekt będzie ubiegał się o współfinansowanie w ramach Krajowego Planu Odbudowy oraz jest projektem o kluczowym znaczeniu dla Regionu Śląskiego.

Biorąc pod uwagę powyższe stwierdzono, że przesłanki do nadania rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach o środowiskowych uwarunkowaniach, wydanej dla przedsięwzięcia pn.: „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, etap I: linia E65 na odc. Będzin - Katowice - Tychy - Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice (granica państwa)” dla LOT-u B odc. Tychy - podg. Most Wisła w zakresie linii kolejowej nr 148 na odcinku Pszczyzna - Żory”, tzn.: ważny interes społeczny oraz wyjątkowo ważny interes strony, określony w art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 775 ze zm.) zostały spełnione.

W związku z wypełnieniem przez wnioskodawcę wymogów formalnych do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz po szczegółowym przeanalizowaniu specyfiki planowanego przedsięwzięcia we wszystkich aspektach środowiskowych, a także biorąc pod uwagę stanowiska zawarte w opiniach Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Tychach oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, RDOŚ w Katowicach, orzekł jak w sentencji decyzji.

## POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji (art. 127 § 1 i 2 oraz art. 129 § 1 i 2 Kpa).

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania, strona ma prawo do zrzeczenia się wniesienia odwołania składając stosowne oświadczenie organowi, który decyzję wydał, nie później niż w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji (art. 127a § 1 Kpa). Z dniem doręczenia Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Katowicach oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania decyzja staje się ostateczna i prawomocna (art. 127a § 2 Kpa). Skutkiem zrzeczenia się odwołania jest niemożność zaskarżenia decyzji do organu odwoławczego i wniesienia skargi do sądu administracyjnego.

Decyzja podlega wykonaniu przed upływem terminu do wniesienia odwołania, jeżeli jest zgodna z żądaniem wszystkich stron lub jeżeli wszystkie strony zrzekły się prawa do wniesienia odwołania (art. 130 § 4 Kpa).

Zgodnie z art. 57 § 5 pkt 2 Kpa w przypadku wnoszenia odwołania w drodze przesyłki pocztowej czynność ta będzie skuteczna poprzez jej nadanie wyłącznie w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (tj. w placówce Poczty Polskiej S.A.) albo placówce pocztowej operatora świadczącego pocztowe usługi powszechne w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej albo państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stronie umowy o Europejskim Obszarze

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z 30 czerwca 2023 zn.: WOOS.420.23.2021.AS3.14

## Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

### I. Zakres planowanego przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie zakłada rewitalizację linii kolejowej nr 148 (dalej LK 148) na odcinku od km ok. 2,753 do km ok. 22,631 zlokalizowanym w województwie śląskim, na terenie powiatu pszczyńskiego (gminy Pszczyna oraz Suszec) oraz miasta Żory (miasto na prawach powiatu). Na wskazanym odcinku linii kolejowej nr 148 planowana jest wymiana nawierzchni torowej. W ramach przedsięwzięcia wykonana zostanie również wymiana nawierzchni torowej linii kolejowej nr 159 (dalej LK 159) na odcinku od km ok. 13,135 do km ok. 13,994.

### II. Branża torowa

Realizacja inwestycji obejmuje kompleksową wymianę nawierzchni torów LK148 na odcinku w km ok. 2,753 do km ok. 22,631. Istniejąca geometria toru zostanie dostosowana do prędkości  $V_{max} = 120$  km/h. Zakres prac obejmuje także regulację torów w profilu, do obowiązujących warunków i standardów technicznych. W ramach przedsięwzięcia wykonana zostanie również wymiana nawierzchni torowej LK159 na odcinku od km ok. 13,135 do km ok. 13,994, regulacja toru oraz drenaż. Planowane jest odtworzenie i budowa nowego odwodnienia w postaci rowów otwartych umocnionych oraz budowa odwodnienia wgłębnego wraz z umocnieniem wylotów do odbiorników. Zakres prac w nawierzchni, podtorzu i odwodnieniu przedstawia tabela 1.

Tabela 1. Przewidywany zakres prac nawierzchniowych, podtorzowych, odwodnieniowych

Zakres prac nawierzchniowych	Zakres prac podtorzowych	Zakres prac odwodnieniowych
tor nr 1 w km 2,753 - 22,631 (obejmuje zakres prac nawierzchniowych, podtorzowych oraz odwodnieniowych na p.o. Czarków km ok. 6,275, na Stacji Suszec Kopalnia km ok. 16,200, na p.o. Suszec Rudziczka km ok. 17,721 )		
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wymiana nawierzchni torowej na nową na odcinku ok. 2,753 – 22,631</li> <li>2. Dostosowanie istniejącej geometrii toru do prędkości <math>V_{max} = 120</math> km/h</li> <li>3. Regulacja torów w profilu do obowiązujących warunków i standardów technicznych</li> <li>4. Regulacja odcinków stycznych do przedmiotowego zamierzenia tj.: do zadania LOT B oraz do rozjazdu Nr 29 na stacji Żory</li> <li>5. Zabudowa szyn przejściowych w rejonie przejazdu w km 6+879 oraz przed rozjazdem Nr 29 na stacji Żory</li> <li>6. Szlifowanie szyn</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wykonanie wykopów i nasypów</li> <li>2. Profilacja skarp nasypów i przekopów, usunięcie drzew i krzewów</li> <li>3. Wykonanie poszerzenia istniejących nasypów na wybranych odcinkach</li> <li>4. Zabudowa warstwy ochronnej na całej długości wymiany nawierzchni</li> <li>5. Wzmocnienie podtorza na wybranych odcinkach</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Odtworzenie i budowa nowego odwodnienia w postaci rowów otwartych nieumocnionych i umocnionych</li> <li>2. Budowa odwodnienia wgłębnego wraz z umocnieniem wylotów do odbiorników</li> </ol>
MPO Radostowice km 7,621		
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wymiana nawierzchni torowej na nową w torze Nr 2 od Rz Nr 1 do Rz Nr 12 wraz z zabudową tłucznia</li> <li>2. Wydłużenie torów stacyjnych do 750 m</li> <li>3. Wymiana rozjazdów zwyczajnych Nr 1(1) i Nr 4(12) i wstawek torowych wraz z zabudową tłucznia</li> <li>4. Budowa żeberek ochronnych wraz z kołkami oporowymi oraz zabudowa nowych rozjazdów łukowanych Nr 2 i Nr 11</li> <li>5. Reprofilacja torowiska, wyrównanie międzytorzy klinem (równia stacyjna)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wykonanie wykopów i nasypów</li> <li>2. Profilacja skarp nasypów i przekopów, usunięcie drzew i krzewów</li> <li>3. Zabudowa warstwy ochronnej na całej długości wymiany nawierzchni</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Odtworzenie i budowa nowego odwodnienia w postaci rowów otwartych nieumocnionych i umocnionych</li> <li>2. Budowa odwodnienia wgłębnego wraz z umocnieniem wylotów do odbiorników</li> </ol>
Stacja Suszec km 14,770		

Zakres prac nawierzchniowych	Zakres prac podtorzowych	Zakres prac odwodnieniowych
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wymiana nawierzchni torowej na nową w torze Nr 3 od Rz Nr 1 do Rz Nr 13 wraz z zabudową tęcznia</li> <li>2. Wymiana nawierzchni torowej na nową w torze Nr 2 od Rz Nr 2 do Rz Nr 14 wraz z zabudową tęcznia</li> <li>3. Wymiana nawierzchni torowej w torze Nr 4 od Rz Nr 5 do brany wraz z zabudową tęcznia w tym zabudowa szyny przejściowej. Nawierzchnie za rozjazdem Nr 5 wraz z szyną przejściową wykonać z nowych materiałów, pozostałą część toru ze starożytecznych</li> <li>4. Wydłużenie torów stacyjnych do 750 m, a także budowa dodatkowych torów stacyjnych</li> <li>5. Wymiana rozjazdów zwyczajnych Nr 1(1) i Nr 2(2), Nr 3(5), Nr 5 (14) Nr 6 (13) i wstawek torowych wraz z zabudową tęcznia</li> <li>6. Budowa żeberk ochronnych wraz z kozłami oporowymi oraz zabudowa nowych rozjazdów łukowanych Nr 3, Nr 4, Nr 11 i Nr 12,</li> <li>7. Reprofilacja torowiska, wyrównanie międzytorzy kłińcem (równia stacyjna)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wykonanie wykopów i nasypów</li> <li>2. Profilacja skarp nasypów i przekopów, usunięcie drzew i krzewów</li> <li>3. Zabudowa warstwy ochronnej na całej długości wymiany nawierzchni</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Odtworzenie i budowa nowego odwodnienia w postaci rowów otwartych nieumocnionych i umocnionych</li> <li>2. Budowa odwodnienia wgłębnego wraz z umocnieniem wylotów do odbiorników</li> </ol>
P.ODG Suszec Rudziczka km 18+096		
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Likwidacja posterunku</li> <li>2. Rozbiórka rozjazdu Nr 2 i wstawki międzyrozjazdowej nr 1-2</li> <li>3. Rozbiórka żeberka ochronnego linii kolejowej 878 wraz z kozłem oporowym</li> <li>4. Zabudowa toru w miejscu zlikwidowanego rozjazdu nr 2</li> <li>5. Regulacja toru w profilu do obowiązujących warunków i standardów technicznych</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wykonanie wykopów i nasypów</li> <li>2. Usunięcie drzew i krzewów</li> <li>3. Zabudowa warstwy ochronnej na całej długości wymiany nawierzchni</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Odtworzenie i budowa nowego odwodnienia w postaci rowów otwartych umocnionych</li> <li>2. Budowa odwodnienia wgłębnego wraz z umocnieniem wylotów do odbiorników</li> </ol>
P.ODG Kleszczów km 20+565		
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wymiana rozjazdu zwyczajnych Nr 1 i wstawki torowej (szyna przejściowa) wraz z zabudowa tęcznia</li> <li>2. Wymiana nawierzchni torowej przed rozjazdem Nr 2 – L=30m w rejonie przejazdu w km 20,272 wraz z zabudową tęcznia</li> <li>3. Reprofilacja torowiska, wyrównanie międzytorzy kłińcem</li> <li>4. Regulacja w planie i w profilu rozjazdu Nr 2 wraz z odcinkami torów przed i za rozjazdem.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wykonanie wykopów i nasypów</li> <li>2. Usunięcie drzew i krzewów</li> <li>3. Zabudowa warstwy ochronnej na całej długości wymiany nawierzchni</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Odtworzenie i budowa nowego odwodnienia w postaci rowów otwartych umocnionych</li> <li>2. Budowa odwodnienia wgłębnego wraz z umocnieniem wylotów do odbiorników</li> </ol>
Stacja Żory		
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wymiana nawierzchni torowej na nową w torze Nr 9, 11, 13, 15 od km 13,135 do km 13,994 wraz z zabudową tęcznia</li> <li>2. Reprofilacja torowiska, wyrównanie międzytorzy kłińcem (równia stacyjna)</li> <li>3. Regulacja torów Nr 9,11,13,15 w planie i w profilu rozjazdu na włączeniu w stan istniejący</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wykonanie wykopów i nasypów</li> <li>2. Usunięcie drzew i krzewów</li> <li>3. Zabudowa warstwy ochronnej na całej długości wymiany nawierzchni</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Budowa odwodnienia wgłębnego wraz z umocnieniem wylotów do odbiorników</li> </ol>

### III. Budowle i obiekty obsługi podróży

Zakłada się budowę wszystkich peronów na odcinku objętym planowanymi pracami. Wykaz projektowanych peronów na stacjach i przystankach osobowych LK148 przedstawia tabela 2.

Tabela 2. Wykaz projektowanych peronów na stacjach i przystankach osobowych LK 148

Nazwa posterunku	Rodzaj posterunku	Rodzaj peronu	Nazwa peronu	Parametry techniczne			Nawierzchnia
				Długość [m]	Szerokość [m]	Wysokość [m]	
Pszczyna Czarków	przystanek osobowy	Jednokrawędziowy	-	150	4,0	0,76	krawędź – prefabrykat żelbetowy typu „L” nawierzchnia peronu - płyty peronowe + płytki betonowe
Radostowice	mijanka, przystanek osobowy	Jednokrawędziowy	Peron 1	150	4,0		
		Jednokrawędziowy	Peron 2	150	4,0		
Suszec	stacja	Wyspowy dwukrawędziowy	-	150	4,0		
Suszec Kopalnia	przystanek osobowy	Jednokrawędziowy	-	150	4,0		
Suszec Rudziczka	przystanek osobowy	Jednokrawędziowy	-	150	4,0		

#### Podstawowe parametry peronów i dojeżdż do peronów

- dla budowanych peronów przyjęto długość 150 m, zostanie zachowana rezerwa umożliwiającą przyszłościową rozbudowę peronu do długości 200 m,
- perony będą miały wysokość 76 cm nad główką szyny,
- szerokości peronów będą być zgodne z Rozporządzeniem Dz. U 2014 poz. 867 oraz TSI PRM,
- nawierzchnie peronów wykonane będą zgodnie z wymaganiami „Warunki techniczne budowy i odbioru peronów pasażerskich, aspekty: peronowe krawędzie dostępu, nawierzchnie i korpus peronu”,
- nawierzchnia przewidziana jest do wykonania z płyt chodnikowych antypoślizgowych. W podstawowej strefie obsługi podróżnych zaprojektowane będzie oznakowanie dla osób niedowidzących do wiat peronowych i ławek,
- na peronach wykonany zostanie system odwodnienia zaprojektowany stosownie do warunków miejscowych, na peronach wyspowych należy bezwzględnie zastosować odwodnienie liniowe,
- dojścia do peronów, umiejscowionych na międzytorzu, projektuje się jako dojścia (przejścia) w poziomie szyn, odpowiednio oznakowane i zabezpieczone w postaci labiryntów. W celu umożliwienia pokonania różnicy wysokości przy wejściu na peron osobom o ograniczonej możliwości poruszania się przewidziano pochylnie o maksymalnym spadku 6%,
- dla peronów dostępnych z terenu przyległego drogi dojścia prowadzone będą z wykorzystaniem chodników o maksymalnym spadku 6% wyposażonych w oznakowanie dotykowe nawierzchni. Nawierzchnię na pochylniach i dojściach do peronów, schodów oraz na place na stojaki rowerowe wykonane zostaną z płyt chodnikowych antypoślizgowych,
- dojścia do wejść na pochylnie, schody zostaną utwardzone.

Przewiduje się likwidację p.o. Pszczyna Czarków w km 5,025 i budowę p.o. Czarków w nowej lokalizacji w km ok. 6,275 oraz likwidację posterunku odgałęźnego Suszec Rudziczka w km ok. 18,096 (km stanu istniejącego).

#### IV. Siecie trakcyjne

W ramach zadania wykonana zostanie kompleksowa wymiana urządzeń sieci trakcyjnej nad układem torowym poddanym pracom modernizacyjnym tj. nad torami szlakowymi, w stacjach nad torami głównymi zasadniczymi, dodatkowymi, bocznymi i rozjazdami oraz nad rozjazdami i torami podlegającymi wymianie w ramach zadania, a wchodzącymi w tory niepoddawane modernizacji.

## V. Obiekty inżynierskie

Na przedmiotowym odcinku projektowane będą nowe obiekty w miejscu istniejących. Wszystkie obiekty wyposażone będą w schody skarpowe z montażem poręczy. W ramach prac przewiduje się na każdym z obiektów położonych nad ciekami wodnymi m.in. konserwację rowów w celu udroźnienia systemu odwodnienia, reprofilację cieku oraz oczyszczenie skarpi. Zakres prac na obiektach inżynierskich kolejowych przedstawia tabela 3.

Tabela 3. Zestawienie prac na obiektach inżynierskich kolejowych

Lp.	km istniejący /przybliżony*	Rodzaj obiektu	Opis robót	Zakres robót / wymagania / uwagi
1.	2,720	Przepust	Przebudowa obiektu. Likwidacja istniejącego i budowa nowego obiektu.	Likwidacja istniejącego obiektu. Nowy obiekt wykonany zostanie jako żelbetowy, ramowy, prefabrykowany lub monolityczny. Należy wykonać i zbudować: - fundament żelbetowy. - elementy prefabrykowane żelbetowe przelotu. (dopuszcza się wykonanie obiektu monolitycznego) - płytę zwieńczającą żelbetową oraz izolację obiektu. - głowice żelbetowe ze skrzydłami równoległymi / skośnymi do osi toru. - balustrady na wlocie i wylocie wraz z zabezpieczeniem antykorozyjnym - umocnienie skarpi płytami ażurowymi/ kostką granitową na podbudowie piaskowo – cementowej - profilacja i oczyszczenie rowów.
2.	3,469	Przepust	Przebudowa obiektu. Likwidacja istniejącego i budowa nowego obiektu.	Likwidacja istniejącego obiektu. Nowy obiekt wykonany zostanie jako żelbetowy, ramowy, prefabrykowany lub monolityczny. Należy wykonać i zbudować: - fundament żelbetowy. - elementy prefabrykowane żelbetowe przelotu. (dopuszcza się wykonanie obiektu monolitycznego) - płytę zwieńczającą żelbetową oraz izolację obiektu. - głowice żelbetowe ze skrzydłami równoległymi / skośnymi do osi toru. - balustrady na wlocie i wylocie wraz z zabezpieczeniem antykorozyjnym - umocnienie skarpi płytami ażurowymi/ kostką granitową na podbudowie piaskowo – cementowej - profilacja i oczyszczenie rowów.
3.	3,714	Przepust	Przebudowa obiektu. Likwidacja istniejącego i budowa nowego obiektu.	Likwidacja istniejącego obiektu. Nowy obiekt wykonany zostanie jako żelbetowy, ramowy, prefabrykowany lub monolityczny. Należy wykonać i zbudować: - fundament żelbetowy. - elementy prefabrykowane żelbetowe przelotu. (dopuszcza się wykonanie obiektu monolitycznego) - płytę zwieńczającą żelbetową oraz izolację obiektu. - głowice żelbetowe ze skrzydłami równoległymi / skośnymi do osi toru. - balustrady na wlocie i wylocie wraz z zabezpieczeniem antykorozyjnym - umocnienie skarpi płytami ażurowymi/ kostką granitową na podbudowie piaskowo – cementowej - profilacja i oczyszczenie rowów.
4.	4,261	Przepust	Przebudowa obiektu. Likwidacja istniejącego i budowa nowego obiektu.	Likwidacja istniejącego obiektu. Nowy obiekt wykonany zostanie jako żelbetowy, ramowy, prefabrykowany lub monolityczny. Należy wykonać i zbudować: - fundament żelbetowy. - elementy prefabrykowane żelbetowe przelotu. (dopuszcza się wykonanie obiektu monolitycznego) - płytę zwieńczającą żelbetową oraz izolację obiektu. - głowice żelbetowe ze skrzydłami równoległymi / skośnymi do osi toru. - balustrady na wlocie i wylocie wraz z zabezpieczeniem antykorozyjnym - umocnienie skarpi płytami ażurowymi/ kostką granitową na podbudowie piaskowo – cementowej - profilacja i oczyszczenie rowów.

Lp.	km istniejący /przybliżony*	Rodzaj obiektu	Opis robót	Zakres robót / wymagania / uwagi
5.	4,827	Most	Przebudowa obiektu. Likwidacja istniejącego i budowa nowego obiektu.	Likwidacja istniejącego obiektu. Nowy obiekt wykonany zostanie jako żelbetowy, ramowy, prefabrykowany lub monolityczny. Należy wykonać i zabudować: - fundament żelbetowy. - elementy prefabrykowane żelbetowe przęsła. (dopuszcza się wykonanie obiektu monolitycznego) - płytę zwieńczającą żelbetową oraz izolację obiektu. - przyczółki żelbetowe ze skrzydłami równoległymi / skośnymi do osi toru. - balustrady wraz z zabezpieczeniem antykorozyjnym - umocnienie stożków nasypowych i dna cieku płytami ażurowymi/ kostką granitową na podbudowie piaskowo – cementowej - profilacja i oczyszczenie rowów.
6.	5,322	Most	Przebudowa obiektu. Likwidacja istniejącego i budowa nowego obiektu.	Likwidacja istniejącego obiektu. Nowy obiekt wykonany zostanie jako żelbetowy, ramowy, prefabrykowany lub monolityczny. Należy wykonać i zabudować: - fundament żelbetowy. - elementy prefabrykowane żelbetowe przęsła. (dopuszcza się wykonanie obiektu monolitycznego) - płytę zwieńczającą żelbetową oraz izolację obiektu. - przyczółki żelbetowe ze skrzydłami równoległymi / skośnymi do osi toru. - balustrady wraz z zabezpieczeniem antykorozyjnym - umocnienie stożków nasypowych i dna cieku płytami ażurowymi/ kostką granitową na podbudowie piaskowo – cementowej - profilacja i oczyszczenie rowów.
7.	6,140	Przepust	Budowa nowego obiektu.	Obiekt nowy wykonać jako żelbetowy, ramowy, prefabrykowany lub monolityczny. Należy wykonać i zabudować: - fundament żelbetowy. - elementy prefabrykowane żelbetowe przelotu. (dopuszcza się wykonanie obiektu monolitycznego) - płytę zwieńczającą żelbetową oraz izolację obiektu. - głowice żelbetowe ze skrzydłami równoległymi / skośnymi do osi toru. - balustrady na wlocie i wylocie wraz z zabezpieczeniem antykorozyjnym - umocnienie skarp płytami ażurowymi/ kostką granitową na podbudowie piaskowo – cementowej - profilacja i oczyszczenie rowów.
8.	6,847	Przepust	Przebudowa obiektu. Likwidacja istniejącego i budowa nowego obiektu.	Likwidacja istniejącego obiektu. Nowy obiekt wykonany zostanie jako żelbetowy, ramowy, prefabrykowany lub monolityczny. Należy wykonać i zabudować: - fundament żelbetowy. - elementy prefabrykowane żelbetowe przelotu. (dopuszcza się wykonanie obiektu monolitycznego) - płytę zwieńczającą żelbetową oraz izolację obiektu. - głowice żelbetowe ze skrzydłami równoległymi / skośnymi do osi toru. - balustrady na wlocie i wylocie wraz z zabezpieczeniem antykorozyjnym - umocnienie skarp płytami ażurowymi/ kostką granitową na podbudowie piaskowo – cementowej - profilacja i oczyszczenie rowów.
9.	7,074	Most	Przebudowa obiektu. Likwidacja istniejącego i budowa nowego obiektu.	Likwidacja istniejącego obiektu. Nowy obiekt wykonany zostanie jako żelbetowy, ramowy, prefabrykowany lub monolityczny. Należy wykonać i zabudować: - fundament żelbetowy. - elementy prefabrykowane żelbetowe przęsła. (dopuszcza się wykonanie obiektu monolitycznego) - płytę zwieńczającą żelbetową oraz izolację obiektu. - przyczółki żelbetowe ze skrzydłami równoległymi / skośnymi do osi toru. - balustrady wraz z zabezpieczeniem antykorozyjnym - umocnienie stożków nasypowych i dna cieku płytami ażurowymi/ kostką granitową na podbudowie piaskowo – cementowej

Lp.	km istniejący /przybliżony*	Rodzaj obiektu	Opis robót	Zakres robót / wymagania / uwagi
				- profilacja i oczyszczenie rowów.
10.	10,301	Przepust	Przebudowa obiektu. Likwidacja istniejącego i budowa nowego obiektu.	Likwidacja istniejącego obiektu. Nowy obiekt wykonany zostanie jako żelbetowy, ramowy, prefabrykowany lub monolityczny. Należy wykonać i zabudować: - fundament żelbetowy. - elementy prefabrykowane żelbetowe przelotu. (dopuszcza się wykonanie obiektu monolitycznego) - płytę zwieńczającą żelbetową oraz izolację obiektu. - głowice żelbetowe ze skrzydłami równoległymi / skośnymi do osi toru. - balustrady na wlocie i wylocie wraz z zabezpieczeniem antykorozyjnym - umocnienie skarp płytami ażurowymi/ kostką granitową na podbudowie piaskowo – cementowej - profilacja i oczyszczenie rowów.
11.	11,796	Przepust	Przebudowa obiektu. Likwidacja istniejącego i budowa nowego obiektu.	Likwidacja istniejącego obiektu. Nowy obiekt wykonany zostanie jako żelbetowy, ramowy, prefabrykowany lub monolityczny. Należy wykonać i zabudować: - fundament żelbetowy. - elementy prefabrykowane żelbetowe przelotu. (dopuszcza się wykonanie obiektu monolitycznego) - płytę zwieńczającą żelbetową oraz izolację obiektu. - głowice żelbetowe ze skrzydłami równoległymi / skośnymi do osi toru. - balustrady na wlocie i wylocie wraz z zabezpieczeniem antykorozyjnym - umocnienie skarp płytami ażurowymi/ kostką granitową na podbudowie piaskowo – cementowej - profilacja i oczyszczenie rowów.
12.	12,187	Przepust	Przebudowa obiektu. Likwidacja istniejącego i budowa nowego obiektu.	Likwidacja istniejącego obiektu. Nowy obiekt wykonany zostanie jako żelbetowy, ramowy, prefabrykowany lub monolityczny. Należy wykonać i zabudować: - fundament żelbetowy. - elementy prefabrykowane żelbetowe przelotu. (dopuszcza się wykonanie obiektu monolitycznego) - płytę zwieńczającą żelbetową oraz izolację obiektu. - głowice żelbetowe ze skrzydłami równoległymi / skośnymi do osi toru. - balustrady na wlocie i wylocie wraz z zabezpieczeniem antykorozyjnym - umocnienie skarp płytami ażurowymi/ kostką granitową na podbudowie piaskowo – cementowej - profilacja i oczyszczenie rowów.
13.	12,900	Most	Przebudowa obiektu. Likwidacja istniejącego i budowa nowego obiektu.	Istniejący obiekt należy zlikwidować. Obiekt nowy wykonać jako żelbetowy płytowy, dźwigarobetonowy lub monolityczny. Należy wykonać i zabudować: - fundament żelbetowy. - przyczółki żelbetowe ze skrzydłami równoległymi / skośnymi do osi toru. - łożyska (elastomerowe lub w postaci szyny zatopionej w korpus przyczółka) - przęsło dźwigary obetonowane lub płytowe, żelbetowe - izolację koryta balastowego. izolację przyczółków - zasyпки oraz strefy przejściowe przed i za obiektem - balustrady wraz z zabezpieczeniem antykorozyjnym - umocnienie stożków nasypowych i dna ciekłu płytami ażurowymi/ kostką granitową na podbudowie piaskowo – cementowej
14.	14,037	Przepust	Likwidacja istniejącego obiektu.	Istniejący obiekt należy zlikwidować. Nasyp torowy należy odtworzyć.
15.	14,340	Przepust	Przebudowa obiektu. Likwidacja istniejącego i budowa nowego obiektu.	Likwidacja istniejącego obiektu. Nowy obiekt wykonany zostanie jako żelbetowy, ramowy, prefabrykowany lub monolityczny. Należy wykonać i zabudować: - fundament żelbetowy. - elementy prefabrykowane żelbetowe przelotu. (dopuszcza się wykonanie obiektu monolitycznego) - płytę zwieńczającą żelbetową oraz izolację obiektu. - głowice żelbetowe ze skrzydłami równoległymi / skośnymi do osi toru.



Lp.	km istniejący /przybliżony*	Rodzaj obiektu	Opis robót	Zakres robót / wymagania / uwagi
				<ul style="list-style-type: none"> <li>- balustrady na wlocie i wylocie wraz z zabezpieczeniem antykorozyjnym</li> <li>- umocnienie skarp płytami ażurowymi/ kostką granitową na podbudowie piaskowo – cementowej</li> <li>- profilacja i oczyszczenie rowów.</li> </ul>
16.	15,234	Przepust	Przebudowa obiektu. Likwidacja istniejącego i budowa nowego obiektu.	<p>Likwidacja istniejącego obiektu. Nowy obiekt wykonany zostanie jako żelbetowy, ramowy, prefabrykowany lub monolityczny.</p> <p>Należy wykonać i zabudować:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- fundament żelbetowy.</li> <li>- elementy prefabrykowane żelbetowe przelotu. (dopuszcza się wykonanie obiektu monolitycznego)</li> <li>- płytę zwieńczającą żelbetową oraz izolację obiektu.</li> <li>- głowice żelbetowe ze skrzydłami równoległymi / skośnymi do osi toru.</li> <li>- balustrady na wlocie i wylocie wraz z zabezpieczeniem antykorozyjnym</li> <li>- umocnienie skarp płytami ażurowymi/ kostką granitową na podbudowie piaskowo – cementowej</li> <li>- profilacja i oczyszczenie rowów.</li> </ul>
17.	16,843	Przepust	Przebudowa obiektu. Likwidacja istniejącego i budowa nowego obiektu.	<p>Likwidacja istniejącego obiektu. Nowy obiekt wykonany zostanie jako żelbetowy, ramowy, prefabrykowany lub monolityczny.</p> <p>Należy wykonać i zabudować:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- fundament żelbetowy.</li> <li>- elementy prefabrykowane żelbetowe przelotu. (dopuszcza się wykonanie obiektu monolitycznego)</li> <li>- płytę zwieńczającą żelbetową oraz izolację obiektu.</li> <li>- głowice żelbetowe ze skrzydłami równoległymi / skośnymi do osi toru.</li> <li>- balustrady na wlocie i wylocie wraz z zabezpieczeniem antykorozyjnym</li> <li>- umocnienie skarp płytami ażurowymi/ kostką granitową na podbudowie piaskowo – cementowej</li> <li>- profilacja i oczyszczenie rowów.</li> </ul>
18.	17.094	Przepust	Przebudowa obiektu. Likwidacja istniejącego i budowa nowego obiektu.	<p>Likwidacja istniejącego obiektu. Nowy obiekt wykonany zostanie jako żelbetowy, ramowy, prefabrykowany lub monolityczny.</p> <p>Należy wykonać i zabudować:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- fundament żelbetowy.</li> <li>- elementy prefabrykowane żelbetowe przelotu. (dopuszcza się wykonanie obiektu monolitycznego)</li> <li>- płytę zwieńczającą żelbetową oraz izolację obiektu.</li> <li>- głowice żelbetowe ze skrzydłami równoległymi / skośnymi do osi toru.</li> <li>- balustrady na wlocie i wylocie wraz z zabezpieczeniem antykorozyjnym</li> <li>- umocnienie skarp płytami ażurowymi/ kostką granitową na podbudowie piaskowo – cementowej</li> <li>- profilacja i oczyszczenie rowów.</li> </ul>
19.	17,574	Przepust	Przebudowa obiektu. Likwidacja istniejącego i budowa nowego obiektu.	<p>Likwidacja istniejącego obiektu. Nowy obiekt wykonany zostanie jako żelbetowy, ramowy, prefabrykowany lub monolityczny.</p> <p>Należy wykonać i zabudować:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- fundament żelbetowy.</li> <li>- elementy prefabrykowane żelbetowe przelotu. (dopuszcza się wykonanie obiektu monolitycznego)</li> <li>- płytę zwieńczającą żelbetową oraz izolację obiektu.</li> <li>- głowice żelbetowe ze skrzydłami równoległymi / skośnymi do osi toru.</li> <li>- balustrady na wlocie i wylocie wraz z zabezpieczeniem antykorozyjnym</li> <li>- umocnienie skarp płytami ażurowymi/ kostką granitową na podbudowie piaskowo – cementowej</li> <li>- profilacja i oczyszczenie rowów.</li> </ul>
20.	18,056	Przepust	Przebudowa obiektu. Likwidacja istniejącego i budowa nowego obiektu.	<p>Likwidacja istniejącego obiektu. Nowy obiekt wykonany zostanie jako żelbetowy, ramowy, prefabrykowany lub monolityczny.</p> <p>Należy wykonać i zabudować:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- fundament żelbetowy.</li> <li>- elementy prefabrykowane żelbetowe przelotu. (dopuszcza się wykonanie obiektu monolitycznego)</li> <li>- płytę zwieńczającą żelbetową oraz izolację obiektu.</li> </ul>

Lp.	km istniejący /przybliżony*	Rodzaj obiektu	Opis robót	Zakres robót / wymagania / uwagi
				<ul style="list-style-type: none"> <li>- głowice żelbetowe ze skrzydłami równoległymi / skośnymi do osi toru.</li> <li>- balustrady na wlocie i wylocie wraz z zabezpieczeniem antykorozyjnym</li> <li>- umocnienie skarp płytami ażurowymi/ kostką granitową na podbudowie piaskowo – cementowej</li> <li>- profilacja i oczyszczenie rowów.</li> </ul>
21.	18,564	Przepust	Przebudowa obiektu. Likwidacja istniejącego i budowa nowego obiektu.	<p>Likwidacja istniejącego obiektu. Nowy obiekt wykonany zostanie jako żelbetowy, ramowy, prefabrykowany lub monolityczny.</p> <p>Należy wykonać i zabudować:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- fundament żelbetowy.</li> <li>- elementy prefabrykowane żelbetowe przelotu. (dopuszcza się wykonanie obiektu monolitycznego)</li> <li>- płytę zwieńczającą żelbetową oraz izolację obiektu.</li> <li>- głowice żelbetowe ze skrzydłami równoległymi / skośnymi do osi toru.</li> <li>- balustrady na wlocie i wylocie wraz z zabezpieczeniem antykorozyjnym</li> <li>- umocnienie skarp płytami ażurowymi/ kostką granitową na podbudowie piaskowo – cementowej</li> <li>- profilacja i oczyszczenie rowów.</li> </ul>
22.	19,096	Przepust	Przebudowa obiektu. Likwidacja istniejącego i budowa nowego obiektu.	<p>Likwidacja istniejącego obiektu. Nowy obiekt wykonany zostanie jako żelbetowy, ramowy, prefabrykowany lub monolityczny.</p> <p>Należy wykonać i zabudować:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- fundament żelbetowy.</li> <li>- elementy prefabrykowane żelbetowe przelotu. (dopuszcza się wykonanie obiektu monolitycznego)</li> <li>- płytę zwieńczającą żelbetową oraz izolację obiektu.</li> <li>- głowice żelbetowe ze skrzydłami równoległymi / skośnymi do osi toru.</li> <li>- balustrady na wlocie i wylocie wraz z zabezpieczeniem antykorozyjnym</li> <li>- umocnienie skarp płytami ażurowymi/ kostką granitową na podbudowie piaskowo – cementowej</li> <li>- profilacja i oczyszczenie rowów.</li> </ul>
23.	19,441	Przepust	Przebudowa obiektu. Likwidacja istniejącego i budowa nowego obiektu.	<p>Likwidacja istniejącego obiektu. Nowy obiekt wykonany zostanie jako żelbetowy, ramowy, prefabrykowany lub monolityczny.</p> <p>Należy wykonać i zabudować:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- fundament żelbetowy.</li> <li>- elementy prefabrykowane żelbetowe przelotu. (dopuszcza się wykonanie obiektu monolitycznego)</li> <li>- płytę zwieńczającą żelbetową oraz izolację obiektu.</li> <li>- głowice żelbetowe ze skrzydłami równoległymi / skośnymi do osi toru.</li> <li>- balustrady na wlocie i wylocie wraz z zabezpieczeniem antykorozyjnym</li> <li>- umocnienie skarp płytami ażurowymi/ kostką granitową na podbudowie piaskowo – cementowej</li> <li>- profilacja i oczyszczenie rowów.</li> </ul>
24.	19,688	Przepust	Przebudowa obiektu. Likwidacja istniejącego i budowa nowego obiektu.	<p>Likwidacja istniejącego obiektu. Nowy obiekt wykonany zostanie jako żelbetowy, ramowy, prefabrykowany lub monolityczny.</p> <p>Należy wykonać i zabudować:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- fundament żelbetowy.</li> <li>- elementy prefabrykowane żelbetowe przelotu. (dopuszcza się wykonanie obiektu monolitycznego)</li> <li>- płytę zwieńczającą żelbetową oraz izolację obiektu.</li> <li>- głowice żelbetowe ze skrzydłami równoległymi / skośnymi do osi toru.</li> <li>- balustrady na wlocie i wylocie wraz z zabezpieczeniem antykorozyjnym</li> <li>- umocnienie skarp płytami ażurowymi/ kostką granitową na podbudowie piaskowo – cementowej</li> <li>- profilacja i oczyszczenie rowów.</li> </ul>
25.	19,983	Przepust	Przebudowa obiektu. Likwidacja istniejącego i budowa nowego obiektu.	<p>Likwidacja istniejącego obiektu. Nowy obiekt wykonany zostanie jako żelbetowy, ramowy, prefabrykowany lub monolityczny.</p> <p>Należy wykonać i zabudować:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- fundament żelbetowy.</li> </ul>

Lp.	km istniejący /przybliżony*	Rodzaj obiektu	Opis robót	Zakres robót / wymagania / uwagi
				<ul style="list-style-type: none"> <li>- elementy prefabrykowane żelbetowe przelotu. (dopuszcza się wykonanie obiektu monolitycznego)</li> <li>- płytę zwieńczającą żelbetową oraz izolację obiektu.</li> <li>- głowice żelbetowe ze skrzydłami równoległymi / skośnymi do osi toru.</li> <li>- balustrady na wlocie i wylocie wraz z zabezpieczeniem antykorozyjnym</li> <li>- umocnienie skarp płytami ażurowymi/ kostką granitową na podbudowie piaskowo – cementowej</li> <li>- profilacja i oczyszczenie rowów.</li> </ul>
26.	20,861	Przepust	Przebudowa obiektu. Likwidacja istniejącego i budowa nowego obiektu.	<p>Likwidacja istniejącego obiektu. Nowy obiekt wykonany zostanie jako żelbetowy, ramowy, prefabrykowany lub monolityczny.</p> <p>Należy wykonać i zabudować:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- fundament żelbetowy.</li> <li>- elementy prefabrykowane żelbetowe przelotu. (dopuszcza się wykonanie obiektu monolitycznego)</li> <li>- płytę zwieńczającą żelbetową oraz izolację obiektu.</li> <li>- głowice żelbetowe ze skrzydłami równoległymi / skośnymi do osi toru.</li> <li>- balustrady na wlocie i wylocie wraz z zabezpieczeniem antykorozyjnym</li> <li>- umocnienie skarp płytami ażurowymi/ kostką granitową na podbudowie piaskowo – cementowej</li> <li>- profilacja i oczyszczenie rowów.</li> </ul>
27.	21,121	Most	Przebudowa obiektu. Likwidacja istniejącego i budowa nowego obiektu.	<p>Istniejący obiekt należy zlikwidować. Obiekt nowy wykonać jako żelbetowy płytowy, dźwigarobetonowy lub monolityczny.</p> <p>Należy wykonać i zabudować:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- fundament żelbetowy.</li> <li>- przyczółki żelbetowe ze skrzydłami równoległymi / skośnymi do osi toru.</li> <li>- łożyska (elastomerowe lub w postaci szyny zatopionej w korpus przyczółka)</li> <li>- przesło dźwigary obetonowane lub płytowe, żelbetowe</li> <li>- izolację koryta balastowego. izolację przyczółków</li> <li>- zasyпки oraz strefy przejściowe przed i za obiektem</li> <li>- balustrady wraz z zabezpieczeniem antykorozyjnym</li> <li>- umocnienie stożków nasypowych i dna ciekłu płytami ażurowymi/ kostką granitową na podbudowie piaskowo – cementowej</li> </ul>
28.	21,452	Most	Przebudowa obiektu. Likwidacja istniejącego i budowa nowego obiektu.	<p>Istniejący obiekt należy zlikwidować. Obiekt nowy wykonać jako żelbetowy płytowy, dźwigarobetonowy lub monolityczny.</p> <p>Należy wykonać i zabudować:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- fundament żelbetowy.</li> <li>- przyczółki żelbetowe ze skrzydłami równoległymi / skośnymi do osi toru.</li> <li>- łożyska (elastomerowe lub w postaci szyny zatopionej w korpus przyczółka)</li> <li>- przesło dźwigary obetonowane lub płytowe, żelbetowe</li> <li>- izolację koryta balastowego. izolację przyczółków</li> <li>- zasyпки oraz strefy przejściowe przed i za obiektem</li> <li>- balustrady wraz z zabezpieczeniem antykorozyjnym</li> <li>- umocnienie stożków nasypowych i dna ciekłu płytami ażurowymi/ kostką granitową na podbudowie piaskowo – cementowej</li> </ul>

## VI. Układ drogowy i przejazdu drogowo-kolejowe

Realizacja inwestycji obejmuje prace związane z branżą drogową. Zestawienie prac dotyczących przebudowy i budowy dróg kołowych przedstawia tabela 4.

Tabela 4. Zestawienie prac dotyczących przebudowy i budowy dróg kołowych

Lokalizacja drogi [km LK 148]	Przyjęte rozwiązania techniczne
ok 3,130 – ok 3,466	Wykonanie drogi równoległej od likwidowanego przejazdu w km 3+498 do przejazdu w km 3+130. Długość drogi ok. 375m. Nawierzchnia drogi asfaltowa.
ok 4,652 – ok 5,137	Wykonanie drogi równoległej od zlikwidowanego przejazdu w km 4,652 do przejazdu w km 5+137. Długość drogi ok. 500 m. Nawierzchnia drogi z kruszywa.
ok 6,879 – ok 7,030	Wykonanie drogi równoległej od przejazdu w km 6,879 do km 7,030. Długość drogi ok. 155m. Nawierzchnia drogi z kruszywa.
ok 7,780 – ok 7,970	Wykonanie drogi równoległej od przejazdu w km 7,780 do km 7,970. Długość drogi ok 170m. Nawierzchnia drogi z kruszywa.

ok 9,870 – ok 10,050	Wykonanie drogi równoległej od km 9,870 do km 10,050. Długość drogi ok. 180m. Nawierzchnia drogi z kruszywa.
ok 13,880 – ok 14,071	Wykonanie drogi równoległej od km 13,880 do zlikwidowanego przejazdu w km 14,071. Długość drogi ok. 190m. Nawierzchnia drogi z kruszywa.

Zestawienie prac na obiektach inżynierskich drogowych przedstawia tabela 5.

Tabela 5. Zestawienie prac na obiektach inżynierskich drogowych

Lp.	Km istniejący / przybliżony/przeszkoda	Rodzaj obiektu	Opis robót	Zakres robót
1.	km 4,170 str. prawa	Przepust	Udrożnienie obiektu istniejącego.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Odmulenie obiektu</li> <li>- Usunięcie zanieczyszczeń z koryta rowu</li> <li>- Profilowanie skarp</li> </ul>
2.	km 4,652 str. lewa	Przepust	Likwidacja istniejącego obiektu.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Odkopanie obiektu</li> <li>- Rozbiórka obiektu wraz z zagospodarowaniem odpadów</li> <li>- Uprzątnięcie terenu po prowadzonych robotach</li> </ul>
3.	km 4,652 str. prawa	Przepust	Likwidacja istniejącego obiektu.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Odkopanie obiektu</li> <li>- Rozbiórka obiektu wraz z zagospodarowaniem odpadów</li> <li>- Uprzątnięcie terenu po prowadzonych robotach</li> </ul>
4.	km 4,827	Most	Przebudowa obiektu. Likwidacja istniejącego i budowa nowego obiektu.	<p>Istniejący obiekt należy zlikwidować. Obiekt nowy wykonać jako żelbetowy, ramowy, prefabrykowany lub monolityczny. Należy wykonać i zabudować:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fundament żelbetowy.</li> <li>- Elementy prefabrykowane żelbetowe przęsła. (dopuszcza się wykonanie obiektu monolitycznego)</li> <li>- Płytę zwieńczającą i najazdową żelbetową oraz izolację obiektu.</li> <li>- Przyczółki żelbetowe ze skrzydłami równoległymi/skośnymi do osi toru.</li> <li>- Balustrady wraz z zabezpieczeniem antykorozyjnym</li> <li>- Umocnienie stożków nasypowych i dna ciekłu płytami ażurowymi/ kostką granitową na podbudowie piaskowo – cementowej</li> <li>- Profilacja i oczyszczenie rowów.</li> </ul>
5.	km 5,137 str. prawa	Przepust	Likwidacja istniejącego obiektu.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Odkopanie obiektu</li> <li>- Rozbiórka obiektu wraz z zagospodarowaniem odpadów</li> <li>- Uprzątnięcie terenu po prowadzonych robotach</li> </ul>
6.	km 5,137 str. lewa	Przepust	Budowa nowego obiektu.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Odkopanie obiektu</li> <li>- Rozbiórka istniejącego obiektu wraz z zagospodarowaniem odpadów</li> <li>- Wykonanie nowego obiektu – konstrukcja gruntowo – powłokowa. (rura stalowa)</li> <li>- Zasyпка obiektu wraz z zagęszczeniem</li> <li>- Wykonanie umocnień na wlocie i wylocie</li> <li>- Uprzątnięcie terenu po prowadzonych robotach</li> </ul>
7.	km 5,501 str. lewa	Przepust	Przebudowa obiektu. Likwidacja istniejącego i budowa nowego obiektu.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Odkopanie obiektu</li> <li>- Rozbiórka istniejącego obiektu wraz z zagospodarowaniem odpadów</li> <li>- Wykonanie nowego obiektu – konstrukcja gruntowo – powłokowa. (rura stalowa)</li> <li>- Zasyпка obiektu wraz z zagęszczeniem</li> <li>- Wykonanie umocnień na wlocie i wylocie</li> <li>- Uprzątnięcie terenu po prowadzonych robotach</li> </ul>
8.	km 6,151 str. lewa	Przepust	Likwidacja istniejącego obiektu.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Odkopanie obiektu</li> <li>- Rozbiórka obiektu wraz z zagospodarowaniem odpadów</li> <li>- Uprzątnięcie terenu po prowadzonych robotach</li> </ul>
9.	km 6,151 str. prawa	Przepust	Likwidacja istniejącego obiektu.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Odkopanie obiektu</li> <li>- Rozbiórka obiektu wraz z zagospodarowaniem odpadów</li> <li>- Uprzątnięcie terenu po prowadzonych robotach</li> </ul>
10.	km 6,920 str. lewa	Przepust	Przebudowa obiektu. Likwidacja istniejącego i budowa nowego obiektu.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Odkopanie obiektu</li> <li>- Rozbiórka istniejącego obiektu wraz z zagospodarowaniem odpadów</li> <li>- Wykonanie nowego obiektu – konstrukcja gruntowo – powłokowa. (rura stalowa)</li> <li>- Zasyпка obiektu wraz z zagęszczeniem</li> <li>- Wykonanie umocnień na wlocie i wylocie</li> <li>- Uprzątnięcie terenu po prowadzonych robotach</li> </ul>
11.	km 7,780 str. lewa	Przepust	Przebudowa obiektu. Likwidacja istniejącego i budowa nowego obiektu.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Odkopanie obiektu</li> <li>- Rozbiórka istniejącego obiektu wraz z zagospodarowaniem odpadów</li> <li>- Wykonanie nowego obiektu – konstrukcja gruntowo – powłokowa. (rura stalowa)</li> <li>- Zasyпка obiektu wraz z zagęszczeniem</li> <li>- Wykonanie umocnień na wlocie i wylocie</li> </ul>

Lp.	Km istniejący / przybliżony/przeszkoda	Rodzaj obiektu	Opis robót	Zakres robót
				- Uprzątnięcie terenu po prowadzonych robotach
12.	km 11,541 str. prawa	Przepust	Przebudowa obiektu. Likwidacja istniejącego i budowa nowego obiektu.	- Odkopanie obiektu - Rozbiórka istniejącego obiektu wraz z zagospodarowaniem odpadów - Wykonanie nowego obiektu – konstrukcja gruntowo – powłokowa. (rura stalowa) - Zasyпка obiektu wraz z zagęszczeniem - Wykonanie umocnień na wlocie i wylocie - Uprzątnięcie terenu po prowadzonych robotach
13.	km 12,760 str. lewa	Przepust	Likwidacja istniejącego obiektu.	- Odkopanie obiektu - Rozbiórka obiektu wraz z zagospodarowaniem odpadów - Uprzątnięcie terenu po prowadzonych robotach
14.	km 12,760 str. prawa	Przepust	Likwidacja istniejącego obiektu.	- Odkopanie obiektu - Rozbiórka obiektu wraz z zagospodarowaniem odpadów - Uprzątnięcie terenu po prowadzonych robotach
15.	km 12,810 str. prawa	Przepust	Udrożnienie obiektu istniejącego	- Odmulenie obiektu - Usunięcie zanieczyszczeń z koryta rowu - Profilowanie skarp
16.	km 12,920 str. prawa	Przepust	Udrożnienie obiektu istniejącego	- Odmulenie obiektu - Usunięcie zanieczyszczeń z koryta rowu - Profilowanie skarp
17.	km 13,507 str. prawa	Przepust	Przebudowa obiektu. Likwidacja istniejącego i budowa nowego obiektu.	- Odkopanie obiektu - Rozbiórka istniejącego obiektu wraz z zagospodarowaniem odpadów - Wykonanie nowego obiektu – konstrukcja gruntowo – powłokowa. (rura stalowa) - Zasyпка obiektu wraz z zagęszczeniem - Wykonanie umocnień na wlocie i wylocie - Uprzątnięcie terenu po prowadzonych robotach
18.	km 13,507 str. lewa	Przepust	Przebudowa obiektu. Likwidacja istniejącego i budowa nowego obiektu.	- Odkopanie obiektu - Rozbiórka istniejącego obiektu wraz z zagospodarowaniem odpadów - Wykonanie nowego obiektu – konstrukcja gruntowo – powłokowa. (rura stalowa) - Zasyпка obiektu wraz z zagęszczeniem - Wykonanie umocnień na wlocie i wylocie - Uprzątnięcie terenu po prowadzonych robotach
19.	km 14,071 str. lewa	Przepust	Likwidacja istniejącego obiektu.	- Odkopanie obiektu - Rozbiórka obiektu wraz z zagospodarowaniem odpadów - Uprzątnięcie terenu po prowadzonych robotach
20.	km 15,510 str. prawa	Przepust	Budowa nowego obiektu.	- Odkopanie obiektu - Rozbiórka istniejącego obiektu wraz z zagospodarowaniem odpadów - Wykonanie nowego obiektu – konstrukcja gruntowo – powłokowa. (rura stalowa) - Zasyпка obiektu wraz z zagęszczeniem - Wykonanie umocnień na wlocie i wylocie - Uprzątnięcie terenu po prowadzonych robotach
21.	km 15,510 str. lewa	Przepust	Przebudowa obiektu. Likwidacja istniejącego i budowa nowego obiektu.	- Odkopanie obiektu - Rozbiórka istniejącego obiektu wraz z zagospodarowaniem odpadów - Wykonanie nowego obiektu – konstrukcja gruntowo – powłokowa. (rura stalowa) - Zasyпка obiektu wraz z zagęszczeniem - Wykonanie umocnień na wlocie i wylocie - Uprzątnięcie terenu po prowadzonych robotach
22.	km 16,070 str. lewa	Przepust	Likwidacja istniejącego obiektu.	- Odkopanie obiektu - Rozbiórka obiektu wraz z zagospodarowaniem odpadów - Uprzątnięcie terenu po prowadzonych robotach
23.	km 16,950 str. prawa	Przepust	Likwidacja istniejącego obiektu.	- Odkopanie obiektu - Rozbiórka obiektu wraz z zagospodarowaniem odpadów - Uprzątnięcie terenu po prowadzonych robotach
24.	km 16,950 str. lewa	Przepust	Likwidacja istniejącego obiektu.	- Odkopanie obiektu - Rozbiórka obiektu wraz z zagospodarowaniem odpadów - Uprzątnięcie terenu po prowadzonych robotach
25.	km 17,114 str. lewa	Przepust	Przebudowa obiektu. Likwidacja istniejącego i budowa nowego obiektu.	- Odkopanie obiektu - Rozbiórka istniejącego obiektu wraz z zagospodarowaniem odpadów - Wykonanie nowego obiektu – konstrukcja gruntowo – powłokowa. (rura stalowa) - Zasyпка obiektu wraz z zagęszczeniem - Wykonanie umocnień na wlocie i wylocie - Uprzątnięcie terenu po prowadzonych robotach

Lp.	Km istniejący / przybliżony/przeszkoda	Rodzaj obiektu	Opis robót	Zakres robót
26.	km 17,574 str. prawa	Przepust	Remont/odtworzenie studni	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Oczyszczenie powierzchni betonowych</li> <li>- Uzupełnienie ubytków i naprawa powierzchni betonowych studni</li> </ul>
27.	km 19,090 str. prawa	Przepust	Udrożnienie obiektu istniejącego	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Odmulenie obiektu</li> <li>- Usunięcie zanieczyszczeń z koryta rowu</li> <li>- Profilowanie skarp</li> </ul>
28.	km 19,705 str. lewa	Przepust	Przebudowa obiektu. Likwidacja istniejącego i budowa nowego obiektu.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Odkopanie obiektu</li> <li>- Rozbiórka istniejącego obiektu wraz z zagospodarowaniem odpadów</li> <li>- Wykonanie nowego obiektu – konstrukcja gruntowo – powłokowa. (rura stalowa)</li> <li>- Zasyпка obiektu wraz z zagęszczeniem</li> <li>- Wykonanie umocnień na wlocie i wylocie</li> <li>- Uprzątnięcie terenu po prowadzonych robotach</li> </ul>
29.	km 21,116 str. prawa	Przepust	Udrożnienie obiektu istniejącego	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Odmulenie obiektu</li> <li>- Usunięcie zanieczyszczeń z koryta rowu</li> <li>- Profilowanie skarp</li> </ul>
30.	km 21,126 str. prawa	Przepust	Udrożnienie obiektu istniejącego	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Odmulenie obiektu</li> <li>- Usunięcie zanieczyszczeń z koryta rowu</li> <li>- Profilowanie skarp</li> </ul>

Zestawienie prac budowlanych na przejazdach kolejowo – drogowych położonych na LK 148 przedstawia tabela 6.

Tabela 6. Zestawienie prac na przejazdach drogowo - kolejowych

Lp.	Kilometraż/ przybliżony	Kategoria przejazdu		Lokalizacja	Zakres robót do wykonania
		Istn.	Proj.		
1.	3,130 LK 148	D	B	Pszczyna, ul. Myśliwska	Wykonanie prac związanych z kompleksową wymianą nawierzchni kolejowej i drogowej z wykonaniem odwodnienia opaskowego. Wykonanie dróg dojazdowych o nawierzchni asfaltowej. Wykonanie oznakowania docelowej organizacji ruchu na przejeździe.
2.	3,498 LK148	D	-	Pszczyna, ul. Myśliwska	Likwidacja przejazdu, wykonanie grobli ziemnych po obu stronach. Organizacja ruchu na czas robót w obrębie przejazdu.
3.	5,137 LK148	D	C	Czarków, ul. Jasna	Wykonanie prac związanych z kompleksową wymianą nawierzchni kolejowej i drogowej z wykonaniem odwodnienia opaskowego. Wykonanie dróg dojazdowych o nawierzchni asfaltowej oraz z kruszywa. Wykonanie oznakowania docelowej organizacji ruchu na przejeździe.
4.	5,501 LK148	D	C	Czarków, ul. Jasna	Wykonanie prac związanych z kompleksową wymianą nawierzchni kolejowej i drogowej z wykonaniem odwodnienia opaskowego. Wykonanie dróg dojazdowych o nawierzchni asfaltowej. Wykonanie oznakowania docelowej organizacji ruchu na przejeździe.
5.	6,151 LK148	B	B	Czarków, droga powiatowa ul. Powstańców Śląskich	Wykonanie prac związanych z kompleksową wymianą nawierzchni kolejowej i drogowej z wykonaniem odwodnienia opaskowego. Wykonanie dróg dojazdowych o nawierzchni asfaltowej. Wykonanie chodnika o nawierzchni z kostki betonowej na dojeździe. Wykonanie oznakowania docelowej organizacji ruchu na przejeździe.
6.	6,879 LK148	A	A	Czarków, ul. Kolejowa	Demontaż i ponowny montaż prefabrykowanych małogabarytowych płyt betonowych w związku z wymianą szyn na przejeździe.
7.	7,780 LK148	A	A	Radostowice, droga powiatowa ul. Dworcowa	Wykonanie prac związanych z kompleksową wymianą nawierzchni kolejowej i drogowej z wykonaniem odwodnienia opaskowego. Wykonanie dróg dojazdowych o nawierzchni asfaltowej. Wykonanie oznakowania docelowej organizacji ruchu na przejeździe.
8.	11,541 LK148	C	C	Branica droga powiatowa 4151S	Wykonanie prac związanych z kompleksową wymianą nawierzchni kolejowej i drogowej z wykonaniem odwodnienia opaskowego. Wykonanie dróg dojazdowych o nawierzchni asfaltowej.

Lp.	Kilometraż/ przybliżony	Kategoria przejazdu		Lokalizacja	Zakres robót do wykonania
		Istn.	Proj.		
					Wykonanie oznakowania docelowej organizacji ruchu na przejeździe.
9.	13,507 LK148	D	C	Suszec, ul. Błękitna	Wykonanie prac związanych z kompleksową wymianą nawierzchni kolejowej i drogowej z wykonaniem odwodnienia opaskowego. Wykonanie dróg dojazdowych o nawierzchni z kruszywa. Wykonanie oznakowania docelowej organizacji ruchu na przejeździe.
10.	15,065 LK148	A	A	Suszec, droga powiatowa ul. Świętego Jana	Wykonanie prac związanych z kompleksową wymianą nawierzchni kolejowej i drogowej z wykonaniem odwodnienia opaskowego. Wykonanie dróg dojazdowych o nawierzchni asfaltowej. Wykonanie chodników. Wykonanie oznakowania docelowej organizacji ruchu na przejeździe.
11.	15,510 LK148	D	C	Suszec, ul. Dolna	Wykonanie prac związanych z kompleksową wymianą nawierzchni kolejowej i drogowej z wykonaniem odwodnienia opaskowego. Wykonanie dróg dojazdowych o nawierzchni asfaltowej. Wykonanie oznakowania docelowej organizacji ruchu na przejeździe.
12.	17,114 LK148	D	C	Rudziczka, boczna ul. Szkolnej	Wykonanie prac związanych z kompleksową wymianą nawierzchni kolejowej i drogowej z wykonaniem odwodnienia opaskowego. Wykonanie dróg dojazdowych o nawierzchni asfaltowej. Wykonanie oznakowania docelowej organizacji ruchu na przejeździe.
13.	17,694 LK148	A	B	Rudziczka, droga powiatowa ul. Włoszczycka	Wykonanie prac związanych z kompleksową wymianą nawierzchni kolejowej i drogowej z wykonaniem odwodnienia opaskowego. Wykonanie dróg dojazdowych o nawierzchni asfaltowej. Wykonanie chodnika o nawierzchni z kostki betonowej na dojściu do peronu. Wykonanie oznakowania docelowej organizacji ruchu na przejeździe.
14.	18,080 LK148 0,038 LK878	F	F	droga prywatna	Likwidacja nawierzchni przejazdu przez tor LK878 i wstawkę międzyrozjazdową 1-2 w związku z rozbiórką układu torowego. Wykonanie prac związanych z kompleksową wymianą nawierzchni kolejowej i drogowej z wykonaniem odwodnienia opaskowego. Wykonanie dróg dojazdowych o nawierzchni asfaltowej oraz z kruszywa. Wykonanie oznakowania docelowej organizacji ruchu na przejeździe.
15.	18,600 LK148	C	C	Żory, ul. Targowa	Wykonanie prac związanych z kompleksową wymianą nawierzchni kolejowej i drogowej z wykonaniem odwodnienia opaskowego. Wykonanie dróg dojazdowych o nawierzchni asfaltowej. Wykonanie oznakowania docelowej organizacji ruchu na przejeździe.
16.	19,705 LK148	D	C	Żory, ul. 11 listopada	Wykonanie prac związanych z kompleksową wymianą nawierzchni kolejowej i drogowej z wykonaniem odwodnienia opaskowego. Wykonanie dróg dojazdowych o nawierzchni asfaltowej. Wykonanie oznakowania docelowej organizacji ruchu na przejeździe.
17.	20,572 LK148 0,092 LK874	A	A	Żory, ul. Rybna	Wykonanie prac związanych z kompleksową wymianą nawierzchni kolejowej i drogowej z wykonaniem odwodnienia opaskowego. Wykonanie dróg dojazdowych o nawierzchni asfaltowej. Wykonanie oznakowania docelowej organizacji ruchu na przejeździe.

VII. Sterowania ruchem kolejowym (srk)

Wykonany zostanie demontaż istniejących urządzeń srk. Przewiduje się budowę nowoczesnych komputerowych urządzeń srk.

30.06 2023  
R

p.o. Zastępcy Regionalnego Dyrektora  
Ochrony Środowiska w Katowicach,  
Regionalnego Konserwatora Przyrody

*Przemysław Skrzypiec*  
Przemysław Skrzypiec