

Katowice, 22 listopada 2024

WOOS.420.37.2022.AS3/KC.42

## DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 i art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 572) - dalej zwana Kpa oraz art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b 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 2024 r., poz. 1112) – dalej zwanej ustawą oos, po rozpatrzeniu wniosku spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie z 25 lipca 2022 r. znak: IRTS4.452.8.2022.AŁ.2.ISW-00847-I, działającej przez pełnomocnika, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

orzekam

ustalić środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia pn. „Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory - Tarnowskie Góry - Karsznice - Inowrocław - Bydgoszcz – Maksymilianowo” dla zadania pn. „LOT B - Prace na linii kolejowej 131 na odcinku Nakło Śląskie (km 29,000) - Kalina (km 66,800) oraz zaprojektowanie podstacji trakcyjnych i infrastruktury kolejowej na linii kolejowej 131 i 144” dla wariantu wybranego do realizacji przez inwestora.

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedsięwzięcie polegać będzie na modernizacji linii kolejowej nr 131 na odcinku Nakło Śląskie (km 29+000) – Kalina (km 68+800) wraz z fragmentami linii kolejowych stycznych.

Prace na liniach stycznych projektowane są w km:

- Linia kolejowa nr 144 na odcinku od km 0+149 do km 1+682 (Tarnowskie Góry),
- Linia kolejowa nr 143 na odcinku od km 0+800 do km 1+695 (Kalety),
- Linia kolejowa nr 127 na odcinku od km 29+000 (Nakło Śląskie) do km 33+465 (Tarnowskie Góry),
- Linia kolejowa nr 128 na odcinku od km 29+000 (Nakło Śląskie) do km 33+615 (Tarnowskie Góry),
- Linia kolejowa nr 129 na odcinku od km 35+947 (Tarnowskie Góry) do km 49+037 (Kalety),
- Linia kolejowa nr 130 na odcinku od km 35+871 (Tarnowskie Góry) do km 49+032 (Kalety),
- Linia kolejowa nr 950 na odcinku od km 0+000 do km 5+897 (Tarnowskie Góry),
- Linia kolejowa nr 951 na odcinku od km 0+000 do km 5+498 (Tarnowskie Góry),
- Linia kolejowa nr 979 na odcinku od km 0+000 do km 0+856 (Tarnowskie Góry).

Linie 127, 128, 129, 130, 950, 951 i 979 również przecinają się z linią kolejową nr 131.

Zamierzenie budowlane dotyczy następujących prac:

1. Linia kolejowa nr 131 na odcinku od km 29+000 (Nakło Śląskie) do km 68+800 (Kalina) wraz z niezbędną infrastrukturą:
  - od km 28+500 planowane są prace związane z branżą srk (sterowanie ruchem kolejowym), teletechniczną, branżą drogową oraz z budową zbiornika retencyjno-infiltracyjnego,
  - od km 66+800 przebudowywana jest linia zasilająca 110 kV do stacji transformatorowej Herby Nowe w km 68+940.
2. Linia kolejowa nr 144 na odcinku od km 0+149 do km 1+682 (Tarnowskie Góry) wraz z niezbędną infrastrukturą:
  - od km 1+682 (Tarnowskie Góry) do km 14+630 (Tworóg) – na wskazanym odcinku projektuje się jedynie sieć teletechniczną i srk (sterowanie ruchem kolejowym).
3. Linia kolejowa nr 143 na odcinku od km 0+800 do km 1+695 (Kalety) wraz z niezbędną infrastrukturą:
  - od km 1+695 (Kalety) do km 7+430 (Koszęcin) – na wskazanym odcinku projektuje się jedynie sieć teletechniczną, srk (sterowanie ruchem kolejowym) oraz sieć trakcyjną.

Linie kolejowe znajdują się na terenie następujących gmin województwa śląskiego: Świerklaniec, Tarnowskie Góry, Tworóg, Miasteczko Śląskie, Kalety, Radzionków, Koszęcin, Boronów oraz Herby.

Inwestycja zakłada osiągnięcie prędkości konstrukcyjnej do 140 (160) km/h dla pociągów osobowych i do 120 km/h dla pociągów towarowych na większości długości analizowanych linii kolejowych.

Zakres prac na liniach obejmuje:

- przebudowę torów nr 1 i 2 linii kolejowej nr 131,
- przebudowę toru linii kolejowej nr 127 (Stacja Tarnowskie Góry),
- przebudowę toru linii kolejowej 128 z jednoczesnym jej przedłużeniem od Nakła Śląskiego do stacji Tarnowskie Góry,
- budowę/przebudowę toru linii kolejowej nr 129,
- budowę/przebudowę toru linii kolejowej nr 130,
- przebudowę toru linii kolejowej nr 144,
- rozbiórkę toru linii kolejowej nr 954 (Stacja Tarnowskie Góry),
- przebudowę kolei wąskotorowej na odcinkach kolidujących z: przebudową układów torowych w ciągu linii 131, 127, 128 oraz torów stacyjnych (w szczególności w km 33+200 – 33+560) oraz z przebudową dróg kołowych i przejazdów kolejowych,
- przebudowę toru linii kolejowej nr 950 (Stacja Tarnowskie Góry),
- przebudowę toru linii kolejowej nr 951 (Stacja Tarnowskie Góry),
- przebudowę toru linii kolejowej nr 979 (Stacja Tarnowskie Góry),
- budowę przejścia toru nr 2 LK 131 nad LK 143 wiaduktem ok. km 2+275 LK 143 (Stacja Kalety),
- budowę i przebudowę peronów na stacjach i przystankach osobowych likwidacja stacji Nakło Śląskie i zamiana na przystanek osobowy,
- przebudowę odwodnienia obejmująca m.in.: przebudowę/budowę umocnionych lub nieumocnionych rowów otwartych; w przekopach, na międzytorzach torów

stacyjnych oraz w trudnych warunkach terenowych budowę drenaży francuskich, rurowych oraz drenokolektorów; odwodnienie torowiska poprzez naturalny spływ po skarpach nasypu,

- przebudowę torów głównych dodatkowych oraz przebudowę torów bocznych i bocznicowych na stacjach,
- przebudowę torów nr 1 i 2 linii kolejowej nr 143 (Stacja Kalety),
- przebudowę odwodnienia obejmującą m.in.: przebudowę/budowę umocnionych lub nieumocnionych rowów otwartych; w przekopach, na międzytorzach torów stacyjnych oraz w trudnych warunkach terenowych budowę drenaży francuskich, rurowych oraz drenokolektorów; odwodnienie torowiska poprzez naturalny spływ po skarpach nasypu
- zmiany niwelety torów w postaci podniesienia lub obniżenia na stacjach Tarnowskie Góry, Kalety, Boronów oraz na torach szlakowych
- budowę, przebudowę, rozbudowę, likwidację obiektów inżynieryjnych (kolejowych) i inżynierskich (drogowych).

2. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych i zasobów naturalnych oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich

A. Na etapie realizacji

1. 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 leśnymi,
- 2) poza terenami zadrzewionymi, w odległości co najmniej 2 m od rzutu koron drzew, które nie są przeznaczone do usunięcia,
- 3) w odległości nie mniejszej niż 50 m od koryt cieków,
- 4) poza wskazanymi przez nadzór przyrodniczy obszarami potencjalnych siedlisk chronionych gatunków zwierząt,
- 5) poza obszarami określonymi w tabeli nr 1.

Nadzór przyrodniczy będzie każdorazowo oceniał i decydował o wyłączeniu dodatkowych terenów, które w jego ocenie zostaną uznane za cenne przyrodniczo, z lokalizacji zapleczy budowy.

Tabela nr 1

Nr linii	Odcinek wykluczony z lokalizacji zapleczy budowy i baz materiałowo-sprzętowych		Strona	Element będący podstawą wykluczenia
	od	do		
131	33+200	34+300	obie	Dolina rzeki Stoła;
131	35+080	35+300	L	Siedlisko rozrodce płazów związane z doliną rzeki Stoła
131	35+220	35+530	obie	Siedlisko rozrodce płazów
131	38+180	38+310	obie	Dolina potoku Pniowiec
131	39+760	40+260	L	Siedlisko przyrodnicze 91E0 - Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe ( <i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> , olsy źródłiskowe)
131	40+870	41+140	obie	Siedlisko rozrodce płazów związane z doliną Granicznej Wody

Nr linii	Odcinek wykluczony z lokalizacji zapleczy budowy i baz materiałowo-sprzętowych		Strona	Element będący podstawą wykluczenia
	od	do		
131	42+400	42+750	L	Siedlisko przyrodnicze 9190 Kwaśne dąbrowy ( <i>Quercion robori-petraeae</i> )
131	43+000	43+360	L	Siedlisko przyrodnicze 9190 Kwaśne dąbrowy ( <i>Quercion robori-petraeae</i> )
131	45+040	45+140	P	Stanowisko rośliny chronionej - kruszczyka szerokolistnego <i>Epipactis helleborine</i>
131	45+550	45+650	P	Stanowisko rośliny chronionej - kruszczyka szerokolistnego <i>Epipactis helleborine</i>
131	45+690	45+790	L	Stanowisko rośliny chronionej - kruszczyka szerokolistnego <i>Epipactis helleborine</i>
131	46+160	46+260	L	Stanowisko rośliny chronionej - kruszczyka szerokolistnego <i>Epipactis helleborine</i>
131	46+290	46+500	obie	Siedlisko rozrodce płazów
131	46+650	47+220	obie	Dolina Małej Panwi
131	48+290	48+800	obie	Siedlisko rozrodce płazów; Siedlisko przyrodnicze 91E0 - Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe ( <i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> , olsy źródłiskowe); Dolina rzeki Zimnej Wody
131	50+100	50+550	obie	Siedlisko rozrodce płazów; dolina Dubielskiego Potoku
131	50+640	50+880	obie	Siedlisko rozrodce płazów
131	51+750	52+030	P	Siedlisko przyrodnicze 7140 Torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z <i>Scheuchzerio-Caricetea</i> )
131	51+900	52+180	P	Siedlisko przyrodnicze 91E0 - Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe ( <i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> , olsy źródłiskowe)
131	54+720	55+370	obie	Siedlisko rozrodce płazów; Dolina rzeki Leśnicy
131	55+150	55+390	L	Siedlisko rozrodce płazów; Siedlisko przyrodnicze 91E0 - Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe ( <i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> , olsy źródłiskowe)
131	55+180	55+370	P	Siedlisko przyrodnicze 91E0 - Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe ( <i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> , olsy źródłiskowe)
131	59+710	59+930	obie	Siedlisko rozrodce płazów
131	60+860	61+720	obie	Siedlisko rozrodce płazów; dolina rzeki Liswarty Siedlisko przyrodnicze 91E0 - Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe ( <i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> , olsy źródłiskowe)
131	63+420	63+720	P	Siedlisko rozrodce płazów; Siedlisko przyrodnicze 91E0 - Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe ( <i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> , olsy źródłiskowe)
131	63+500	63+750	L	Siedlisko przyrodnicze 91E0 - Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe ( <i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> , olsy źródłiskowe)
131	63+880	64+100	L	Siedlisko przyrodnicze 91E0 - Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe ( <i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> , olsy źródłiskowe)
131	63+900	64+100	P	Siedlisko przyrodnicze 91E0 - Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe ( <i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> , olsy źródłiskowe)

Nr linii	Odcinek wykluczony z lokalizacji zapleczy budowy i baz materiałowo-sprzętowych		Strona	Element będący podstawą wykluczenia
	od	do		
131	63+940	64+150	obie	Siedlisko rozrodzce płazów
131	64+150	64+490	P	Siedlisko przyrodnicze 91E0 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny ( <i>Galio-Carpinetum</i> , <i>Tilio-Carpinetum</i> )
131	65+190	65+520	obie	Siedlisko rozrodzce płazów
131	65+450	65+780	P	Siedlisko rozrodzce płazów; Siedlisko przyrodnicze 7140 Torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z <i>Scheuchzerio-Caricetea</i> )
131	65+780	65+900	obie	dolina rzeki Olszynki
131	65+649	66+020	P	Siedlisko rozrodzce płazów; Siedlisko przyrodnicze 91E0 - Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe ( <i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> , olsy źródłiskowe)
131	65+820	66+020	L	Siedlisko przyrodnicze 91E0 - Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe ( <i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> , olsy źródłiskowe)
131	66+900	67+200	L	Siedlisko przyrodnicze 91E0 - Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe ( <i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> , olsy źródłiskowe)
131	66+950	67+160	obie	Siedlisko rozrodzce płazów; Siedlisko przyrodnicze 91E0 - Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe ( <i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> , olsy źródłiskowe)
143	2+300	2+650	P	Siedlisko rozrodzce płazów; Siedlisko przyrodnicze 91E0 - Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe ( <i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> , olsy źródłiskowe)
143	6+830	7+030	obie	Siedlisko rozrodzce płazów
144	1+380	1+600	P	kop. rud srebronośnych i sztolni „Czarnego Pstrąga”
144	4+250	4+750	P	Siedlisko rozrodzce płazów
144	4+900	5+100	P(N)	Obiekt zabytkowy: dawna kopalnia rud kruszczońskich (przejście pod nasypem linii 144 sztolni "Boże Wspomóż")
144	9+660	9+760	P	Stanowisko rośliny chronionej - kruszczyka szerokolistnego <i>Epipactis helleborine</i>

2. Należy wygrodzić/oznakować siedliska przyrodnicze i stanowiska rośliny chronionej zgodnie z Tabelą nr 2, dobrze widoczną, kolorową, ostrzegawczą podwójną taśmą, rozpiętą pomiędzy słupkami. Szczegółową lokalizację i długość wygrodzenia określi botanik pełniący nadzór przyrodniczy. Po zakończeniu prac taśmę należy usunąć.

Tabela nr 2

Lp.	Kilometraż linii kolejowej 131		Strona linii kolejowej	Element podlegający ochronie
	od	do		
1	45+040	45+140	prawa	Stanowisko kruszczyka szerokolistnego <i>Epipactis helleborine</i>
2	45+550	45+650	prawa	Stanowisko kruszczyka szerokolistnego <i>Epipactis helleborine</i>
3	45+690	45+790	lewa	Stanowisko kruszczyka szerokolistnego <i>Epipactis helleborine</i>
4	46+160	46+260	lewa	Stanowisko kruszczyka szerokolistnego <i>Epipactis helleborine</i>
5	48+451	48+524	prawa	Nie wchodząca w kolizję z inwestycją część płatu siedliska 91E0 łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe ( <i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> , olsy źródłiskowe)

Lp.	Kilometraż linii kolejowej 131		Strona linii kolejowej	Element podlegający ochronie
	od	do		
6	51+800	52+250	prawa	Płat siedliska 7140 Torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z <i>Scheuchzeria-Caricetea</i> ) oraz nie wchodząca w kolizję z inwestycją część płatu siedliska 91E0 - łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe ( <i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> , olsy źródłiskowe)
7	55+100	55+400	lewa	Płat siedliska 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe ( <i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> , olsy źródłiskowe)
8	55+170	55+400	prawa	Płat siedliska 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe ( <i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> , olsy źródłiskowe)
9	60+860	61+720	obie	Płat siedliska 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe ( <i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> , olsy źródłiskowe)
10	63+450	63+550	prawa	Nie wchodząca w kolizję z inwestycją część płatu siedliska 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe ( <i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> , olsy źródłiskowe)
11	63+500	63+750	lewa	Nie wchodząca w kolizję z inwestycją część płatu siedliska 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe ( <i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> , olsy źródłiskowe)
12	63+900	64+100	prawa	Płat siedliska 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe ( <i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> , olsy źródłiskowe)
13	64+150	64+500	prawa	Płat siedliska 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny ( <i>Galia-Carpinetum</i> , <i>Tilio-Carpinetum</i> )
14	65+500	65+730	prawa	Płat siedliska 7140 Torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z <i>Scheuchzeria-Caricetea</i> )
15	65+800	66+000	prawa	Płat siedliska 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe ( <i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> , olsy źródłiskowe)
16	65+800	66+979	lewa	Płat siedliska 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe ( <i>Salicetum albo-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> , olsy źródłiskowe)

3. Na odcinkach linii nr 131, w km 51+836 – 51+933 strona prawa oraz 65+560 – 65+681 strona prawa, należy uszczelnić przy pomocy geomembrany dna i skarpy rowu odwodnieniowego od strony siedliska 7140 Torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzeria-Caricetea*).
4. 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 koron, wygrodzić trwałym ogrodzeniem o wysokości 1,5 m. Dokładne miejsce i sposób wykonania zabezpieczeń określi specjalista dendrolog z nadzoru przyrodniczego.

Ewentualne prace prowadzone w strefie korzeniowej (od pnia drzewa do 2 m od obrysu korony) należy wykonywać ręcznie,

- 3) korzenie odsłonięte 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.
5. Należy podjąć stosowne działania mające na celu eliminację rdestowca ostrokończystego, niecierpka gruczołowatego, niecierpka drobnokwiatowego, konyzy kanadyjskiej, nawłoci kanadyjskiej, nawłoci późnej i słonecznika bulwiastego, a także innych stwierdzonych w terenie inwestycji gatunków 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.
6. 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.
7. Należy skontrolować przeznaczone do rozbiórki lub remontu obiekty inżynierskie, takie jak mosty, przepusty, obiekty kubaturowe a także przeznaczone do usunięcia drzewa stare, dziuplaste oraz o pierśnicy powyżej 50 cm, pod kątem wykorzystywania ich jako schronienia letnie oraz zimowe nietoperzy oraz siedliska bezkręgowców. Kontrola powinna zostać przeprowadzona przez specjalistę teriologa (chiropterologa) i entomologa z nadzoru przyrodniczego, nie wcześniej niż 3 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku stwierdzenia siedlisk nietoperzy i chronionych owadów dalsze prace będą możliwe

po uzyskaniu zezwolenia na realizację czynności zakazanych w stosunku do chronionych gatunków zwierząt.

8. W celu ochrony przed nieumyślnym zabijaniem zwierząt w trakcie realizacji przedsięwzięcia:
- 1) przed przystąpieniem do wykonywania prac terenowych wszystkich pracowników należy przeszkolić i poinformować o sposobie postępowania w przypadku stwierdzenia na terenie budowy zwierząt,
  - 2) prace muszą być prowadzone 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 15 lutego do 15 listopada, 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, zgodnie z Tabelą nr 3:

Tabela nr 3

	Kilometraż	Strona prawa	Strona lewa
	1	2	3
1.	35+100 – 35+600	+	+
2.	39+900 – 40+300	+	+
3.	40+500 – 41+300		+
4.	40+800 - 41+300	+	
5.	45+600 – 46+800		+
6.	45+800 – 46+800	+	
7.	48+300 – 48+800	+	+
8.	50+100 – 50+300	+	+
9.	50+600 – 51+100	+	+
10.	50+000 – 51+000 (w obszarze nowej łącznicy)	+	+
11.	51+200 –		+

	Kilometraż	Strona prawa	Strona lewa
	52+500		
12.	51+600 – 52+500	+	
13.	52+800 – 53+300	+	+
14.	54+600 – 55+400	+	+
15.	56+150 -56+400	+	+
16.	57+100 – 57+400		+
17.	59+400 – 59+900	+	+
18.	60+900 – 61+700	+	+
19.	63+400 – 63+700	+	+
20.	63+950 – 64+100	+	+
21.	65+200 – 66+100	+	+
22.	66+900 – 67+150	+	+

Nadzór herpetologiczny każdorazowo decydował będzie o potrzebie wygradzenia 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 wygradzeń, a przed rozpoczęciem robót budowlanych, nadzór herpetologiczny powinien dokonać kontroli placu budowy, w szczególności tymczasowych zalewisk, 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:
- a) zdjęciem warstwy humusu,
  - b) niwelacją terenu,
  - c) likwidacją ewentualnych zastoisk wodnych (w tym powstałych w trakcie realizacji inwestycji), itd.,
  - d) częściowym i całkowitym zniszczeniem zinwentaryzowanych siedlisk jak w Tabeli nr 4

Tabela nr 4

Lp.	Linia	Kilometraż	Strona	Nazwa	Rodzaj	Powierzchnia	Powierzchnia siedlisk
-----	-------	------------	--------	-------	--------	--------------	-----------------------

	kolejowa	od	do		gatunkowa	siedliska	siedliska [m <sup>2</sup> ]	stwierdzonych w zakresie przewidywanego terenu inwestycji [m <sup>2</sup> ] / procentowy ubytek siedliska
1	131	40+075	40+276	Lewa	Żaby zielone, żaba trawna	Młaka	16 420	368 / 2,2%
2	131	40+586	40+667	Lewa	Żaby zielone	Koleiny	393	161 / 100%*
3	131	40+972	41+040	Prawa/lewa	Żaby zielone	Rzeka	12 588	1 348 / 10,7%
4	131	45+722	45+840	Lewa	Żaby zielone	Młaka	919	264 / 100%*
5	131	45+919	46+010	Prawa	Żaby zielone	Koleiny	2 349	88 / 3,7%
6	131	46+014	46+269	Lewa	Żaby zielone	Młaka	3 824	1 594 / 100%*
7	131	46+385	46+405	Prawa/lewa	Żaby zielone	Rów leśny	1 170	390 / 33,3%
8	131	46+489	46+609	Lewa	Żaby zielone	Młaka	1 267	773 / 100%*
9	131	48+391	48+603	Prawa/lewa	Żaby zielone	Rozlewisko z ciekim	31 859	2 058 / 6,5%
11	131	48+649	48+702	Prawa	Żaby zielone	Rozlewisko z rowem	511	197 / 38,6%
12	131	50+103	50+130	Lewa	Żaby zielone	Koleiny	165	43 / 26,1%
13	131	50+197	50+248	Prawa/lewa	Żaby zielone	Rów leśny	403	240 / 59,6%
14	131	50+659	50+728	Prawa	Żaby zielone	Koleiny	321	182 / 100%*
15	131	50+669	50+714	Lewa	Żaby zielone	Młaka	472	73 / 100%*
16	131	50+740	50+779	Lewa	Żaby zielone	Rów leśny	165	165 / 100%
17	131	50+975	51+025	Prawa	Żaby zielone	Młaka	654	86 / 100%*
18	131	51+327	51+469	Lewa	Żaby zielone	Koleiny	701	270 / 100%*
19	131	51+710	52+001	Prawa/lewa	Żaby zielone	Ciek z torfowiskiem	23 002	744 / 3,2%
20	131	51+747	51+813	Prawa	Żaby zielone, traszka zwyczajna	Rozlewisko	917	25 / 2,7%
21	131	51+956	52+006	Lewa	Żaby zielone	Młaka	541	184 / 100%*
22	131	52+245	52+373	Lewa	Żaby zielone	Młaka	4 020	743 / 18,5%
23	131	52+993	53+176	Lewa	Żaby zielone	Rów odwadniający	486	486 / 100%
24	131	56+241	56+314	Prawa/lewa	Żaby zielone	Rów leśny	2 795	253 / 9,1%
25	131	57+226	57+293	Lewa	Żaby zielone	Rozlewisko	865	497 / 100%*
26	131	59+538	59+612	Lewa	Żaby zielone	Młaka	1 280	225 / 17,6%
27	131	59+809	59+833	Lewa	Żaby zielone, ropucha szara	Rów melioracyjny	198	31 / 15,7%
28	131	60+961	61+422	Prawa/lewa	Żaby zielone	Rozlewisko z ciekim	62 277	2 077 / 3,3%
29	131	63+515	63+627	Prawa/lewa	Żaby zielone	Rozlewisko z rowem	4 676	455 / 9,7%
30	131	64+035	64+057	Prawa/lewa	Żaby zielone	Rów leśny	336	118 / 35,1%

Lp.	Linia kolejowa	Kilometraż		Strona	Nazwa gatunkowa	Rodzaj siedliska	Powierzchnia siedliska [m <sup>2</sup> ]	Powierzchnia siedlisk stwierdzonych w zakresie przewidywanego terenu inwestycji [m <sup>2</sup> ] / procentowy ubytek siedliska
		od	do					
31	131	65+284	65+426	Prawa/lewa	Żaby zielone	Rów leśny	1 477	345 / 23,4%
32	131	65+740	65+919	Prawa/lewa	Żaby zielone, żaba trawna	Rozlewisko z rzeką	25 232	964 / 3,8%
33	131	67+003	67+087	Prawa/lewa	Żaby zielone, żaba trawna	Rozlewisko	11 871	539 / 4,5%
34	143	2+400	2+550	Prawa/lewa	Żaby zielone, żaba trawna	Ciek	4 958	39 / 0,8%
35	143	6+926	6+927	Prawa/lewa	Żaby zielone	Ciek	3 735	125 / 3,3%

Zidentyfikowane osobniki, w tym dorosłe, formy rozwojowe i młodociane, wykazane w trakcie kontroli należy przenieść, pod nadzorem herpetologa, poza teren prowadzonych prac, 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 15 lutego do maja oraz od 15 września do 15 listopada 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.
9. Powstałe podczas prowadzenia robót hałdy humusu lub ziemi, powinny zostać ukształtowane/odkładane w taki sposób, aby uniemożliwić ptakom (jaskółka brzegówka, żołą, zimorodek) ich zasiedlenie, tzn. nie powinny tworzyć stromych, pionowych ścian, lecz mieć łagodne nachylenie, od 0° do max. 70° lub należy przykrywać je geowłókniną.
10. Prace budowlane przy linii nr 131 w km 56+000 do km 57+000 należy prowadzić poza okresem od 15 marca do 31 sierpnia. Ponadto, w okresie od 1 lutego do 15 marca przed rozpoczęciem prac należy potwierdzić brak obecności gatunku ptaka wymagającego ustalenia stref ochrony ostoi, miejsc rozrodu lub regularnego przebywania w buforze 250 m od linii kolejowej przez specjalistę - ornitologa. W przypadku stwierdzenia bytności gatunku w tym okresie - należy wstrzymać prace.
11. Na co najmniej dwa tygodnie przed przystąpieniem do przeprowadzania robót w korytach cieków należy powiadomić odpowiednich użytkowników obwodów rybackich o terminach prac, tak aby możliwe było dokonanie ewentualnych odłowów ryb.
12. Prace budowlane powodujące ingerencję w koryta cieków należy prowadzić pod nadzorem zoologicznym (ichtiologicznym), przy czym nie później niż 7 dni przed rozpoczęciem prac nadzór ten winien w sposób dokładny dokonać weryfikacji obecności chronionych gatunków ryb na odcinku cieków pozostającym w kolizji z inwestycją oraz na odcinkach sąsiadujących o długości 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.

13. 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 powyżej 10 cm, itp.) oraz stosować zabezpieczenia np. specjalne siatki przed przedostawaniem się do wód powierzchniowych zanieczyszczeń np. ziemi z wykopów, odpadów. Do umacniania dna i brzegów cieków należy wykorzystać materiały naturalne np. narzut kamienny. Nie dopuszcza się używania gabionów.
14. Dopuszcza się możliwość zastosowania umocnień z kostki granitowej lub betonowych płyt ażurowych przy budowie/rozbudowie/remontie przepustów/mostów kolejowych na rowach melioracyjnych, zgodnie z Tabelą nr 5.

Tabela nr 5

Lp.	Linia	Kilometraż	Rodzaj obiektu	Zakres prac	Zakres umocnienia rowu
1	131	30+440	Przepust kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	umocnienie płytą ażurową
2	131	30+777	Przepust kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	umocnienie płytą ażurową / kostką granitową
3	131	33+261	Przepust kolejowy (ist.) → Most kolejowy (proj.)	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	umocnienie kostką granitową
4	131	33+790	Przepust kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	umocnienie kostką granitową
5	131	33+754 (0+136 drogi)	Przepust drogowy	budowa nowego	umocnienie kostką granitową
6	131	33+801	Przepust kolejowy	budowa nowego	umocnienie kostką granitową
7	131	38+238	Most kolejowy	rozbudowa	umocnienie kostką granitową
8	131	38+240	Most kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	umocnienie kostką granitową
9	131	38+250	Most kolejowy	remont	nie stosowano umocnienia cieku
10	131	38+650	Przepust kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	umocnienie kostką granitową
11	131	38+691 (-0+020 drogi)	Przepust drogowy	budowa nowego	umocnienie kostką granitową
12	131	39+883 (0+038 drogi)	Przepust drogowy	budowa nowego	umocnienie kostką granitową

13	131	39+884 (0+030 drogi)	Przepust drogowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	umocnienie kostką granitową
14	131	40+680 (0+005 drogi)	Przepust drogowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	umocnienie kostką granitową
15	131	40+682 (0+096 drogi)	Przepust drogowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	umocnienie kostką granitową
16	131	46+037	Przepust kolejowy	remont	umocnienie kostką granitową
17	131	46+388	Przepust kolejowy	remont	nie stosowano umocnienia cieku
18	131	46+554	Przepust kolejowy	budowa nowego	umocnienie kostką granitową
19	131	46+554 (0+091 drogi)	Przepust drogowy	budowa nowego	umocnienie kostką granitową
20	131	50+054	Przepust kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	umocnienie kostką granitową
21	131	50+103 (0+025 drogi)	Przepust drogowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	umocnienie kostką granitową
22	131	50+222	Przepust kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	umocnienie kostką granitową
23	131	50+737	Przepust kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	umocnienie kostką granitową
24	131	50+768 (0+045 drogi)	Przepust drogowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	umocnienie kostką granitową
25	131	51+016	Przepust kolejowy	budowa nowego obiektu	umocnienie kostką granitową
26	131	51+301	Przepust kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	umocnienie kostką granitową
27	131	51+496	Przepust kolejowy	budowa nowego obiektu	umocnienie kostką granitową
28	131	55+811	Przepust kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	umocnienie kostką granitową
29	131	55+811 (0+025 drogi)	Przepust drogowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	umocnienie kostką granitową

30	131	56+271	Przepust kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	umocnienie kostką granitową
31	131	58+640	Przepust kolejowy (ist.) → Most kolejowy (proj.)	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	umocnienie kostką granitową
32	131	59+799	Przepust kolejowy (ist.) → Most kolejowy (proj.)	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	umocnienie kostką granitową
33	131	59+799	Przepust kolejowy (ist.) → Most drogowy (proj.)	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	umocnienie kostką granitową
34	131	60+232 (0+010 drogi)	Przepust drogowy	budowa nowego	umocnienie kostką granitową
35	131	60+832	Przepust kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	umocnienie kostką granitową
36	131	65+305 (0+096 drogi)	Przepust drogowy	budowa nowego	umocnienie kostką granitową
37	131	65+378	Przepust kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	umocnienie kostką granitową
38	131	65+844	Most kolejowy	remont	umocnienie kostką granitową

15. Prace w obrębie cieków należy prowadzić wyłącznie z brzegów. Sprzętu nie należy wprowadzać w koryta cieków.
16. W przypadku konieczności odwodnienia wykopów - wody z odwodnienia należy odprowadzać do cieków w sposób ograniczający ryzyko rozmywania brzegów, zrywania dna i ewentualnego zmętnienia, np. poprzez tymczasowe zabezpieczenie skarp i dna płytami, które należy usunąć po zakończeniu zrzutu wód, ułożenie rur wprowadzających wodę do odbiorników pod kątem 45<sup>0</sup>, wykorzystanie wielu wylotów odprowadzanej wody lub zastosowanie metody natryskowej (rozdeszczowanie).
17. Do oświetlenia zaplecza budowy, baz postojowych i placu budowy należy stosować lampy o możliwie najniższej emisji barw niebieskich i promieniowania UV, o szczelnych obudowach. Oświetlenie należy montować tak, aby nie rozpraszać światła (stosować lampy ze strumieniem skierowanym na określona powierzchnię), powinno ono być skierowane w stronę zaplecza budowy.
18. 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 wystąpienia inwazyjnych gatunków roślin obcego

- pochodzenia oraz kontrola i wdrożenie metod skutecznej eliminacji tych gatunków,
- c) widocznego oznakowania siedlisk przyrodniczych i stanowisk gatunku rośliny chronionej przed ewentualnym uszkodzeniem, zanieczyszczeniem pochodzącym z placu budowy,
  - d) wyłączenia dodatkowych terenów, które zostaną uznane za cenne przyrodniczo, z lokalizacji zapleczy budowy,
  - e) wygradzenia trwałym ogrodzeniem o wysokości 1,5 m zachowanych drzew znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie robót budowlanych, gdzie nie są planowane prace/ przejazdy sprzętu mechanicznego w obrębie rzutu koron,
  - f) zaplanowania struktur naprowadzających i osłonowych w otoczeniu przejść dla zwierząt.
- 2) herpetologicznym – całorocznie, w zakresie:
- a) identyfikacji obecności płazów na terenie i w najbliższym sąsiedztwie obszaru inwestycji oraz eliminowania ewentualnych zagrożeń dla tej grupy zwierząt,
  - b) wyłączenia dodatkowych terenów, które zostaną uznane za cenne przyrodniczo, z lokalizacji zapleczy budowy,
  - c) kontroli zabezpieczenia wykopów przed możliwością uwięzienia w nich zwierząt,
  - d) 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,
  - e) kontroli szczelności i ciągłości wygradzeń herpetologicznych,
  - f) 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) chiropterologicznym: równoległe do prowadzonych prac - cały rok, w zakresie:
- a) wyłączenia dodatkowych terenów, które zostaną uznane za cenne przyrodniczo, z lokalizacji zapleczy budowy,
  - b) 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,
  - c) wskazanie lokalizacji skrzynek dla nietoperzy oraz nadzór nad ich montażem i utrzymaniem,
  - d) dbałości o coroczne czyszczenie i właściwą konserwację skrzynek, w tym ich wymianę w przypadku zużycia,
- 4) teriologicznym, w zakresie:
- a) wyłączenia dodatkowych terenów, które zostaną uznane za cenne przyrodniczo, z lokalizacji zapleczy budowy,
  - b) kontroli nad uwolnieniem i przeniesieniem małych ssaków w przypadku ich uwięzienia na terenie budowy,
  - c) zaplanowania struktur naprowadzających i osłonowych w otoczeniu przejść dla zwierząt.
- 5) ichtiologicznym, w zakresie:
- a) wyłączenia dodatkowych terenów, które zostaną uznane za cenne przyrodniczo, z lokalizacji zapleczy budowy,
  - b) weryfikacji obecności chronionych gatunków ryb na odcinku cieku pozostającym w kolizji z inwestycją oraz na odcinkach sąsiadujących o długości 100 m,

- 6) ornitologicznym: - w okresie prowadzenia prac, w zakresie:
- wylączenia dodatkowych terenów, które zostaną uznane za cenne przyrodniczo, z lokalizacji zapleczy budowy,
  - kontroli terminów prowadzenia wycinki zieleni określonych w uzgodnieniu,
  - kontrola od 1 lutego do 15 marca obecności gatunku ptaka wymagającego ustalenia stref ochrony ostoi, miejsc rozrodu lub regularnego przebywania w buforze 250 m od linii kolejowej nr 131 na odcinku km 56 +000 do 57+000,
  - nadzoru nad właściwym formowaniem i/lub przykrywaniem geowłókniną skarp w celu zapobiegania ich zasiedlaniu przez ptaki,
- 7) entomologicznym, w zakresie:
- wylączenia dodatkowych terenów, które zostaną uznane za cenne przyrodniczo, z lokalizacji zapleczy budowy,
  - kontroli drzew przeznaczonych do wycinki o pierśnicy powyżej 50 cm pod kątem występowania siedlisk chronionych gatunków entomofauny.
19. Roboty budowlane należy prowadzić w sposób ograniczający emisję niezorganizowaną pyłu do powietrza, w szczególności poprzez:
- 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,
  - czyszczenie kół pojazdów przed wyjazdem na drogi oraz zraszanie i czyszczenie dróg w miejscach wyjazdu z budowy.
20. Prace budowlane uciążliwe akustycznie na odcinkach LK131 wskazanych w Tabeli 6 należy prowadzić w porze dziennej (od 6:00 do 22:00). Dopuszcza się wykonanie takich prac w porze nocnej w przypadkach, kiedy technologia uniemożliwia przerwanie robót (np. betonowanie) lub z uwagi na bezpieczeństwo ruchu (ze względu na możliwość wyłączenia ruchu tylko w nocy).

Tabela 6

Nr linii	Odcinek, na którym prace budowlane należy prowadzić w porze dziennej (godz. 6.00 - 22.00)	
	od	do
131	29+165	29+384
131	29+660	30+990
131	32+113	34+950
131	39+450	40+260
131	46+650	47+220
131	47+390	47+620
131	47+680	48+440
131	52+470	54+450
131	59+310	59+710
131	59+930	60+220

21. Masy ziemne pochodzące z wykopów pod obiekty kolejowe/drogowe należy w pierwszej kolejności zagospodarować w obrębie terenu inwestycji do niwelacji i ukształtowania terenu.
- II. 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

1. Należy zawiesić 30 budek typu Stratmann dla nietoperzy, na wysokości co najmniej 2,5 m pod nadzorem chiropterologicznym. Szczegółową lokalizację budek należy ustalić z właściwym miejscowo nadleśniczym oraz przeprowadzić pod nadzorem specjalisty chiropterologa.
2. Prace związane z przebudową/rozbiórką oraz budową nowych obiektów kolejowych winny zapewnić drożność zidentyfikowanych szlaków migracji zwierząt. Należy zapewnić elementy umożliwiające migrację zwierząt zgodnie z Tabelą nr 7.

Tabela nr 7

Lp.	Linia	Kilometraż	Rodzaj obiektu	Uwagi	Wymiary / elementy zapewniające możliwość migracji
1	131	30+440	Przepust kolejowy	Obiekt pełni funkcję przejścia dla płazów	Obustronne półki o szerokości min. 0,5 m
2	131	35+226	Most kolejowy	Obiekt pełni funkcję przejścia dla zwierząt małych i płazów	Obustronne półki o szerokości min. 0,5 m
3	131	40+680	Wiadukt kolejowy	Obiekt pełni funkcję przejścia dla zwierząt średnich, małych i płazów	Obustronne półki gruntowe o szerokości min. 2,0 m Światło pionowe min. 2,5 m Współczynnik ciasnoty względnej > 0,7
4	131	46+037	Przepust kolejowy	Obiekt pełni funkcję przejścia dla płazów	Obustronne półki o szerokości min. 0,5 m
5	131	46+388	Przepust kolejowy	Obiekt pełni funkcję przejścia dla płazów	Obustronne półki o szerokości min. 0,5 m
6	131	47+152	Most kolejowy	Obiekt pełni funkcję przejścia dla zwierząt małych i płazów	Obustronne półki o szerokości min. 1,0 m Światło pionowe min. 1,0 m Współczynnik ciasnoty względnej > 0,07
7	131	48+498	Most kolejowy – część ceglana + część betonowa	Obiekt pełni funkcję przejścia dla zwierząt małych i płazów	Obustronne półki o szerokości min. 0,5 m Światło pionowe min. 1,0 m Współczynnik ciasnoty względnej > 0,07
8	131	50+054	Przepust kolejowy	Suchy przepust; obiekt pełni funkcję przejścia dla zwierząt małych i płazów	Obustronne półki o szerokości min. 0,5 m Światło pionowe min. 1,0 m Współczynnik ciasnoty względnej > 0,07
9	131	50+222	Przepust kolejowy	Obiekt pełni funkcję przejścia dla płazów	Obustronne półki o szerokości min. 0,5 m Światło pionowe min. 1,0 m Współczynnik ciasnoty względnej > 0,07
10	131	50+737	Przepust kolejowy	Obiekt pełni funkcję przejścia dla płazów	Obustronne półki o szerokości min. 0,5 m Światło pionowe min. 1,0 m Współczynnik ciasnoty względnej > 0,07
11	131	51+016	Przepust kolejowy	Obiekt pełni funkcję przejścia dla płazów	Obustronne półki o szerokości min. 0,5 m Światło pionowe min. 1,0 m Współczynnik ciasnoty względnej > 0,07
12	131	51+301	Przepust kolejowy	Obiekt pełni funkcję przejścia dla zwierząt małych	Obustronne półki o szerokości min. 0,5 m Światło pionowe min. 1,0 m Współczynnik ciasnoty względnej > 0,07
13	131	51+496	Przepust kolejowy	Obiekt pełni funkcję przejścia dla zwierząt małych	Obustronne półki o szerokości min. 0,5 m Światło pionowe min. 1,0 m Współczynnik ciasnoty względnej > 0,07
14	131	51+919	Most kolejowy	Obiekt pełni funkcję przejścia dla zwierząt dużych	Obustronne pasy do przemieszczania się zwierząt o szerokości min. 4,0 m Światło pionowe min. 4,5 m Współczynnik ciasnoty względnej > 1,5

15	131	56+271	Przepust kolejowy	Obiekt pełni funkcję przejścia dla zwierząt małych i płazów	Obustronne półki o szerokości min. 0,5 m Światło pionowe min. 1,0 m Współczynnik ciasnoty względnej > 0,07
16	131	57+216	Przepust kolejowy	Obiekt pełni funkcję przejścia dla zwierząt małych i płazów	Obustronne półki o szerokości min. 0,5 m Światło pionowe min. 1,0 m Współczynnik ciasnoty względnej > 0,07
17	131	57+523	Przepust kolejowy	Obiekt pełni funkcję przejścia dla zwierząt małych i płazów	Obustronne półki o szerokości min. 0,5 m Światło pionowe min. 1,0 m Współczynnik ciasnoty względnej > 0,07
18	131	59+799	Przepust kolejowy (ist.) Most kolejowy (proj.)	Obiekt pełni funkcję przejścia dla płazów	Obustronne półki o szerokości min. 0,5 m
19	131	61+248	Most kolejowy	Obiekt pełni funkcję przejścia dla zwierząt dużych	Obustronne półki o szerokości min. 3,0 m Światło pionowe min. 4,5 m Współczynnik ciasnoty względnej > 1,5
20	131	61+609	Most kolejowy	Obiekt pełni funkcję przejścia dla zwierząt dużych	Obustronne półki o szerokości min. 2,0 m Światło pionowe min. 3,5 m Współczynnik ciasnoty względnej > 1,5
21	131	63+566	Most kolejowy	Obiekt pełni funkcję przejścia dla zwierząt średnich	Obustronne półki o szerokości min. 2,5 m Światło pionowe min. 2,5 m Współczynnik ciasnoty względnej > 0,7
22	131	64+047	Przepust kolejowy	Obiekt pełni funkcję przejścia dla zwierząt małych i płazów	Obustronne półki o szerokości min. 0,5 m Światło pionowe min. 1,0 m Współczynnik ciasnoty względnej > 0,07
23	131	65+305 (0+096 drogi)	Przepust drogowy	Obiekt pełni funkcję przejścia dla płazów	Obustronne półki o szerokości min. 0,5 m
24	131	65+378	Przepust kolejowy	Obiekt pełni funkcję przejścia dla płazów	Obustronne półki o szerokości min. 0,5 m
25	131	65+647	Przepust kolejowy	Obiekt pełni funkcję przejścia dla zwierząt małych i płazów	Obustronne półki o szerokości min. 0,5 m Światło pionowe min. 1,0 m Współczynnik ciasnoty względnej > 0,07
26	131	65+844	Most kolejowy	Obiekt pełni funkcję przejścia dla płazów	Obustronne półki o szerokości min. 0,5 m

- a) półki muszą znajdować się powyżej poziomu wody średniej, należy pokryć je gruntem rodzimym i zadarnić. Półki powinny być połączone z otoczeniem płynnie i z zachowaniem ciągłości szlaku migracyjnego.
  - b) w otoczeniu przejść należy zaplanować struktury naprowadzające i osłonowe, tj. zieleń naprowadzającą oraz karpę korzeniową i kłody, pod nadzorem przyrodniczym botanika i teriologa, który decydował będzie o ich liczbie i parametrach, biorąc pod uwagę dostępność miejsca,
  - c) do nasadzeń i obsiania rejonu przejść użyć należy rodzimych gatunków roślin - drzew, krzewów i traw,
  - d) rowy odwodnieniowe w przypadku, kiedy przecinają powierzchnie przejść, należy skanalizować (rurociąg), a w przypadku braku takiej możliwości powinny one mieć wypłaszczone skarpy z pokryciem gruntowym.
3. Na przezroczystych ekranach akustycznych, należy umieścić pionowe, czarne lub białe kontrastujące z tłem paski taśmy, o szerokości min. 2 cm w odległości nie większej niż 10 cm od siebie.
  4. Na przezroczystych ścianach wiat peronowych, należy umieścić pionowe pasy

o szerokości min. 2 cm, umieszczone w odległości 10 cm od siebie, na całej wysokości panelu.

5. Na stacjach, przystankach oraz przejazdach kolejowo-drogowych należy zastosować oświetlenie dające tzw. „ciepłe” widmo świetlne (np. sodowe, LED). Należy zastosować szczelne obudowy lamp, uniemożliwiające owadom kontakt z rozżarzoną żarówką.
6. Należy zaprojektować torowisko z zastosowaniem podkładów strunobetonowych na podłożu z kruszywa wraz z szynami bezстыkowymi na całej długości linii kolejowych.
7. Należy zaprojektować następujące ekrany akustyczne pochłaniające oraz przezroczyste szczelnie połączone z gruntem, określone w Tabeli 8.

Tabela 8

Lp.	Nazwa	Nr linii	Kilometraż		Parametry			
			od	do	Strona	Długość [m]	Wysokość [m]	Rodzaj
1	E-1	131	29,165	29,384	P(E)	219,0	3,0	pochłaniający
2	E-2	131	29,742	29,860	P(E)	118,0	10,0	pochłaniający
3	E-3	131	29,860	29,874	P(E)	14,0	9,0	pochłaniający
4	E-4	131	29,874	29,900	P(E)	26,0	8,0	pochłaniający
5	E-5	131	29,900	29,948	P(E)	48,0	7,0	pochłaniający
6	E-6	131	29,915	30,063	P(E)	148,0	5,0	pochłaniający
7	E-7	131	30,063	30,109	P(E)	46,0	5,0	przezroczysty
8	E-8	131	30,109	30,137	P(E)	28,0	4,0	przezroczysty
9	E-9	131	30,160	30,218	P(E)	58,0	4,0	przezroczysty
10	E-10	131	30,218	30,324	P(E)	106,0	5,0	pochłaniający
11	E-11	131	30,324	30,350	P(E)	26,0	4,0	pochłaniający
12	E-12	131	30,350	30,926	P(E)	576,0	3,0	pochłaniający
13	E-13	131	30,926	30,946	P(E)	20,0	3,5	pochłaniający
14	E-14	131	30,946	30,982	P(E)	36,0	4,5	pochłaniający
15	E-15	131	32,113	32,155	P(E)	42,0	3,0	pochłaniający
16	E-16	131	32,155	32,197	P(E)	42,0	2,5	pochłaniający
17	E-17	131	32,133	32,372	L(W)	239,0	4,0	pochłaniający
18	E-18	131	32,362	32,382	L(W)	20,0	6,0	pochłaniający
19	E-19	131	32,378	32,484	L(W)	106,0	7,0	pochłaniający
20	E-20	131	32,484	32,649	L(W)	165,0	8,0	pochłaniający
21	E-21	131	32,649	32,693	L(W)	44,0	7,0	pochłaniający
22	E-22	131	32,693	32,793	L(W)	100,0	7,5	pochłaniający
23	E-23	131	32,390	32,593	P(E)	203,0	2,0	pochłaniający
24	E-24	131	32,593	32,617	P(E)	24,0	4,0	pochłaniający
25	E-25	131	32,617	32,728	P(E)	111,0	5,0	pochłaniający
26	E-26	131	32,728	32,920	P(E)	192,0	5,5	pochłaniający
27	E-27	131	32,920	32,932	P(E)	12,0	6,0	pochłaniający
28	E-28	131	32,785	32,827	L(W)	42,0	8,0	pochłaniający
29	E-29	131	32,827	32,848	L(W)	21,0	9,0	pochłaniający
30	E-30	131	32,848	32,868	L(W)	20,0	10,0	pochłaniający
31	E-31	131	32,868	32,932	L(W)	64,0	12,0	pochłaniający
32	E-32	131	32,921	32,940	L(W)	19,0	12,0	pochłaniający
33	E-33	131	32,940	32,944	L(W)	4,0	11,0	pochłaniający

Lp.	Nazwa	Nr linii	Kilometraż		Parametry			
			od	do	Strona	Długość [m]	Wysokość [m]	Rodzaj
34	E-34	131	32,944	32,948	L(W)	4,0	10,5	pochłaniający
35	E-35	131	32,948	32,956	L(W)	8,0	9,5	pochłaniający
36	E-36	131	32,956	32,964	L(W)	8,0	8,5	pochłaniający
37	E-37	131	32,964	32,980	L(W)	16,0	7,5	pochłaniający
38	E-38	131	32,980	32,992	L(W)	12,0	7,0	pochłaniający
39	E-39	131	32,992	33,008	L(W)	16,0	6,0	pochłaniający
40	E-40	131	33,008	33,032	L(W)	24,0	5,0	pochłaniający
41	E-41	131	33,032	33,068	L(W)	36,0	5,0	pochłaniający
42	E-42	131	33,068	33,259	L(W)	191	4	pochłaniający
43	E-43	131	32,938	32,974	P(E)	36,0	6	pochłaniający
44	E-44	131	32,974	32,992	P(E)	18,0	5	pochłaniający
45	E-45	131	32,992	33,012	P(E)	20,0	4	pochłaniający
46	E-46	131	33,012	33,292	P(E)	280	3	pochłaniający
47	E-47	131	33,292	33,359	P(E)	67,0	3,5	pochłaniający
48	E-48	131	33,340	33,416	L(W)	76,0	4,0	pochłaniający
49	E-49	131	33,416	33,446	L(W)	30,0	5,0	pochłaniający
50	E-50	131	33,446	33,535	L(W)	89,0	5,5	pochłaniający
51	E-51	131	33,346	33,392	P(E)	46,0	4,5	pochłaniający
52	E-52	131	33,440	33,556	P(E)	116,0	6,0	przezroczysty
53	E-53	131	33,526	33,565	L(W)	39,0	5,0	pochłaniający
54	E-54	131	33,536	33,634	P(E)	98,0	4,5	pochłaniający
55	E-55	131	33,654	33,753	P(E)	99,0	4,5	pochłaniający
56	E-56	131	33,941	34,070	L(W)	129,0	6,5	przezroczysty
57	E-57	131	33,939	34,259	P(E)	320,0	3,5	pochłaniający
58	E-58	131	34,259	34,296	P(E)	37,0	3,5	pochłaniający
59	E-59	131	34,296	34,336	P(E)	40,0	4,0	pochłaniający
60	E-60	131	34,336	34,899	P(E)	563,0	5,0	pochłaniający
61	E-61	131	34,899	34,942	P(E)	43,0	3,0	pochłaniający
62	E-62	131	34,108	34,146	L(W)	38,0	7,5	przezroczysty
63	E-63	131	34,192	34,241	L(W)	49,0	5,0	przezroczysty
64	E-64	131	39,459	39,578	P(E)	119,0	8,0	przezroczysty
65	E-65	131	39,578	39,646	P(E)	68,0	8,0	pochłaniający
66	E-66	131	39,625	39,633	P(E)	8,0	8,0	przezroczysty
67	E-67	131	39,633	39,702	P(E)	69,0	8,0	pochłaniający
68	E-68	131	39,702	39,769	P(E)	67,0	8,0	przezroczysty
69	E-69	131	39,774	39,870	L(W)	96,0	4,0	przezroczysty
70	E-70	131	39,854	39,898	L(W)	44,0	4,0	przezroczysty
71	E-71	131	40,003	40,063	P(E)	60,0	4,0	przezroczysty
72	E-72	131	46,661	47,150	L(W)	489,0	2,5	pochłaniający
73	E-73	131	46,659	46,917	P(E)	258,0	2,5	przezroczysty
74	E-74	131	46,917	47,151	P(E)	234,0	2,5	pochłaniający
75	E-75	131	47,395	47,611	P(E)	216,0	3,0	pochłaniający

Lp.	Nazwa	Nr linii	Kilometraż		Parametry			
			od	do	Strona	Długość [m]	Wysokość [m]	Rodzaj
76	E-76	131	47,686	47,757	L(W)	71,0	3,5	pochłaniający
77	E-77	131	47,757	47,802	L(W)	45,0	4,0	przezroczysty
78	E-78	131	47,802	47,857	L(W)	55,0	3,5	przezroczysty
79	E-79	131	47,890	47,933	L(W)	43,0	4,0	pochłaniający
80	E-80	131	47,933	47,977	L(W)	44,0	4,5	pochłaniający
81	E-81	131	47,977	48,040	L(W)	63,0	6,0	przezroczysty
82	E-82	131	48,040	48,101	L(W)	61,0	6,0	pochłaniający
83	E-83	131	48,101	48,129	L(W)	28,0	8,0	pochłaniający
84	E-84	131	48,129	48,185	L(W)	56,0	8,0	przezroczysty
85	E-85	131	48,185	48,214	L(W)	29,0	8,0	pochłaniający
86	E-86	131	48,214	48,296	L(W)	82,0	6,0	pochłaniający
87	E-87	131	48,296	48,360	L(W)	64,0	4,0	pochłaniający
88	E-88	131	47,906	47,953	P(E)	47,0	5,0	pochłaniający
89	E-89	131	47,978	48,018	P(E)	40,0	5,0	pochłaniający
90	E-90	131	48,018	48,042	P(E)	24,0	6,5	przezroczysty
91	E-91	131	48,042	48,098	P(E)	56,0	7,5	przezroczysty
92	E-92	131	48,098	48,239	P(E)	141,0	7,5	pochłaniający
93	E-93	131	48,239	48,307	P(E)	68,0	6,5	pochłaniający
94	E-94	131	48,307	48,327	P(E)	20,0	6,0	pochłaniający
95	E-95	131	48,327	48,394	P(E)	67,0	6,0	przezroczysty
96	E-96	131	48,394	48,434	P(E)	40,0	5,0	przezroczysty
97	E-97	131	52,477	52,939	L(W)	462,0	2,0	pochłaniający
98	E-98	131	52,911	53,091	P(E)	180,0	2,5	pochłaniający
99	E-99	131	53,091	53,171	P(E)	80,0	3,0	pochłaniający
100	E-100	131	53,171	53,268	P(E)	97,0	4,0	pochłaniający
101	E-101	131	53,268	53,326	P(E)	58,0	4,5	pochłaniający
102	E-102	131	53,326	53,373	P(E)	47,0	5,5	pochłaniający
103	E-103	131	53,373	53,409	P(E)	36,0	6,0	pochłaniający
104	E-104	131	53,409	53,437	P(E)	28,0	6,5	pochłaniający
105	E-105	131	53,437	53,614	P(E)	177,0	7,0	pochłaniający
106	E-106	131	53,614	53,690	P(E)	76,0	6,5	pochłaniający
107	E-107	131	53,088	53,222	L(W)	134,0	3,5	pochłaniający
108	E-108	131	53,207	53,269	L(W)	62,0	4,5	pochłaniający
109	E-109	131	53,269	53,285	L(W)	16,0	5,0	pochłaniający
110	E-110	131	53,285	53,301	L(W)	16,0	5,5	pochłaniający
111	E-111	131	53,301	53,320	L(W)	19,0	6,5	pochłaniający
112	E-112	131	53,320	53,340	L(W)	20,0	7,5	pochłaniający
113	E-113	131	53,340	53,461	L(W)	121,0	8,0	pochłaniający
114	E-114	131	53,461	53,573	L(W)	112,0	8,5	pochłaniający
115	E-115	131	53,573	53,677	L(W)	104,0	8,0	pochłaniający
116	E-116	131	53,701	53,751	L(W)	50,0	7,0	pochłaniający
117	E-117	131	53,747	53,817	L(W)	70,0	7,0	pochłaniający

Lp.	Nazwa	Nr linii	Kilometraż		Parametry			
			od	do	Strona	Długość [m]	Wysokość [m]	Rodzaj
118	E-118	131	53,817	53,886	L(W)	69,0	6,5	pochłaniający
119	E-119	131	53,886	53,915	L(W)	29,0	6,0	pochłaniający
120	E-120	131	53,915	53,995	L(W)	80,0	5,0	pochłaniający
121	E-121	131	53,995	54,080	L(W)	85,0	4,5	pochłaniający
122	E-122	131	54,080	54,110	L(W)	30,0	5,0	pochłaniający
123	E-123	131	54,110	54,188	L(W)	78,0	5,5	pochłaniający
124	E-124	131	54,188	54,260	L(W)	72,0	5,0	pochłaniający
125	E-125	131	53,741	53,879	P(E)	138,0	3,5	pochłaniający
126	E-126	131	53,879	53,881	P(E)	2,0	4,0	pochłaniający
127	E-127	131	53,881	53,902	P(E)	21,0	4,5	przezroczysty
128	E-128	131	53,889	53,942	P(E)	53,0	3,5	pochłaniający
129	E-129	131	53,942	54,444	P(E)	502,0	3,0	pochłaniający
130	E-130	131	59,328	59,470	P(E)	142,0	4,0	pochłaniający
131	E-131	131	59,470	59,660	P(E)	190,0	4,0	przezroczysty
132	E-132	131	59,679	59,724	P(E)	45,0	4,0	przezroczysty
133	E-133	131	59,717	59,801	P(E)	84,0	4,0	przezroczysty
134	E-134	131	59,801	60,118	P(E)	317,0	3,0	przezroczysty
135	E-135	131	60,118	60,131	P(E)	13,0	3,5	pochłaniający
136	E-136	131	60,124	60,188	P(E)	64,0	3,0	pochłaniający
137	E-137	131	60,181	60,227	P(E)	46,0	3,0	pochłaniający
138	E-138	131	60,217	60,242	P(E)	25,0	3,0	pochłaniający
139	E-139	131	60,243	60,321	P(E)	78,0	3,0	pochłaniający
140	E-140	131	60,321	60,397	P(E)	76,0	3,5	pochłaniający
141	E-141	131	60,397	60,461	P(E)	64,0	4,0	pochłaniający
142	E-142	131	60,461	60,525	P(E)	64,0	4,5	pochłaniający
143	E-143	131	60,525	60,584	P(E)	59,0	5,0	pochłaniający
144	E-144	131	60,584	60,704	P(E)	120,0	5,5	pochłaniający
145	E-145	131	60,704	60,752	P(E)	48,0	5,0	pochłaniający
146	E-146	131	60,752	60,788	P(E)	36,0	4,5	pochłaniający
147	E-147	131	60,788	60,804	P(E)	16,0	4,0	przezroczysty
148	E-148	131	60,804	60,826	P(E)	22,0	3,5	przezroczysty
149	E-149	131	60,826	60,846	P(E)	20,0	3,0	pochłaniający
150	E-150	131	60,049	60,102	L(W)	53,0	4,0	pochłaniający
151	E-151	131	60,102	60,138	L(W)	36,0	4,5	pochłaniający
152	E-152	131	60,138	60,214	L(W)	76,0	5,0	pochłaniający
153	E-153	131	39,965	39,974	P(E)	9,0	4,0	pochłaniający

8. Należy zaprojektować następujące maty antywibracyjne, określone w Tabeli 9.

Tabela 9

Lp.	Nr linii	Tor nr	Kilometraż		Parametry	Informacje dodatkowe dotyczące chronionego obiektu
			Początek maty	Koniec maty	Długość maty [km]	
1	131	1	29,972	29,977	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości.

L.p.	Nr linii	Tor nr	Kilometraż		Parametry	Informacje dodatkowe dotyczące chronionego obiektu
			Początek maty	Koniec maty	Długość maty [km]	
2	131	1	29,977	30,055	0,078	Budynki gospodarcze na dz. nr 2110/6, 2109/6, 2108/6
3	131	1	30,055	30,060	0,005	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - przejście pod torami.
4	131	1	30,060	30,187	0,127	Budynki mieszkalne oraz budynek dworca kolejowego Nakło Śląskie (km 30+150) - wpisany do GEZ/WEZ leżące na dz. nr 2454/511 - teren kolejowy zamknięty
5	131	1	30,187	30,192	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości.
6	131	1	32,311	32,316	0,005	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - przejście pod torami.
7	131	1	32,680	32,685	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
8	131	1	32,685	32,797	0,112	Budynki mieszkalne dz. nr 3068/2, 3067/2, 2465/2, 2464/2
9	131	1	32,797	32,802	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
10	131	1	32,852	32,857	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
11	131	1	32,857	33,198	0,341	Budynki mieszkalne i użyteczności publicznej dz. nr 1028/2, 1596/2, 1670/2, 401/2, 399/2, 388/2, 351/, 348/2, 1055/2, 1057/2, Budynek mieszkalny rejon ul. Targowa 7, Tarnowskie Góry (Osada Jana) (km 33+020) - wpisany do GEZ/WEZ
12	131	1	33,198	33,203	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
13	131	1	33,235	33,250	0,015	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - wiadukt kolejowy
14	131	1	33,361	33,366	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
15	131	1	33,366	33,647	0,281	Zabudowania prywatne na dz. nr 4523/19, 5442/19, 5443/19 oraz na działkach kolejowych terenu zamkniętego nr 5640/11 Budynek PKP ZLK w Tarnowskich Górach w km 33+400 i nr 5795/31 Budynek warsztat ISE w TG w rejonie wiaduktu w km 33+617 wpis GEZ.
16	131	1	33,647	33,652	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
17	131	1	33,970	33,975	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
18	131	1	33,975	34,250	0,275	Budynki w stacji Tarnowskie Góry w tym budynek dworca w km 33+890 wpis GEZ działka nr 5784/31 oraz budynki PKP Sekcja drogowa, warsztat, budynek SOK na działkach 5779/31, 5781/31, 5782/31
19	131	1	34,250	34,255	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
20	131	1b	34,913	34,933	0,020	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - wiadukt kolejowy
21	131	1b	35,463	35,473	0,010	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - wiadukt kolejowy
22	131	1	39,885	39,890	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
23	131	1	39,890	40,050	0,160	Nowoprojektowana nastawnia TGE + budynek dworca kolejowego Miasteczko Śląskie wpisany do GEZ, działka kolejowa nr 170/51

L.p.	Nr linii	Tor nr	Kilometraż		Parametry	Informacje dodatkowe dotyczące chronionego obiektu
			Początek maty	Koniec maty	Długość maty [km]	
24	131	1	40,050	40,055	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
25	131	1	40,117	40,122	0,005	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - przejście pod torami
26	131	1	40,675	40,688	0,013	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - wiadukt kolejowy
27	131	1	46,630	46,648	0,018	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - wiadukt kolejowy
28	131	1	47,148	47,168	0,020	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - most kolejowy
29	131	1	47,206	47,222	0,016	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - wiadukt kolejowy
30	131	1	47,837	47,842	0,005	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - przejście pod torami
31	131	1	47,929	47,934	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
32	131	1	47,934	48,029	0,095	Budynek dworca kolejowego Kalety (km 47+900) wpisana do GEZ/WEZ dz. Nr 2540/98, 2533/58, 2537/51, 2536/51
33	131	1	48,029	48,034	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
34	131	1	48,346	48,351	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
35	131	1	48,351	48,406	0,055	Budynek ul. Gawlika 16 w Kaletach w km 48+390 wpisany do GEZ/WEZ, dz. Nr 2570/48
36	131	1	48,406	48,411	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
37	131	1	48,490	48,503	0,013	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - most kolejowy
38	131	1	51,903	51,933	0,030	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - most kolejowy
39	131	1	53,603	53,608	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
40	131	1	53,608	53,636	0,028	Zabudowania na dz. nr 1636
41	131	1	53,636	53,641	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
42	131	1	53,778	53,783	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
43	131	1	53,783	53,869	0,086	Zabudowania na dz. nr 353/26
44	131	1	53,869	53,874	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
45	131	1	53,949	53,954	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
46	131	1	53,954	53,987	0,033	Zabudowania na dz. nr 353/30
47	131	1	53,987	53,992	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
48	131	1	56,274	56,278	0,004	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - przepust
49	131	1	57,211	57,214	0,003	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - przepust
50	131	1	57,516	57,519	0,003	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - przepust
51	131	1	58,634	58,637	0,003	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - przepust

L.p.	Nr linii	Tor nr	Kilometraż		Parametry	Informacje dodatkowe dotyczące chronionego obiektu
			Początek maty	Koniec maty	Długość maty [km]	
52	131	1	59,504	59,509	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
53	131	1	59,509	59,565	0,056	Zabudowania na dz. nr 169/137
54	131	1	59,565	59,570	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
55	131	1	59,629	59,634	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
56	131	1	59,634	59,737	0,103	Zespół budynków PKP w Boronowie wpisane do GEZ: budynek kasowy (dworzec), budynek magazynowy wraz z rampą - zbudowania na dz. nr 169/137
57	131	1	59,737	59,742	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
58	131	1	59,799	59,804	0,005	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - przepust
59	131	1	60,224	60,240	0,016	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - wiadukt kolejowy
60	131	1	60,772	60,777	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
61	131	1	60,777	60,828	0,051	Budynek na działce nr 166/91, Boronów
62	131	1	60,828	60,833	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
63	131	1	61,239	61,257	0,018	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - most kolejowy
64	131	1	61,595	61,611	0,016	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - most kolejowy
65	131	1	63,555	63,566	0,011	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - most kolejowy
66	131	1	64,040	64,043	0,003	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - most kolejowy
67	131	2	29,876	29,881	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości.
68	131	2	29,881	29,943	0,062	Piec do prażenia dolomitu Nakło Śląskie (km 29+900) - wpis GEZ/WEZ
69	131	2	29,943	29,948	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości.
70	131	2	30,050	30,055	0,005	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - przejście pod torami.
71	131	2	30,055	30,181	0,126	Budynki mieszkalne oraz budynek dworca kolejowego Nakło Śląskie (km 30+150) - wpisany do GEZ/WEZ leżące na dz. nr 2454/511 - teren kolejowy zamknięty
72	131	2	30,181	30,186	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości.
73	131	2	32,154	32,159	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości.
74	131	2	32,159	32,200	0,041	Budynki mieszkalne dz. nr 2447/2 i 2446/2
75	131	2	32,200	32,308	0,108	Garaże na wysokości PO Tarnowskie Góry Osada Jana od km około 32+200 do km około 32+600
76	131	2	32,308	32,313	0,005	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - przejście pod torami.
77	131	2	32,313	32,600	0,287	Garaże na PO Tarnowskie Góry Osada Jana od km około 32+200 do km około 32+600
78	131	2	32,600	32,805	0,205	Budynki mieszkalne dz. nr 1066/2, 1065/2, 2009/2, 3156/2, 2007/2, 417/2,

L.p.	Nr linii	Tor nr	Kilometraż		Parametry	Informacje dodatkowe dotyczące chronionego obiektu
			Początek maty	Koniec maty	Długość maty [km]	
79	131	2	32,805	32,810	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości.
80	131	2	32,868	32,873	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości.
81	131	2	32,873	33,232	0,359	Budynki mieszkalne i użyteczności publicznej dz. nr 1028/2, 1596/2, 1670/2, 401/2, 399/2, 388/2, 351/2, 348/2, 1055/2, 1057/2, 1058/2, 3301/2, Budynek mieszkalny rejon ul. Targowa 7, Tarnowskie Góry (Osada Jana) (km 33+020) - wpisany do GEZ/WEZ
82	131	2	33,232	33,247	0,015	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - wiadukt kolejowy
83	131	2	33,361	33,366	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
84	131	2	33,366	33,655	0,289	Zabudowania prywatne na dz. nr 4523/19, 5442/19, 5443/19 oraz na działkach kolejowych terenu zamkniętego nr 5640/11 Budynek PKP ZLK w Tarnowskich Górach w km 33+400 i nr 5795/31 Budynek warsztat ISE w TG w rejonie wiaduktu w km 33+617 wpis GEZ.
85	131	2	33,655	33,660	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
86	131	2	33,792	33,797	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
87	131	2	33,797	34,250	0,453	Budynki w stacji Tarnowskie Góry w tym budynek dworca w km 33+890 wpis GEZ działka nr 5784/31 oraz budynki PKP Sekcja drogowa, warsztat, budynek SOK na działkach 5779/31, 5781/31, 5782/31
88	131	2	34,250	34,255	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
89	131	2b	34,919	34,939	0,020	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - wiadukt kolejowy
90	131	2b	35,468	35,478	0,010	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - wiadukt kolejowy
91	131	2	39,947	39,952	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
92	131	2	39,952	40,029	0,077	Nowoprojektowana nastawnia TGE + budynek dworca kolejowego Miasteczko Śląskie wpisany do GEZ, działka kolejowa nr 170/51
93	131	2	40,029	40,034	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
94	131	2	40,119	40,124	0,005	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - przejście pod torami
95	131	2	40,677	40,690	0,013	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - wiadukt kolejowy
96	131	2	46,632	46,650	0,018	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - wiadukt kolejowy
97	131	2	47,148	47,168	0,020	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - most kolejowy
98	131	2	47,207	47,223	0,016	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - wiadukt kolejowy
99	131	2	47,772	47,777	0,005	Przejazd między LK 131 a 130 wraz z 5 m strefą przejściową izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
100	131 130	2 4	47,777	47,838	0,061	Zabudowa mat pod rozjazdem nr 19 Budynek mieszkalny ul. 1 Maja w Kaletach w km 47+776 wpisana do GEZ dz. nr 26622/98

L.p.	Nr linii	Tor nr	Kilometraż		Parametry	Informacje dodatkowe dotyczące chronionego obiektu
			Początek maty	Koniec maty	Długość maty [km]	
101	131	2	47,837	47,843	0,006	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - przejście pod torami
102	131	2	47,930	47,935	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
103	131	2	47,935	48,075	0,140	Budynek dworca kolejowego Kalety (km 47+900) wpisana do GEZ/WEZ dz. Nr 2540/98, 2533/58, 2537/51, 2536/51
104	131	2	48,075	48,080	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
105	131	2	48,490	48,503	0,013	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - most kolejowy
106	131	2	50,210	50,400	0,190	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - wiadukt kolejowy
107	131	2	52,219	52,249	0,030	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - most kolejowy
108	131	2	53,605	53,610	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
109	131	2	53,610	53,639	0,029	Zabudowania na dz. nr 1636
110	131	2	53,639	53,644	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
111	131	2	53,781	53,786	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
112	131	2	53,786	53,871	0,085	Zabudowania na dz. nr 353/26
113	131	2	53,871	53,876	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
114	131	2	53,950	53,955	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
115	131	2	53,955	53,988	0,033	Zabudowania na dz. nr 353/30
116	131	2	53,988	53,993	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
117	131	2	56,276	56,280	0,004	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - przepust
118	131	2	57,213	57,216	0,003	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - przepust
119	131	2	57,519	57,522	0,003	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - przepust
120	131	2	58,635	58,638	0,003	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - przepust
121	131	2	59,504	59,509	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
122	131	2	59,509	59,565	0,056	Zabudowania na dz. nr 169/137
123	131	2	59,565	59,570	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
124	131	2	59,630	59,635	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
125	131	2	59,635	59,737	0,102	Zespół budynków PKP Boronowie wpisane do GEZ: budynek kasowy (dworzec), budynek magazynowy wraz z rampą - zbudowania na dz. nr 169/137
126	131	2	59,737	59,742	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
127	131	2	59,802	59,807	0,005	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - przepust
128	131	2	60,157	60,162	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości

L.p.	Nr linii	Tor nr	Kilometraż		Parametry	Informacje dodatkowe dotyczące chronionego obiektu
			Początek maty	Koniec maty	Długość maty [km]	
129	131	2	60,162	60,219	0,057	Budynek na działce nr 1017/137, Boronów
130	131	2	60,219	60,224	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
131	131	2	60,224	60,240	0,016	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - wiadukt kolejowy
132	131	2	60,772	60,777	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
133	131	2	60,777	60,828	0,051	Budynek na działce nr 166/91, Boronów
134	131	2	60,828	60,833	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
135	131	2	61,239	61,257	0,018	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - most kolejowy
136	131	2	61,595	61,611	0,016	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - most kolejowy
137	131	2	63,555	63,566	0,011	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - most kolejowy
138	131	2	64,040	64,043	0,003	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - most kolejowy
139	127	1(3)	29,976	29,981	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości.
140	127	1(3)	29,981	30,060	0,079	Budynki gospodarcze na dz. nr 2110/6, 2109/6, 2108/6
141	127	1(3)	30,060	30,065	0,005	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - przejście pod torami.
142	127	1(3)	30,065	30,192	0,127	Budynki mieszkalne oraz budynek dworca kolejowego Nakło Śląskie (km 30+150) - wpisany do GEZ/WEZ leżące na dz. nr 2454/511 - teren kolejowy zamknięty
143	127	1(3)	30,192	30,197	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości.
144	127	1(3)	32,314	32,319	0,005	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - przejście pod torami.
145	127	1(3)	32,683	32,688	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
146	127	1(3)	32,688	32,800	0,112	Budynki mieszkalne dz. nr 3068/2, 3067/2, 2465/2, 2464/2
147	127	1(3)	32,800	32,805	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
148	127	1(3)	32,855	32,860	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
149	127	1(3)	32,860	33,201	0,341	Budynki mieszkalne i użyteczności publicznej dz. nr 1028/2, 1596/2, 1670/2, 401/2, 399/2, 388/2, 351/2 Budynek mieszkalny rejon ul. Targowa 7, Tarnowskie Góry (Osada Jana) (km 33+020) - wpisany do GEZ/WEZ
150	127	1(3)	33,201	33,206	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
151	127	1(3)	33,238	33,253	0,015	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - wiadukt kolejowy
152	127	1(3)	33,365	33,460	0,095	Budynek PKP ZLK w Tarnowskich Górach w km 33+400 dz. nr 5640/11 oraz zabudowania na dz. nr 4523/19, 5442/19, 5443/19
153	127	1(3)	33,460	33,465	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
154	128	1(4)	29,872	29,877	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości.

L.p.	Nr linii	Tor nr	Kilometraż		Parametry	Informacje dodatkowe dotyczące chronionego obiektu
			Początek maty	Koniec maty	Długość maty [km]	
155	128	1(4)	29,877	29,940	0,063	Piec do prażenia dolomitu Nakło Śląskie (km 29+900) - wpis GEZ/WEZ
156	128	1(4)	29,940	29,945	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości.
157	128	1(4)	30,045	30,050	0,005	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - przejście pod torami.
158	128	1(4)	30,050	30,177	0,127	Budynki mieszkalne oraz budynek dworca kolejowego Nakło Śląskie (km 30+150) - wpisany do GEZ/WEZ leżące na dz. nr 2454/511 - teren kolejowy zamknięty
159	128	1(4)	30,177	30,182	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości.
160	128	1(4)	32,150	32,155	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości.
161	128	1(4)	32,155	32,200	0,045	Budynki mieszkalne dz. nr 2447/2 i 2446/2
162	128	1(4)	32,200	32,304	0,104	Garaże na wysokości PO Tarnowskie Góry Osada Jana od km około 32+200 do km około 32+600
163	128	1(4)	32,304	32,309	0,005	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - przejście pod torami.
164	128	1(4)	32,309	32,600	0,291	Garaże na PO Tarnowskie Góry Osada Jana od km około 32+200 do km około 32+600
165	128	1(4)	32,600	32,802	0,202	Budynki mieszkalne dz. nr 1066/2, 1065/2, 2009/2, 3156/2, 2007/2, 417/2,
166	128	1(4)	32,802	32,807	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości.
167	128	1(4)	32,865	32,870	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości.
168	128	1(4)	32,870	33,229	0,359	Budynki mieszkalne i użyteczności publicznej dz. nr 1028/2, 1596/2, 1670/2, 401/2, 399/2, 388/2, 351/2, 348/2, 1055/2, 1057/2, 1058/2, 3301/2, Budynek mieszkalny rejon ul. Targowa 7, Tarnowskie Góry (Osada Jana) (km 33+020) - wpisany do GEZ/WEZ
169	128	1(4)	33,229	33,244	0,015	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - wiadukt kolejowy
170	128	1(4)	33,362	33,367	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
171	128	1(4)	33,367	33,615	0,248	Zabudowania prywatne na dz. nr 4523/19, 5442/19, 5443/19 oraz na działkach kolejowych terenu zamkniętego nr 5640/11 Budynek PKP ZLK w Tarnowskich Górach w km 33+400 i nr 5795/31 Budynek warsztat ISE w TG w rejonie wiaduktu w km 33+617 wpis GEZ.
172	129	1(3)	39,889	39,894	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
173	129	1(3)	39,894	40,036	0,142	Nowoprojektowana nastawnia TGE + budynek dworca kolejowego Miasteczko Śląskie wpisany do GEZ, działka kolejowa nr 170/51
174	129	1(3)	40,036	40,041	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
175	129	1(3)	40,122	40,127	0,005	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - przejście pod torami
176	129	1(3)	40,680	40,693	0,013	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - wiadukt kolejowy
177	129	3	46,637	46,655	0,018	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - wiadukt kolejowy

L.p.	Nr linii	Tor nr	Kilometraż		Parametry	Informacje dodatkowe dotyczące chronionego obiektu
			Początek maty	Koniec maty	Długość maty [km]	
178	129	3	47,155	47,175	0,020	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - most kolejowy
179	129	3	47,213	47,229	0,016	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - wiadukt kolejowy
180	129	3	47,844	47,850	0,006	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - przejście pod torami
181	129	3	47,931	47,936	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
182	129	3	47,936	48,044	0,108	Budynek dworca kolejowego Kalety (km 47+900) wpisana do GEZ/WEZ dz. Nr 2540/98, 2533/58, 2537/51, 2536/51
183	129	3	48,044	48,049	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
184	129	3	48,354	48,359	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
185	129	3	48,359	48,414	0,055	Budynek ul. Gawlika 16 w Kaletach w km 48+390 wpisany do GEZ/WEZ, dz. Nr 2570/48
186	129	3	48,414	48,419	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
187	129	3	48,497	48,510	0,013	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - most kolejowy
188	130	1(4)	39,950	39,955	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
189	130	1(4)	39,955	40,032	0,077	Nowoprojektowana nastawnia TGE + budynek dworca kolejowego Miasteczko Śląskie wpisany do GEZ, działka kolejowa nr 170/51
190	130	1(4)	40,032	40,037	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
191	130	1(4)	40,122	40,127	0,005	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - przejście pod torami
192	130	1(4)	40,680	40,693	0,013	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - wiadukt kolejowy
193	130	4	46,634	46,652	0,018	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - wiadukt kolejowy
194	130	4	47,149	47,169	0,020	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - most kolejowy
195	130	4	47,208	47,224	0,016	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - wiadukt kolejowy
196	130	4	47,747	47,752	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
197	130	4	47,752	47,838	0,086	Budynek mieszkalny ul. 1 Maja w Kaletach w km 47+776 wpisana do GEZ dz. nr 26622/98
198	130	4	47,838	47,844	0,006	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - wiadukt kolejowy
199	130	4	47,844	47,896	0,052	Budynek harcówki przy ul. Gwoźdźnia w Kaletach (km 47+840) wpisana do GEZ dz. nr 4521/92
200	130	4	47,896	47,901	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
201	130	4	48,492	48,505	0,013	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - most kolejowy
202	950	4	0,000	0,044	0,044	Działka nr 5795/31 teren kolejowy budynek warsztat ISE w TG w rejonie wiaduktu w km 33+617 wpisany do GEZ.
203	950	4	0,044	0,049	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości

L.p.	Nr linii	Tor nr	Kilometraż		Parametry	Informacje dodatkowe dotyczące chronionego obiektu
			Początek maty	Koniec maty	Długość maty [km]	
204	950	4	0,181	0,186	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
205	950	4	0,186	0,631	0,445	Budynki w stacji Tamowskie Góry w tym budynek dworca w km 33+890 wpis GEZ działka nr 5784/31 oraz budynki PKP Sekcja drogowa, warsztat, budynek SOK na działkach 5779/31, 5781/31, 5782/31
206	950	4	0,631	0,636	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
207	950	4a	1,310	1,330	0,020	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - wiadukt kolejowy
208	950	4a	1,858	1,868	0,010	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - wiadukt kolejowy
209	951	12	0,000	0,074	0,074	Budynki w stacji Tamowskie Góry na działce 5769/27
210	951	12	0,074	0,079	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
211	951	12	0,735	0,755	0,020	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - przejście pod torami.
212	951	12	0,735	0,755	0,020	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - wiadukt kolejowy
213	951	12	1,283	1,293	0,010	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - przejście pod torami.
214	951	783	1,283	1,293	0,010	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - wiadukt kolejowy
215	951	784	1,283	1,293	0,010	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - wiadukt kolejowy
216	182	3	0,025	0,030	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości.
217	182	3/761	0,030	0,235	0,205	Budynki PKP Sekcja drogowa, warsztat, budynek SOK na działkach 5779/31, 5781/31, 5782/31, 5769/27.
218	182	761	0,235	0,240	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości.
219	182	771	0,902	0,922	0,020	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - wiadukt kolejowy
220	182	772	0,902	0,922	0,020	
221	182	771	1,453	1,463	0,010	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - wiadukt kolejowy
222	892	690	39,895	39,937	0,042	Rozjazd nr 920, linia nr 892, kilometraż wg linii nr 131
223	144	31	0,149	0,370	0,221	Budynki PKP Sekcja drogowa, warsztat, budynek SOK na działkach 5779/31, 5781/31, 5782/31, 5769/27. Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości.
224	144	31	0,370	0,375	0,005	
225	144	33	0,308	0,370	0,062	
226	144	33	0,370	0,375	0,005	
227	144	37	0,308	0,370	0,062	
228	144	37	0,370	0,375	0,005	
229	144	31a	0,960	0,965	0,005	
230	144	31a	0,965	1,013	0,048	Budynek nastawni wykonawczej w Sowicach TGA-7 (km 0+845 LK144) wpisany do GEZ, dz. 5704/97 i 5697/77. Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości.
231	144	33a	0,960	0,965	0,005	
232	144	33a	0,965	1,013	0,048	
233	144	35	0,965	0,970	0,005	
234	144	35	0,970	1,014	0,044	
235	144	47	0,979	0,984	0,005	

L.p.	Nr linii	Tor nr	Kilometraż		Parametry	Informacje dodatkowe dotyczące chronionego obiektu
			Początek maty	Koniec maty	Długość maty [km]	
236	144	47/49	0,984	1,017	0,033	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - wiadukt kolejowy
237	144	31a	1,013	1,034	0,021	
238	144	33a	1,014	1,035	0,021	
239	144	35	1,015	1,036	0,021	
240	144	49	1,016	1,037	0,021	
241	144	117	1,017	1,038	0,021	
242	144	115	1,018	1,039	0,021	
243	St. TG 144	8 i 6	0,243	0,248	0,005	
244	St. TG 144	8 i 6	0,248	0,310	0,062	Wraz z dodatkową 5 m strefą przejściową izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości.
245	St. Klt 129	7	47,844	47,850	0,006	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - przejście pod torami
246	St. Klt 129	9	47,844	47,850	0,006	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - przejście pod torami
247	St. Klt 129	5	48,354	48,359	0,005	Dodatkowa 5 m strefą przejściową izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
248	St. Klt 129	5	48,359	48,414	0,055	Budynek ul. Gawlika 16 w Kaletach w km 48+390 wpisany do GEZ/WEZ, dz. Nr 2570/48
249	St. Klt 129	5	48,414	48,419	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
250	St. Klt 129	5	48,497	48,510	0,013	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - most kolejowy
251	St. Klt 130	6a	47,795	47,800	0,005	Zabudowa mat pod rozjazdem nr 17 oraz w torze nr 6a
252	St. Klt 130	6 i 6a	47,800	47,838	0,038	Zabudowa mat pod rozjazdem nr 17 i 18 oraz w torze nr 6a i 6 Budynek harcówki przy ul. Gwoździa w Kaletach (km 47+840) wpisana do GEZ dz. nr 4521/92
253	St. Klt 130	6	47,838	47,844	0,006	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - wiadukt kolejowy
254	St. Klt 130	6	47,844	47,901	0,057	Budynek harcówki przy ul. Gwoździa w Kaletach (km 47+840) wpisana do GEZ dz. nr 4521/92
255	St. Klt 130	6	47,901	47,906	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
256	St. Klt 130	10, 8, 6	47,977	47,982	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
257	St. Klt 130	10, 8, 6	47,982	48,069	0,087	Budynek harcówki przy ul. Gwoździa w Kaletach (km 47+840) wpisana do GEZ dz. nr 4521/92
258	St. Klt 130	10, 8, 6	48,069	48,074	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
259	St. Klt 130	10, 8, 6	48,136	48,141	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
260	St. Klt 130	10, 8, 6	48,141	48,184	0,043	Budynek harcówki przy ul. Gwoździa w Kaletach (km 47+840) wpisana do GEZ dz. nr 4521/92
261	St. Klt 130	10, 8, 6	48,184	48,189	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
262	St. Klt 130	10, 8, 6	48,490	48,503	0,013	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynieryjnym - most kolejowy
263	St. Br 131	3	59,504	59,509	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości

L.p.	Nr linii	Tor nr	Kilometraż		Parametry	Informacje dodatkowe dotyczące chronionego obiektu
			Początek maty	Koniec maty	Długość maty [km]	
264	St. Br 131	3	59,509	59,565	0,056	Zabudowania na dz. nr 169/137
265	St. Br 131	3	59,565	59,570	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
266	St. Br 131	3	59,629	59,634	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
267	St. Br 131	3	59,634	59,737	0,103	Zespół budynków PKP w Boronowie wpisane do GEZ: budynek kasowy (dworzec), budynek magazynowy wraz z rampą - zbudowania na dz. nr 169/137
268	St. Br 131	3	59,737	59,742	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
269	St. Br 131	4	59,650	59,655	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
270	St. Br 131	4	59,655	59,685	0,030	Zespół budynków PKP w Boronowie wpisane do GEZ: budynek kasowy (dworzec), budynek magazynowy wraz z rampą - zbudowania na dz. nr 169/137
271	St. Br 131	4	59,685	59,690	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
272	St. Br 131	4	59,798	59,803	0,005	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - przepust
273	St. Br 131	3	59,800	59,805	0,005	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - przepust
274	St. Br 131	5	59,802	59,807	0,005	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - przepust
275	St. Br 131	6	59,803	59,808	0,005	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - przepust
276	St. Br 131	8	59,804	59,809	0,005	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - przepust
277	St. Br 131	6	60,157	60,162	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
278	St. Br 131	6	60,162	60,219	0,057	Budynek na działce nr 1017/137, Boronów
279	St. Br 131	6	60,219	60,224	0,005	Dodatkowa 5 m strefa przejściowa izolacji wibroakustycznej mniejszej grubości
280	St. Br 131	6	60,224	60,240	0,016	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - wiadukt kolejowy
281	St. Br 131	3	60,224	60,240	0,016	Izolacja wibroakustyczna na obiekcie inżynierskim - wiadukt kolejowy

9. Zaprojektować następujące rozwiązania w zakresie gospodarki ściekowej i wodami opadowymi i roztopowymi:

- a) budynki obsługi ruchu należy podłączyć do sieci wodociągowej,
- b) ścieki bytowe z budynków obsługi ruchu należy odprowadzać do zbiorników bezodpływowych bądź do istniejącej sieci kanalizacji sanitarnej,
- c) wody opadowe i roztopowe z odwodnienia peronów i podtorza należy odprowadzać do istniejących i projektowanych: rowów otwartych, kanalizacji deszczowej ewentualnie studni chłonnych lub rowów retencyjno-infiltracyjnych, w zależności od lokalnie występujących warunków wodno-gruntowych,

- d) wody opadowe i roztopowe z obiektów inżynierskich należy odprowadzać do istniejącej kanalizacji deszczowej, a w przypadku jej braku do istniejącego rowu/cieku, projektowanego odwodnienia torowego lub rozsącać w gruncie,
- e) wody opadowe i roztopowe z projektowanego układu drogowego należy odprowadzać poprzez wpusty drogowe do istniejącej kanalizacji deszczowej, istniejącego rowu/cieku, do projektowanego odwodnienia torowego lub rozsącać w gruncie.

III. Nie stwierdzam obowiązku przeprowadzenia:

- 1) ponownej oceny oddziaływania na środowisko,
- 2) postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 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.

IV. Nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej (rok po oddaniu inwestycji do użytkowania) w zakresie pomiarów hałasu na terenach faktycznie zagospodarowanych podlegających ochronie akustycznej, znajdujących się w sąsiedztwie linii kolejowych, a w szczególności:

- 1) w lokalizacjach zastosowania ekranów akustycznych (określonych w pkt II.7 Tabeli nr 8 decyzji),
- 2) budynków mieszkalnych zlokalizowanych w sąsiedztwie projektowanej linii kolejowej tj.: przy budynkach oznaczonych w analizie akustycznej jako poniższe punkty pomiarowe:

Tabela 9

Nazwa punktu	Numer receptora	Współrzędna Y [m]	Współrzędna X [m]	Kilometraż	Strona
PDH-1	10	6564382	5588354	29+816	L(W)
PDH-2	95	6561864	5589304	32+571	L(W)
PDH-3	163	6561436	5590039	33+451	P(E)
PDH-4	191	6561429	5590715	34+138	L(W)
PDH-5	311	6562967	5603832	48+062	P(E)
PDH-6	538	6561902	5589260	32+514	L(W)

Wyniki analizy porealizacyjnej, należy przedłożyć właściwemu organowi ochrony środowiska (Marszałkowi Województwa Śląskiego).

- V. W przypadku, gdy z analizy porealizacyjnej wyniknie konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, należy go utworzyć.
- VI. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji.
- VII. Nadaję decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

## UZASADNIENIE

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, działając przez pełnomocnika wystąpiły z wnioskiem z 25 lipca 2022 r. znak Nr IRETS4.452.8.2022.AŁ.2.ISW-00847-I (wpływ do tut. organu 27 lipca 2022 r.) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory - Tarnowskie Góry - Karsznice - Inowrocław - Bydgoszcz – Maksymilianowo”

dla zadania pn. „LOT B - Prace na linii kolejowej 131 na odcinku Nakło Śląskie (km 29,000) - Kalina (km 66,800) oraz zaprojektowanie podstacji trakcyjnych i infrastruktury kolejowej na linii kolejowej 131 i 144”.

Organem właściwym do wydania przedmiotowej decyzji jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach – dalej RDOŚ w Katowicach, zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t ustawy oos (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1112).

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.

Do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z 25 lipca 2022 r. znak Nr IRETS4.452.8.2022.AŁ.2.ISW-00847-I, uwzględniając brzmienie art. 74 ust 1 ustawy oos (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1029), załączono:

- 1) kartę informacyjną przedsięwzięcia sporządzoną w maju 2022 r., przez zespół autorski konsorcjum: lider firma Systra S.A. oddział Polska Wrocław, partner Biuro Projektowo-Konsultingowe BPK Mosty Sp. z o.o., za który podpisał się kierownik zespołu Pan Daniel Maranda,
- 2) poświadczony notarialnie odpis pełnomocnictwa nr IOR-0280-226/2021 z 20 grudnia 2021 r., udzielony Panu Jerzemu Dul Dyrektorowi Regionu Śląskiego PKP PLK S.A. Centrum Realizacji Inwestycji przez Pana Arnolda Bresch Członka Zarządu i Pana Radosława Celiński Członka Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych Spółki Akcyjnej z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74,
- 3) poświadczony notarialnie odpis pełnomocnictwa nr IOR-0280-228/2021 z 20 grudnia 2021 r., udzielony Panu Pawłowi Sarnackiemu Z-cy Dyrektora Regionu Śląskiego PKP PLK S.A. Centrum Realizacji Inwestycji przez Pana Włodzimierza Żmuda Członka Zarządu i Pana Radosława Celiński Członka Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych Spółki Akcyjnej z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74,
- 4) potwierdzenie wniesienia opłaty skarbowej w wysokości 205 zł (za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach) i 17 zł (za pełnomocnictwo),
- 5) kopię odpisu pełnego z rejestru przedsiębiorców nr KRS 0000037568 stan na dzień 25 lipca 2022 r.

Pismem z 8 sierpnia 2022 r. znak WOOŚ.420.37.2022.AS3.1 RDOŚ wezwał o uzupełnienie wniosku o poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej oraz mapę w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywany terenem, na którym będzie realizowane oraz terenem oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia. Przy piśmie z 7 września 2022 r. znak Nr IRETS4.452.8.2022.AŁ.4.ISW-00847.I

pełnomocnik przedłożył ww. dokumenty wraz z dodatkowym poświadczonym notarialnie odpisem pełnomocnictwa nr IOR-0280-228/2021 z 20 grudnia 2021 r., udzielonego Panu Pawłowi Sarnackiemu Zastępcy Dyrektora Regionu Śląskiego PKP PLK S.A. Centrum Realizacji Inwestycji przez Pana Arnolda Bresch Członka Zarządu i Pana Radosława Celiński Członka Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych Spółki Akcyjnej z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74 i opłatą skarbową.

Krąg stron postępowania ustalono w oparciu o art. 74 ustawy o oś, uznając za stronę każdego, czyjego interesu prawnego lub obowiązku dotyczy postępowanie albo kto żąda czynności organu ze względu na swój interes prawny lub obowiązek, czyli wnioskodawcę oraz wszystkie podmioty, którym przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości znajdujących się na przewidywanym terenie, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie i na przewidywanym obszarze, na który ono będzie oddziaływać, zaznaczonych na mapie (100 m od granic terenu objętego wnioskiem), o której mowa w art. 74 ust.1 pkt 3a ustawy o oś, stanowiącej załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W związku z tym, że liczba stron przedmiotowego postępowania przekracza 10, zgodnie z art. 74 ust. 3 ww. ustawy zastosowano przepisy art. 49 Kpa, powiadamiając strony o wszczęciu postępowania zawiadomieniem z 15 września 2022 r., znak:

WOOŚ.420.37.2022.AS3.2. Zawiadomienie zamieszczono na okres 14 dni na tablicy ogłoszeń oraz na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach. Pismem z 15 września 2022 r., przekazano przedmiotowe zawiadomienie, za pośrednictwem platformy e-PUAP, do gmin celem podania do wiadomości stronom w sposób zwyczajowo przyjęty w gminie (Gmina Herby, Gmina Boronów, Gmina Koszęcin, Miasto Kalety, Miasta Miasteczko Śląskie, Gmina Tworóg, Miasto Tarnowskie Góry, Gmina Świerklany, Miasto Piekary Śląskie oraz Miasto Radzionków). Wszystkie zawiadomienia/obwieszczenia o czynnościach podejmowanych w przedmiotowej sprawie kierowano do stron postępowania w ten sam sposób.

Wypełniając dyspozycję art. 61 § 4 ustawy Kodeksu postępowania administracyjnego strony postępowania powiadomiono o wszczęciu postępowania administracyjnego oraz kolejnych jego etapach, 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 oraz do zgłaszania ewentualnych uwag i wniosków.

Przedsięwzięcie polegać będzie na modernizacji linii kolejowej nr 131 na odcinku Nakło Śląskie (km 29+000) – Kalina (km 68+800) wraz z fragmentami linii kolejowych stycznych prowadzonej w ramach projektu „Prace na linii kolejowej C-E-65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo dla zadania pn. LOT B – Prace na linii kolejowej 131 na odcinku Nakło Śląskie (km 29,000) – Kalina (km 66,800) oraz zaprojektowanie podstacji trakcyjnych i infrastruktury kolejowej na linii kolejowej 131 i 144”.

Modernizacja linii przewiduje dostosowanie infrastruktury kolejowej do prędkości 140 (160) km/h dla pociągów pasażerskich, 120 km/h dla towarowych. Celem inwestycji jest usprawnienie ruchu dla przewozów pasażerskich i towarowych oraz podniesienie standardów technicznych i parametrów eksploatacyjnych w obrębie modernizowanej linii kolejowej. W ramach przedsięwzięcia zakłada się: wymianę elementów nawierzchni, wzmocnienie podtorza w miejscach, które wynikają z przeprowadzonych badań geotechnicznych, modernizację/przebudowę obiektów inżynierskich (mosty, wiadukty, przepusty, kładki, przejścia, ściany oporowe), rozbiórkę istniejących i budowę nowych peronów wraz z przejściami do peronów i infrastrukturą towarzyszącą, oczyszczenie, udroźnienie bądź odbudowę rowów na szlaku, przebudowę/budowę odwodnienia na stacjach, w obrębie stacji przebudowę głowic stacyjnych, zabudowę nowych urządzeń zewnętrznych i wewnętrznych SRK oraz urządzeń branży telekomunikacyjnej, a także zmianę układu torowego w przypadku braku możliwości dostosowania peronów. W zakres

inwestycji wchodzi inne elementy, tj.: przebudowa linii wysokiego napięcia 110 kV, budowa i przebudowa dróg asfaltowych, przebudowa kanalizacji deszczowej i sanitarnej, przebudowa gazociągu wysokiego ciśnienia (5,4 MPa), przebudowa rurociągów wodociągowych magistralnych, regulacja cieków, modernizacja/przebudowa obiektów inżynieryjnych. Dla części obiektów inżynieryjnych przewidziano prace polegające na przebudowie bądź rozbiórce i budowie nowych. W pozostałych obiektach przewiduje się remont lub prace konserwacyjne. Ponadto zakłada się budowę wiaduktów drogowych w związku z likwidacją przejazdów kolejowych oraz budowę przejść podziemnych na peronach. Przewiduje się również prace remontowe oraz wyburzenia (rozbiórki) obiektów kubaturowych. W przypadku pozostałych cieków możliwe będzie ich ewentualne przełożenie w granicach kilku metrów, z zachowaniem ciągłości przepływu. Powierzchnia terenu kolejowego w stanie istniejącym wynosi około 375,01 ha, zaś po realizacji inwestycji wynosić będzie 796,29 ha. Przewidziano wykup terenu o powierzchni około 421,28 ha. Transport maszyn i materiałów, podobnie jak wywóz gruzu i innych odpadów – odbywać się będą za pomocą transportu drogowego i kolejowego.

Inwestycja ta jest zaliczana do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w § 3 ust. 2 pkt 1 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839 z późn. zm.), jako przebudowa linii kolejowej wchodzącej 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.), wymienionej w § 2 ust. 1 pkt 29 ww. rozporządzenia. Ponadto w zakres inwestycji wchodzi inne elementy kwalifikujące się także do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, w tym:

- przebudowa linii wysokiego napięcia 110 kV, kwalifikowana, zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 ww. rozporządzenia, w związku z § 3 ust. 1 pkt. 7 ww. rozporządzenia, do napowietrznych linii elektroenergetycznych o napięciu znamionowym nie mniejszym niż 110 kV inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 6 ww. rozporządzenia,
- budowa i przebudowa dróg asfaltowych o długości powyżej 1 km, kwalifikowana, zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 ww. rozporządzenia, w związku z § 3 ust. 1 pkt. 62 ww. rozporządzenia, jako przebudowa, rozbudowa dróg o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 ww. rozporządzenia lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody,
- przebudowa kanalizacji deszczowej i sanitarnej o łącznej długości powyżej 1 km, kwalifikowana, zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 ww. rozporządzenia, w związku z § 3 ust. 1 pkt. 81 ww. rozporządzenia, jako przebudowa, rozbudowa sieci kanalizacyjnych o całkowitej długości przedsięwzięcia nie mniejszej niż 1 km, z wyłączeniem przebudowy tych sieci metodą bezwykopową, sieci kanalizacji deszczowej zlokalizowanych w pasie drogowym i obszarze kolejowym oraz przyłączy do budynków,

- przebudowa gazociągu wysokiego ciśnienia (5,4 MPa), kwalifikowana, zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 ww. rozporządzenia, w związku z § 3 ust. 1 pkt. 31 ww. rozporządzenia, jako przebudowa, rozbudowa instalacji do przesyłu gazu inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 20 ww. rozporządzenia oraz towarzyszące im tłocznie lub stacje redukcyjne, z wyłączeniem gazociągów o ciśnieniu nie większym niż 0,5 MPa i przyłączy do budynków; przy czym tłocznie lub stacje redukcyjne budowane, montowane lub przebudowywane przy istniejących instalacjach przesyłowych nie są przedsięwzięciami mogącymi znacząco oddziaływać na środowisko,
- przebudowa rurociągów wodociągowych magistralnych, kwalifikowana, zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 ww. rozporządzenia, w związku z § 3 ust. 1 pkt. 71 ww. rozporządzenia jako przebudowa, rozbudowa rurociągów wodociągowych magistralnych do przesyłania wody oraz przewodów wodociągowych magistralnych doprowadzających wodę od stacji uzdatniania do przewodów wodociągowych rozdzielczych, z wyłączeniem ich przebudowy metodą bezwykopową,
- regulacja cieków, kwalifikowana zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 67 ww. rozporządzenia jako budowie przeciwpowodziowe, w rozumieniu art. 16 pkt 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne, z wyłączeniem przebudowy wałów przeciwpowodziowych polegającej na doszczelnieniu korpusu wałów i ich podłoża w celu ograniczenia możliwości ich rozmycia i przerwania w czasie przechodzenia wód powodziowych, a także regulacja wód.

Przed wydaniem postanowienia co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko tutejszy organ zasięgnął opinii zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 ustawy oos, z uwagi na przebieg linii kolejowych przez teren kilku gmin, uwzględniając brzmienie art. 6a. ust 1 ustawy oos, z którego wynika, że jeżeli przedsięwzięcie, dla którego jest wydawana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, ma być realizowane na terenie położonym na obszarze właściwości miejscowej dwóch lub więcej organów opiniujących orzekanie w imieniu tych organów należy do organu, na obszarze właściwości miejscowej którego znajduje się większa część terenu, na którym ma być realizowane przedsięwzięcie, oraz fakt, że większość planowanego przedsięwzięcia zlokalizowana jest:

- na terenie gmin miejskich powiatu tarnogórskiego, właściwym organem inspekcji sanitarnej jest Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bytomiu,
- w regionie wodnym środkowej Odry, właściwym organem w sprawach ocen wodnoprawnych jest Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

Natomiast na podstawie art. 6 ustawy oos, w związku z tym, że RDOŚ w Katowicach jest jednocześnie organem prowadzącym postępowanie i opiniującym, wymogu opiniowania przez tut. organ nie stosuje się.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bytomiu w opinii znak ZNS.9027.6.30.145.2022 z 3 października 2022 r. przedstawił swoje stanowisko o odstąpieniu od konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie pismem znak GL.RZŚ.435.81.2021.AS z 7 października 2022 r., wystąpił do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o zaopiniowanie

planowanego przedsięwzięcia w zakresie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Ponadto pismem znak GL.RZŚ.435.81.2022.AS/KJ z 21 października 2022 r. wezwał do uzupełnienia KIP. Uzupełnienie w tym zakresie wpłynęło wraz z pismem z 17 listopada 2022 r. Nr IRETS4.452.8.2022.AŁ.5.ISW-00847-I (uzupełnienie na wezwanie RDOŚ z 28 października 2022 r. znak WOOŚ.420.37.2022.AS3.10). Po zgromadzeniu niezbędnego materiału dowodowego, w tym opinii znak PO.RZŚ.435.182.2022.JB z 26 października 2022 r. Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, postanowieniem zn. GL.RZŚ.435.81.2022.AS z 9 grudnia 2022 r., Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie stwierdził konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko ze względu na 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.

Tutejszy organ biorąc pod uwagę uwarunkowania zawarte w art. 63 ust. 1 ustawy oos, postanowieniem z 11 stycznia 2023 r. znak WOOŚ.420.37.2022.AS3.7 nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Następnie postanowieniem z 21 marca 2023 r. znak WOOŚ.420.37.2022.AS3.12 (po upływie terminu na złożenie zażalenia na ww. postanowienie) zawiesił postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, do czasu przedłożenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. O ww. czynnościach zawiadomiono strony obwieszczeniami (obwieszczenie z 16 stycznia 2023 r. znak WOOŚ.420.37.2022.AS3.8 o wydanym postanowieniu o obowiązku oos oraz obwieszczenie z 21 marca 2023 r. znak WOOŚ.420.37.2022.AS3.12 o zawieszeniu postępowania). Przedmiotowe obwieszczenia, za pośrednictwem platformy e-PUAP, przekazano do gmin celem podania do wiadomości stronom w sposób zwyczajowo przyjęty w danej gminie (Gmina Herby, Gmina Boronów, Gmina Koszęcin, Miasto Kalety, Miasto Miasteczko Śląskie, Gmina Tworóg, Miasto Tarnowskie Góry, Gmina Świerklany, Miasto Piekary Śląskie oraz Miasto Radzionków).

Wraz z pismem z 27 kwietnia 2023 r. znak IRETS4.452.8.2023.AŁ.2.2.ISW-00847-I Pan Jerzy Dul, jako pełnomocnik PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74, przedłożył raport o oddziaływaniu na środowisko planowanego – dalej zwany ROŚ, sporządzony w lutym 2023 r. przez zespół autorski konsorcjum: lider firma Systra S.A. oddział Polska Wrocław, partner Biuro Projektowo-Konsultingowe BPK Mosty Sp. z o.o., za który podpisał się kierownik zespołu Pan Daniel Maranda.

Do ww. pisma dołączono również:

- poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej, w wersji elektronicznej, obejmującą przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać,
- zaktualizowaną mapę, w postaci papierowej oraz elektronicznej z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszarem, na który będzie oddziaływać.

Wobec powyższego ustąpiła przyczyna zawieszenia postępowania administracyjnego i postanowieniem z 9 maja 2023 r. znak WOOŚ.420.37.2022.AS3.14 postępowanie zostało podjęte z urzędu. O wydaniu ww. postanowienia zawiadomiono strony obwieszczeniem z 11 maja 2023 r. znak WOOŚ.420.37.2022.AS3.15.

Pismem z 12 maja 2023 r. znak WOOŚ.420.37.2022.AS3.16 RDOŚ w Katowicach wezwał pełnomocnika inwestora do wyjaśnienia zmian terenu realizacji przedsięwzięcia oraz obszaru oddziaływania w przedłożonym raporcie wraz z załącznikami.

Pismem z 1 czerwca 2023 r. znak IRETS4.452.8.2023.AŁ.3.ISW-00847-I, pełnomocnik inwestora uzupełnił materiał dowodowy w zakresie zmian zakresu inwestycji wyjaśniając, że obecnie planuje się prace na następujących odcinkach linii kolejowych:

- nr 131 na odcinku od km 28+500 do km 68+940,
- nr 144 na odcinku od km 0+149 do km 14+630,
- nr 143 na odcinku od km 0+800 do km 7+430,

oraz że zmiany terenu realizacji dotyczą również miejsc, gdzie przebiegać ma projektowana infrastruktura towarzysząca linii kolejowej. W piśmie wskazał również działki ewidencyjne wyłączone z zakresu inwestycji.

W związku ze zmianą zakresu inwestycji, decyzją z 19 czerwca 2023 r. znak WOOŚ.420.37.2022.AS3.17 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach umorzył w części postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory - Tarnowskie Góry - Karsznice - Inowrocław - Bydgoszcz – Maksymilianowo” dla zadania pn. „LOT B - Prace na linii kolejowej 131 na odcinku Nakło Śląskie (km 29,000) - Kalina (km 66,800) oraz zaprojektowanie podstacji trakcyjnych i infrastruktury kolejowej na linii kolejowej 131 i 144”, w zakresie określonym w załączniku 1 do tamtejszej decyzji, w którym przedstawiono numery działek ewidencyjnych wyłączonych z realizacji przedsięwzięcia i określonym w załączniku 2 do decyzji, w którym przedstawiono numery działek ewidencyjnych wyłączonych z obszaru oddziaływania przedsięwzięcia. O wydanej decyzji zawiadomiono strony obwieszczeniem z 19 czerwca 2023 r. znak WOOŚ.420.37.2022.AS3.18.

Drogą mailową (pismo z 13 lipca 2023 r.) strona zwróciła się do organu o udostępnienie wszystkich rozstrzygnięć dotyczących przedmiotowego postępowania. Pismem z 20 lipca 2023 r. znak WOOŚ.420.37.2022.AS3.20 udzielono odpowiedzi na ww. maila.

W toku postępowania tutejszy Organ dokonał weryfikacji dokumentacji złożonej wraz z wnioskiem, w tym ROŚ z lutego 2023 r. i wezwał do uzupełnienia dokumentacji pismem z 28 czerwca 2023 r. znak WOOŚ.420.37.2022.AS3.19. Pismem z 21 lipca 2023 r. znak IRETS4.452.8.2023.AŁ.4.ISW-00847-I pełnomocnik inwestora przedłożył Aneks nr 1. Po analizie przedłożonego dokumentu RDOŚ w Katowicach pismem z 26 lipca 2023 r. znak WOOŚ.420.37.2022.AS3.21 ponownie wezwał do uzupełnienia dokumentacji o aktualną mapę terenu realizacji i obszaru oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia. Pełnomocnik inwestora wraz z pismem z 8 sierpnia 2023 r. znak IRETS4.452.8.2023.AŁ.5.ISW-00847-I przedłożył ww. mapę.

Po analizie przekazanego materiału tutejszy organ stwierdził konieczność uzupełnienia dokumentacji, zatem w piśmie z 22 sierpnia 2023 r. znak WOOŚ.420.37.2022.AS3.22 wezwał do uzupełnienia raportu oddziaływania na środowisko. Pismem z 15 września 2023 r. znak IRETS4.452.8.2023.AŁ.6.ISW-00847-I pełnomocnik inwestora Pan Jerzy Dul przekazał aneks nr 2 do raport o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia wraz z załącznikami.

Ponadto w złożonym przy piśmie z 15 września 2023 r. Aneksie nr 2, wnioskodawca dokonał korekty terenu realizacji inwestycji, a tym samym zmienił się także obszar oddziaływania

przedsięwzięcia i uległ zmianie krąg stron postępowania. W związku z tym, tutejszy Organ powiadomił strony zawiadomieniem z 15 listopada 2023 r. znak WOOŚ.420.37.2022.AS3.24 o wprowadzonych zmianach i przysługujących im prawach wynikających z ustawy kpa.

Z uwagi na potrzebę dalszych wyjaśnień RDOŚ w Katowicach pismem z 15 listopada 2023 r. znak WOOŚ.420.37.2022.AS3.23 po raz kolejny wezwał do uzupełnienia dokumentacji o przedstawienie wpływu inwestycji w zakresie drgań/wibracji na zabudowę mieszkaniową oraz zabytki znajdujące się w zasięgu oddziaływania inwestycji.

13 listopada 2023 r. strony postępowania, w siedzibie Organu, zapoznały się ze zgromadzoną dokumentacją. W pismach skierowanych do RDOŚ w Katowicach w dniach od 12 października do 30 listopada 2023 r. strony przedstawiły uwagi do raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, które następnie przekazane zostały do pełnomocnika pismami z 15 listopada 2023 r. znak WOOŚ.420.37.2022.AS3.23 i 1 grudnia 2023 r. znak WOOŚ.420.37.2022.AS3.25 celem odniesienia się do kwestii w nich poruszanych. Pismem z 12 grudnia 2023 r. znak IRETS4.452.8.2023.AŁ.7.ISW-00847-I pełnomocnik inwestora Pan Jerzy Dul przekazał Aneks nr 3 do ROŚ wraz z załącznikami (odpowiedź na pismo WOOŚ.420.37.2022.AS3.23). Natomiast pismem z 21 grudnia 2023 r. znak IRETS4.452.8.2023.AŁ.8.ISW-00847-I pełnomocnik inwestora przekazał Aneks nr 4 do ROŚ wraz z załącznikami (odpowiedź na pismo WOOŚ.420.37.2022.AS3.25). Uwagi zostały omówione w dalszej części decyzji.

Po złożeniu ww. uzupełnień ROŚ z grudnia 2023 r. przez pełnomocnika inwestora, dokumentacja sprawy została ponownie zweryfikowana i 25 stycznia 2024 r. RDOŚ w Katowicach ponownie wezwał pismem znak WOOŚ.420.37.2022.AS3.26 do złożenia wyjaśnień w kwestiach analizy oddziaływania inwestycji w zakresie wibracji/drgań na etapie budowy i eksploatacji inwestycji. Odpowiedź na ww. kwestie została przekazana wraz z pismem z 5 marca 2024 r. znak IRETS4.452.8.2024.AŁ.3.ISW-00847-I - Aneks nr 5.

RDOŚ w Katowicach nie wystąpił o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bytomiu, gdyż postępowanie dotyczy przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko i organ ten wyraził wcześniej opinię, że nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Zatem zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 2 i 4 ustawy oos, opinia w tym przypadku nie jest wymagane.

Stosując przepisy art. 77 ust. 2 ustawy oos, pismem z 4 kwietnia 2024 r, znak WOOŚ.420.37.2022.AS3.27 wystąpiono o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia do organu właściwego do oceny wodnoprawnej tj. do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, który wydał opinię o konieczności przeprowadzenia oceny. Przy piśmie z 6 maja 2024 r. znak C.RZŚ.4900.37.2024.KWK.1 RZGW w Gliwicach PGW WP przedłużył termin wydania uzgodnienia do 3 czerwca 2024 r., następnie pismem z 3 czerwca 2024 r. znak C.RZŚ.4900.37.2024.KWK.3 (wpływ 12 czerwca 2024 r.) wezwał do uzupełnienia raportu.

Pismem z 17 czerwca 2024 r. znak WOOŚ.420.37.2022.AS3/KC.33 Organ wezwał pełnomocnika do uzupełnienia dokumentacji w zakresie wynikającym z ww. pisma RZGW w Gliwicach PGW WP. Przy piśmie z 2 lipca 2024 r. znak IRETS4.452.8.2024.AŁ.8.ISW-00847-I pełnomocnik Pan Paweł Sarnacki przedłożył Aneks nr 8.

Postanowieniem z 12 sierpnia 2024 r. znak C.RZŚ.4900.37.2024.KWK.5 Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach Państwowego Gospodarstwa

Wodnego Wody Polskie uzgodnił realizację przedsięwzięcia w wariantcie wybranym przez inwestora oraz określił warunki tej realizacji.

W niniejszej decyzji nie uwzględniono wszystkich warunków wynikających z ww. opinii, z uwagi na fakt, że część z nich sformułowana jest zbyt ogólnie, co nie pozwala na skuteczne ich wyegzekwowanie jak również warunków dotyczących ogólnej organizacji zaplecza budowy, stosowania sprzętu budowlanego sprawnego technicznie i wyposażenia zaplecza budowy w toalety ze szczelnymi zbiornikami, gdyż określają to przepisy szczegółowe m.in. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. z 2003 r., Nr 47, poz. 401) oraz Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (t.j. Dz. U. z 2003 r., Nr 169, poz. 1650 ze zm.), Rozporządzenie 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 (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 583 z późn. zm.) oraz Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 30 października 2002 r. w sprawie minimalnych wymagań dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy w zakresie użytkowania maszyn przez pracowników podczas pracy (Dz. U. Nr 191, poz. 1596 z późn. zm.).

Do decyzji nie przeniesiono ponadto warunków dotyczących szczegółowego postępowania z odpadami na etapie budowy i eksploatacji ponieważ te kwestie reguluje m.in. Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1587 z późn. zm.) oraz rozporządzenia wykonawcze do tej ustawy, w tym przede wszystkim Rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla magazynowania odpadów (Dz. U. poz. 1742) oraz Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 5 października 2015 r. w sprawie szczegółowego sposobu postępowania z olejami odpadowymi (Dz. U. poz. 1694).

W ramach analizy oddziaływania planowanego przedsięwzięcia rozpatrywano 2 warianty inwestycyjne przedsięwzięcia, racjonalny wariant alternatywny oraz wariant rekomendowany przez wnioskodawcę, a także wariant „zerowy”, czyli wariant niepodejmowania przedsięwzięcia, który zakłada jedynie prace utrzymaniowe na eksploatowanych odcinkach linii, zapewniające ich funkcjonowanie.

Z dokumentacji sprawy wynika (pismo Nr IRETS4.452.8.2024.AŁ.4.ISW-00847-I z 19 marca 2024 r.), że racjonalnym wariantem najkorzystniejszym dla środowiska jest wariant rekomendowany przez wnioskodawcę.

Dla wariantu niepodejmowania przedsięwzięcia istniejące parametry linii kolejowych nie ulegną zmianie, w tym prędkości konstrukcyjne, które wynoszą na poszczególnych liniach: LK131 -160 km/h (tor 1 i 2), LK127 – 120 km/h (tor 1), LK128 – 120 km/h (tor 1), LK129 – 120 km/h (tor 1), LK130 – 120 km/h (tor 1) i LK143 – 120 km/h i 160 km/h (tor 1), LK144 – 100 km/h i 160 km/h, LK950 – 40 km/h, LK951 – 40 km/h, LK954 – 40 km/h i LK979 – 40 km/h.

Inwestycja w obu analizowanych wariantach inwestycyjnych (alternatywnym i rekomendowanym) charakteryzuje się zasadniczo takimi samymi parametrami eksploatacyjnymi linii, układu torowego, przebudowy odwodnienia. Różnice między wariantami polegają na tym, że w wariantcie inwestycyjnym w obrębie miejscowości Boronów przewidziano budowę wiaduktu kolejowego nad drogą wojewódzką nr 907 (ul. Koszęcińska)

– tunel pod linią kolejową, natomiast w wariantcie alternatywnym przekroczenie modernizowanej linii kolejowej nastąpi poprzez budowę wiaduktu drogowego nad linią kolejową.

Ponadto wariant rekomendowany przez inwestora różni się od wariantu alternatywnego w zakresie układu drogowego oraz rozbiórki obiektów w następujących kwestiach:

1) wariant wybrany do realizacji przez inwestora:

- długość przebudowywanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 907 wynosić będzie 540 m,
- budowa 2 wiaduktów drogowych z dojazdami w ciągu ul. Sienkiewicza/ Cieszowskiej i Dworcowej/Sportowej nad drogą wojewódzką w gminie Boronów, równoległe do torów, po ich obu stronach,
- rozbiórka 42 obiektów.

2) wariant alternatywny:

- długość przebudowywanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 907 wynosić będzie 655 m,
- budowa dojazdów do wiaduktów drogowych na linią kolejową 131 w ciągu drogi wojewódzkiej 907, ul. Koszęcińskiej w gminie Boronów. Budowa 4 przęseł wiaduktów drogowych przekraczających po zachodniej stronie torów ciąg ulic Sienkiewicza i Cieszowską, następnie linią kolejową 131 oraz po wschodniej stronie torów ciąg ulic Dworcowej i Sportowej,
- rozbiórka 55 obiektów (42 obiekty j.w. i dodatkowo konieczność wyburzenia 5 domów mieszkalnych, 6 budynków gospodarczych, budynku Ludowego Klubu Sportowego „Jedność” Boronów oraz budynku handlowego).

W raporcie dokonano porównania oceny oddziaływania na środowisko dwóch wariantów, a w szczególności omówiono różnice pomiędzy wariantami w km 60+238 w rejonie Boronowa. W analizie porównawczej wariantów wzięto pod uwagę następujące kryteria: oddziaływanie na powierzchnię ziemi, przyrodę ożywioną, hałas, powietrze, wody powierzchniowe i podziemne, dobra materialne, obszary chronione i konflikty społeczne.

Z uwagi na fakt, że analizowane warianty dotyczą przebudowy istniejących linii kolejowych, charakteryzują się podobnym przebiegiem w terenie oraz zakresem prac, a na etapie eksploatacji podobnym obciążeniem i strukturą taboru kolejowego, ocena wpływu na poszczególne kryteria w obu wariantach nie różniła się.

Następnie dokonano oceny opisowej, z której wynikały następujące wnioski:

- na etapie budowy skala potencjalnego negatywnego wpływu poszczególnych wariantów wynika przede wszystkim z zakresu przewidzianych robót budowlanych. Ze względu na bardzo zbliżony zakres inwestycyjny analizowanych wariantów, należy założyć podobny wpływ i uciążliwości, jakie wystąpią podczas ich realizacji. Różnice wynikają jedynie z innych rozwiązań połączenia drogowo-kolejowego w rejonie Boronowa. Oddziaływanie na etapie prac budowlanych będzie tymczasowe i ustanie wraz z zakończeniem robót. W każdym z wariantów przewiduje się działania minimalizujące potencjalny negatywny wpływ na środowisko. Przeprowadzona analiza porównawcza wykazała, że warianty będą oddziaływać na powietrze, klimat glebę i ziemię, wody powierzchniowe i JCWP, wody podziemne i JCWPd, siedliska przyrodnicze, zwierzęta, formy ochrony przyrody, krajobraz oraz zabytki i stanowiska archeologiczne w sposób bezpośredni, nieznaczący i krótkoterminowy. Planowane przedsięwzięcie w wariantcie wybranym przez Inwestora obejmuje w większości istniejące linie kolejowe, nowe odcinki

budowane są w bliskim ich sąsiedztwie, w związku z powyższym nie przewiduje się wpływu na gleby i powierzchnię ziemi oraz na krajobraz. Jedyne w analizowanym wariantcie alternatywnym, w rejonie miejscowości Boronów, nieznacznie większy się oddziaływanie na gleby i powierzchnię ziemi, większe będzie także zajęcie terenu i wpływ na krajobraz. Obszar w rejonie Boronowa położony jest na terenie Parku Krajobrazowego Lasy nad Górną Liswartą i z uwagi na wyniesienie wiaduktu nad teren na kilka metrów będzie stanowił on nowy element dominujący. W przypadku wykonania przejścia drogi pod linią kolejową (tunel pod linią kolejową) zarówno wpływ na krajobraz, zajętość terenu oraz wyburzenia zabudowy będzie znacznie mniejszy (wariant inwestycyjny). Wycinka drzew i krzewów ograniczona będzie do minimum, usunięte zostaną drzewa i krzewy w związku z koniecznością zachowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz drzewa i krzewy kolidujące z infrastrukturą kolejową. W zakresie wpływu na dobra materialne, zabytki i krajobraz kulturowy, w zasięgu realizacji znajdują się obiekty objęte ochroną konserwatorską wpisane do Gminnych Ewidencji Zabytków Gminy Świerklaniec i Gminy Tarnowskie Góry (10 obiektów). Zgodnie z pismem nr GN.4125.13.2022 z dnia 20.07.2022 r. Gminy Świerklaniec obiekty z jej terenu zostaną wyłączone z Gminnej Ewidencji Zabytków. Pismem z WUOZ w Katowicach nr K-PT 5151.4.2021.AS z dnia 01.08.2022 otrzymano zgodę na ich rozbiórkę. Jednocześnie zgodnie z pismami otrzymanymi z Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Katowicach o nr K-PT 5151.4.2021.AS z dn. 01.08.2022 r. oraz nr K-PT 5151.5.2021.AS z dnia 06.12.2022 r. została dopuszczona możliwość rozbiórki obiektów zabytkowych kolidujących z realizacją planowanej inwestycji. Jednocześnie część z nich odjęta będzie remontami w ramach modernizacji linii kolejowej. Ponadto w buforze 200 m od planowanych do przebudowy linii kolejowych znajdują się obiekty objęte ochroną konserwatorską. W celu minimalizacji potencjalnego oddziaływania przewiduje się lokalizację zaplecza budowy i baz materiałowych w taki sposób, aby w sąsiedztwie obiektów zabytkowych nie magazynować materiałów oraz nie zbierać odpadów, a także nie lokalizować parkingów i baz paliwowych.

Skala oddziaływania na siedliska przyrodnicze, florę oraz faunę na etapie budowy w obu wariantach jest porównywalna. Na obszar Natura 2000 Podziemia Tarnogórsko-Bytomskie PLH240003, nie przewiduje się negatywnego wpływu analizowanych wariantów przedsięwzięcia ze względu na prowadzenie na ich terenie tylko prac związanych z wykonaniem infrastruktury towarzyszącej – ułożeniem kabli teletechnicznych, elementów sterowania ruchem kolejowym. Ponadto modernizowana linia kolejowa przebiega przez teren Parku Krajobrazowego Lasy nad Górną Liswartą i jego otuliny co może stworzyć realne zagrożenie dla tej formy ochrony przyrody. Zarówno w raporcie jaki i niniejszej decyzji przewidziano działania mające na celu zniwelowanie do minimum przedmiotowych zagrożeń,

- na etapie eksploatacji wpływ inwestycji na środowisko w analizowanych wariantach oceniono jako nieznaczący dla wszystkich analizowanych komponentów. Planowane przedsięwzięcie obejmuje w większości istniejące linie kolejowe, a przeprowadzone prace przyczynią się do poprawy jakości infrastruktury linii kolejowych i zmniejszą ich oddziaływanie na środowisko. Przedsięwzięcie w obu wariantach skutkować będzie powstaniem linii kolejowych o obniżonym ryzyku awarii, z uwagi na wymianę układu torowego oraz remont lub przebudowę obiektów składających się na infrastrukturę kolejową. Po przebudowie linii kolejowych zapewnione będą najnowocześniejsze systemy informowania przed/o awariach. Na skutek wymiany elementów infrastruktury kolejowej

na etapie eksploatacji przedsięwzięcia ryzyko wystąpienia katastrofy naturalnej i budowlanej będzie znikome. W obu wariantach inwestycyjnych, ze względu na zbliżony zakres prac przewiduje się korzystny wpływ na warunki zdrowia i życia ludzi na etapie eksploatacji linii kolejowych. Realizacja planowanego przedsięwzięcia poprawi łączność pomiędzy stacjami pośrednimi. Jednocześnie pośrednio wpłynie na poprawę warunków życia mieszkańców miejscowości znajdujących się na przebiegu linii kolejowej oraz podróżnych z innych regionów,

- w zakresie analizy wpływu planowanego przedsięwzięcia na klimat, bezpośrednie emisje zanieczyszczeń mogą pochodzić ze spalania paliw wynikającego z ruchu pojazdów technicznych, jednak będą to sytuacje wyjątkowe. Planowane przedsięwzięcie w ramach analizowanych wariantów inwestycyjnych przyczyni się do rozwoju transportu kolejowego a przedmiotowe linie kolejowe, zwiększą swoją atrakcyjność przewozową. Realizacja przedsięwzięcia poprawi jakość infrastruktury i przyczyni się do wzrostu płynności ruchu, co wpłynie na poprawę efektywności energetycznej. Na skutek przejścia części ruchu drogowego, zarówno indywidualnego, jak i publicznego nastąpi zmniejszenie ilości zużywanego paliwa, co będzie miało bezpośrednie przełożenie na redukcję emisji gazów cieplarnianych do powietrza. W wyniku przeprowadzonej analizy stwierdzono, że nie ma potrzeby wprowadzania działań minimalizujących wpływ zmian klimatu na planowane przedsięwzięcie,
- głównym kryterium środowiskowym, rzutującym na końcową ocenę wariantów są uwarunkowania społeczne oraz klimat akustyczny. W obu wariantach przewiduje się potencjalne przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej. Jako rozwiązanie techniczne ograniczające oddziaływanie akustyczne przedmiotowej linii kolejowej nr 131 wraz z liniami stycznymi, proponuje się zastosowanie ekranów akustycznych, szyn szlifowanych - bezstykowych, chroniących najbardziej narażone na uciążliwość tereny chronione akustycznie. Ponadto za wyborem wariantu inwestycyjnego przemawia również mniejsze oddziaływanie w zakresie hałasu rozwiązania związanego z budową skrzyżowania drogowo- kolejowego z drogą wojewódzką nr 907 w km 60+238 Boronów. Wykonanie wiaduktu kolejowego nad drogą wojewódzką w ciągu modernizowanej linii kolejowej 131, zamiast wykonania wiaduktu drogowego nad linią kolejową, powoduje wyniesienie linii kolejowej na wysoką skarpe co generuje znacznie większy hałas,
- w przypadku braku realizacji przedsięwzięcia i pozostawienia linii kolejowej w stanie istniejącym (wariant „zerowy”, niepodjęcia przedsięwzięcia), potencjalny negatywny wpływ na środowisko mógłby być o wiele większy, aniżeli realizacja któregośkolwiek z wariantów inwestycyjnych. Wariant bezinwestycyjny zakłada jedynie prowadzenie bieżących prac utrzymaniowych, które z założenia nie mają na celu niwelacji negatywnego wpływu na środowisko. Bieżące prace utrzymaniowe będą źródłem uciążliwości dla środowiska, m.in. poprzez emisję hałasu spowodowaną pracą ciężkiego sprzętu, jednak wpływ ten będzie krótkotrwały i ustanie wraz z zakończeniem robót budowlanych.

Podsumowując powyższe, z uwagi na zbliżony wpływ na poszczególne elementy środowiska obu wariantów, przy wyborze wariantu przewidzianego do realizacji inwestor uwzględnił również doświadczenie przy innych tego typu inwestycjach i ostatecznie za jego wyborem zdecydowały następujące przesłanki:

- wariant charakteryzuje się nieznacznie mniejszym oddziaływaniem na środowisko (w zakresie takich kryteriów jak: hałas, wpływ na obszary chronione),
- wariant realizuje cele komunikacyjne spółki, w tym m.in. zwiększenie dostępności transportu kolejowego, poprawa niezawodności, wydajności i efektywności transportu kolejowego oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego i bezpieczeństwa osobistego podróżnych,
- wariant rekomendowany charakteryzuje się mniejszą zajętością terenu oraz mniejszą skalą wyburzeń obiektów.

Biorąc pod uwagę powyższe analizy oraz wyniki oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, brak jest podstaw do stwierdzenia braku możliwości realizacji przedsięwzięcia w wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę oraz przesłanek do wskazania innego wariantu dopuszczonego do realizacji spośród wariantów analizowanych w ROŚ, niż wybrany przez inwestora w oparciu o art. 81 ust 1 ustawy oos, zgodnie z którym, jeżeli z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika brak możliwości realizacji przedsięwzięcia w wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, za zgodą wnioskodawcy, wskazuje w decyzji, spośród wariantów, o których mowa w art. 66 ust. 1 pkt 5 ustawy oos, wariant dopuszczony do realizacji lub, w razie braku zgody wnioskodawcy, odmawia zgody na realizację przedsięwzięcia.

Szczegółowe dane o planowanym przedsięwzięciu, w wariantcie realizacyjnym znajdują się w charakterystyce będącej załącznikiem do niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Etap realizacji inwestycji będzie się wiązać z następującymi emisjami, związanymi z wykonywaniem robót budowlanych: emisją hałasu i wibracji (drgań), emisją zanieczyszczeń do powietrza, ścieków bytowych oraz wytwarzaniem odpadów. Emisje te oddziaływać będą na ludzi, jak również na środowisko przyrodnicze. W celu minimalizacji istotnych oddziaływań wskazano w punkcie I.2.A. niniejszej decyzji warunki, których przestrzeganie zapewni, że oddziaływanie tej fazy prac będzie miało charakter jak najmniej uciążliwy dla ludzi i środowiska.

Na podstawie danych zawartych w ROŚ, a także danych przestrzennych posiadanych przez tut. Dyрекcję (geoportal) można stwierdzić, że usytuowanie przedsięwzięcia zasadniczo, nie stwarza znaczącego zagrożenia dla środowiska oraz walorów przyrodniczych w rejonie inwestycji. Teren ten aktualnie jest przekształcony antropogenicznie i użytkowany. Niemniej jednak, biorąc pod uwagę obszary przyrodniczo cenne należy zaznaczyć, że inwestycja przechodzi przez obszar Natura 2000 Podziemia Tarnogórsko-Bytomskie PLH240003 na długości 4250 m, jak również przecina teren Parku Krajobrazowego Lasy nad Górną Liswartą na długości ok. 13990 m. W odległości ok. 4,5 km od analizowanej inwestycji położony jest obszar Natura 2000 Bagno w Korzonku PLH240029. W promieniu 5 km w stosunku do terenu realizacji inwestycji najbliższe położonymi formami ochrony przyrody są:

- pomniki przyrody, łącznie 9 drzew (odległość od 159 m do 375 m)
- użytk ekologiczny Torfowisko Dubiele (odległość 182 m),
- rezerwat przyrody Segiet (odległość ok. 3,4 km od rezerwatu i 2,95 od jego otuliny)
- rezerwat przyrody Rajchowa Góra (odległość ok. 4,8 km).

Obszar Podziemia Tarnogórsko-Bytomskie PLH240003 obejmuje system podziemnych wyrobisk, chodników i sztolni, które stanowią zimowisko nietoperzy. Na tym terenie występują siedliska wymienione w Załączniku I Dyrektywy Rady 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory oraz dwa gatunki nietoperzy - nocek duży (*Myotis myotis*) (1324) i nocek Bechsteina (*Myotis Bechsteini*) (1323) wymienione w Załączniku II tejże Dyrektywy. Ponadto stwierdzono tu hibernacje siedmiu gatunków nietoperzy niewymienionych w Załączniku II Dyrektywy Rady 92/43/EWG, ale chronionych na mocy prawa krajowego. Ostoja ta jest zasiedlana przez nietoperze również w okresie letnim. Przedmiotami ochrony obszaru są ww. dwa gatunki nietoperzy oraz siedliska przyrodnicze: murawy galmanowe (*Violetalia calaminariae*) (6130), żyzne buczyny (*Dentario glandulosae-Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*) (9130), ciepłolubne buczyny storczykowe (*Cephalanthero-Fagenion*) (9150).

Powyższy obszar został zatwierdzony decyzją Komisji Europejskiej 2008/25/WE z dnia 13 listopada 2007 r. i uznany jako obszar mający znaczenie dla Wspólnoty, a wyznaczony jako specjalny obszar ochrony siedlisk Rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 25 marca 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Podziemia Tarnogórsko-Bytomskie (PLH240003) (Dz. U. z 2022 r., poz. 910).

Dla ww. obszaru ustanowiono plan zadań ochronnych - Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 24 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Podziemia Tarnogórsko-Bytomskie PLH240003, zmienione Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 18 maja 2015 r. o zmianie zarządzenia w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Podziemia Tarnogórsko-Bytomskie PLH240003. Kolejną zmianę ww. zarządzenia reguluje zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 20 lipca 2023 roku, zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Podziemia Tarnogórsko-Bytomskie PLH240003 (<https://www.gov.pl/web/rdos-katowice/podziemia-tarnogorsko-bytomskie-plh240003>).

Dla siedliska muraw galmanowych (*Violetalia calaminariae*) (6130) celem działań ochronnych są:

- utrzymanie powierzchni siedliska na co najmniej 3,62 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów. Powierzchnia siedliska nie podlega zmianom lub zwiększa się (FV),
- utrzymanie oceny wskaźnika „charakterystyczna kombinacja florystyczna” na poziomie typowej, właściwej dla siedliska (FV),
- utrzymanie oceny wskaźnika „fizjonomia zbiorowiska roślinnego” na poziomie niskich muraw do 30 cm (wyjątkowo do 50 cm) z widocznym podłożem pomiędzy roślinami i płatami zauważalnymi z daleka, wyraźnie odróżniającymi się od otaczającej je roślinności (FV),
- utrzymanie oceny wskaźnika „obce gatunki inwazyjne” na poziomie braku gatunków inwazyjnych (FV),
- utrzymanie oceny wskaźnika „gatunki synantropijne i nitrofilne” na poziomie braku lub występowania pojedynczych gatunków synantropijnych i nitrofilnych (FV),
- utrzymanie oceny wskaźnika „gatunki ekspansywne roślin zielnych” na poziomie braku gatunków ekspansywnych lub występujących spoza listy gatunków składających się na typową kombinację florystyczną z pokryciem <10% (FV),

- poprawa oceny wskaźnika „występowanie krzewów i podrostu drzew” z poziomu powyżej 30% udziału krzewów i podrostu drzew (U2) do przedziału 10-30% występowania krzewów i podrostu drzew (U1). Osiągnięcie celu wykracza poza okres obowiązywania planu,
- poprawa oceny wskaźnika „niszczenie i zaśmiecanie hałd” z poziomu fizycznego niszczenia stanowisk wskutek działalności człowieka – poboru kruszywa z hałd, pożarów w wyniku palenia ognisk, nielegalnych wysypisk śmieci (U2) do poziomu sporadycznego zaśmiecania, wydeptywania, pojedynczych śladów ognisk w pobliżu stanowisk siedliska (U1). Osiągnięcie celu wykracza poza okres obowiązywania planu,
- utrzymanie oceny wskaźnika „ślady wypasu” na poziomie utrzymywania się murawy bez wypasu lub regularnie wypasanej (FV),
- uzupełnienie stanu wiedzy o siedlisku przyrodniczym i uwarunkowaniach jego ochrony.

Dla siedliska żyznych buczyn (*Dentario glandulosae Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*) (9130) celami działań ochronnych są:

- utrzymanie powierzchni siedliska na co najmniej 30,39 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów. Powierzchnia siedliska nie zmniejsza się, nie jest antropogenicznie pofragmentowana (FV),
- utrzymanie oceny wskaźnika „charakterystyczna kombinacja florystyczna” na poziomie typowej, właściwej dla siedliska przyrodniczego (z uwzględnieniem regionalnej i lokalnej specyfiki), w szczególności dominacji we wszystkich warstwach gatunków typowych dla siedliska z zachowaniem naturalnych stosunków ilościowych wraz z runem zdominowanym przez gatunki leśne, a nie porębowe lub łąkowe (FV),
- utrzymanie oceny wskaźnika „skład drzewostanu” na poziomie <15% gatunków obcych ekologicznie buczynom (co najwyżej 1 w opisie taksacyjnym wg metodyki urządzania lasu), oraz drzewostanu zdominowanego (>50%) przez gatunki buczynowe (FV),
- utrzymanie oceny wskaźnika „ekspansywne gatunki rodzime w runie” w przedziale 5-25% (U1),
- utrzymanie oceny wskaźnika „struktura pionowa i przestrzenna roślinności” na poziomie zróżnicowanej struktury, drzewostanu różnowiekowego, o zróżnicowanym przestrzennie zwarcie, zawsze z grupami i kępami starych drzew (FV),
- utrzymanie oceny wskaźnika „wiek drzewostanu (obecność starodrzewu)” na poziomie >10% udziału drzew starszych niż 100 lat (1 lub więcej w opisie taksacyjnym wg metodyki urządzania lasu) (FV),
- utrzymanie oceny wskaźnika „naturalne odnowienie drzewostanu” na poziomie obecnego naturalnego odnowienia, wypełniającego dogodnie do odnowienia miejsca, w szczególności naturalne luki i prześwietlenia, lub intensywnie pojawiające się w wyniku cięć obsiewnych, o składzie odpowiadającym składowi drzewostanu, przy rębniach nie wymagające uzupełnienia odnowieniem sztucznym więcej niż 10% (FV),
- utrzymanie oceny wskaźnika „gatunki obce w drzewostanie” na poziomie <5% tj. gatunków obcych występujących najwyżej miejscami lub pojedynczo i nie odnawiających się (FV),
- utrzymanie oceny wskaźnika „inwazyjne gatunki obce w podszycie i runie” na stanowiskach Segiet Zachód {9804}, Hipolit Wschód {1C30} i Hipolit Zachód {D35A} na poziomie braku inwazyjnych gatunków (FV), na stanowiskach Segiet Południe {BFD5} i Piekielec Centrum {C80A} na poziomie obecności najwyżej 1 gatunku, nie bardzo silnie ekspansywnego (U1), a na stanowiskach Segiet Północ {A2AF}, Piekielec

- Wschód {5578}, Piekielec Zachód {89DE} i Piekielec Południe {989B} na poziomie więcej niż 1 gatunku inwazyjnego albo 1 gatunku bardzo silnie ekspansywnego (U2),
- utrzymanie oceny wskaźnika „martwe drewno (łączne zasoby)” na poziomie >20 m<sup>3</sup>/ha (FV),
  - utrzymanie oceny wskaźnika „martwe drewno grubowymiarowe” na poziomie >5 szt./ha (FV),
  - utrzymanie oceny wskaźnika „mikrosiedliska drzewne (drzewa biocenotyczne)” na poziomie >20 szt./ha (FV),
  - utrzymanie oceny wskaźnika „inne zniekształcenia” na poziomie występujących zniekształceń, lecz mało znaczących (U1).

Dla siedliska ciepłolubnych buczyn storczykowych (*Cephalanthero-Fangenion*) (9150) celami działań ochronnych są:

- utrzymanie powierzchni siedliska na co najmniej 37 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów,
- utrzymanie oceny wskaźnika „gatunki charakterystyczne” na poziomie powyżej 10 (FV),
- utrzymanie oceny wskaźnika „gatunki ciepłolubne” w przedziale od 4 do 9 (U1),
- utrzymanie oceny wskaźnika „gatunki nawapienne” w przedziale od 4 do 9 (U1),
- utrzymanie oceny wskaźnika „naturalne odnowienie” na poziomie występowania odnowienia, ale braku dominacji runa (dopuszczalnego miejscowego znacznego rozwoju odnowienia w lukach drzewostanu) (FV),
- utrzymanie oceny wskaźnika „obce gatunki inwazyjne” na poziomie jednego gatunku obcego lub pokrycia do 5% gatunkami inwazyjnymi (U1),
- utrzymanie oceny wskaźnika „pokrycie przez gatunki traw” na poziomie do 30% (FV),
- utrzymanie oceny wskaźnika „struktura przestrzenna płatów siedliska” na poziomie płatów jednolitych lub tylko wyjątkowo rozdzielonych, obejmujących powyżej 60% (FV),
- utrzymanie oceny wskaźnika „gatunki dominujące” na poziomie dominacji typowych gatunków leśnych i pokrycia gatunków charakterystycznych przynajmniej 20% (FV),
- utrzymanie oceny wskaźnika „cenne składniki flory” na poziomie powyżej 3 gatunków (FV),
- utrzymanie oceny wskaźnika „gatunki obce ekologiczne w drzewostanie” na poziomie do 5% (FV),
- utrzymanie oceny wskaźnika „struktura drzewostanu na stanowisku” na poziomie naturalnej, zróżnicowanej (FV),
- uzupełnienie stanu wiedzy o siedlisku przyrodniczym i uwarunkowaniach jego ochrony.

Dla gatunku nocka Bechsteina (*Myotis bechsteinii*) (1323) celami działań ochronnych są:

- utrzymanie rozrodczej populacji gatunku na poziomie od 1 do 13 osobników z uwzględnieniem biologii gatunku,
- utrzymanie oceny wskaźnika stanu populacji „obecność gatunku” na poziomie odłowienia, w czerwcu lub lipcu, osobników nocka Bechsteina (dorosłych samców lub nie biorących udziału w rozrodzie samic) bez stwierdzenia wśród nich karmiących samic lub osobników młodocianych (U1),
- utrzymanie oceny wskaźnika stanu siedliska „powierzchnia i zasobność pokarmowa kompleksu leśnego” w przedziale 50-1100 jednostek równowartych 1 ha lasów liściastych lub 38 ha lasów iglastych i mieszanych (U1),

- utrzymanie oceny wskaźnika stanu siedliska „powierzchnia i struktura drzewostanu” w przedziale 40-1000 jednostek równoważnych 1 ha lasów liściastych lub 5 ha lasów iglastych i mieszanych (U1),
- utrzymanie oceny wskaźnika stanu siedliska „grubość drzew zapewniających potencjalne kryjówki dzienne” na poziomie mediany powyżej 60 cm (FV),
- utrzymanie oceny wskaźnika stanu siedliska „zwarcie podszytu liściastego” na poziomie mediany w przedziale 30-50% (U1),
- utrzymanie oceny wskaźnika stanu siedliska „zwarcie okapu w drzewostanie” na poziomie 4-5 (FV),
- utrzymanie oceny wskaźnika stanu siedliska „liczba śródleśnych zbiorników wodnych” na poziomie pojedynczych, małych zbiorników oraz pojedynczych rzeczek i rowów (U1),
- uzupełnienie stanu wiedzy o gatunku i uwarunkowaniach jego ochrony.

Dla ostatniego z przedmiotów ochrony – nocka dużego (*Myotis myotis*) (1324) celami działań ochronnych są:

- utrzymanie zimującej populacji gatunku na poziomie 130 osobników z uwzględnieniem biologii gatunku,
- utrzymanie oceny wskaźnika stanu populacji „liczebność” na stanowisku Blachówka Zachodnia na poziomie liczby osobników dorosłych większej niż 80% liczby z ubiegłego roku lub monitoringu oraz istotnego statystycznie średniego spadku liczebności z wielolecia nie większego niż 5% rocznie (w przypadku dostępności danych) (FV),
- utrzymanie oceny wskaźnika stanu siedliska „powierzchnia” w obszarze na poziomie nie ulegającej zmniejszeniu w ciągu ostatnich 5 lat powierzchni zimowiska wykorzystywanej przez nocki duże i dostępnej dla nietoperzy, a w przypadku zmniejszenia powierzchni wcześniej liczebność populacji ocenia się na FV tj. liczba osobników dorosłych większa niż 80% liczby z ubiegłego roku lub monitoringu oraz istotny statystycznie średni spadek liczebności z wielolecia nie jest większy niż 5% rocznie (FV),
- utrzymanie oceny wskaźnika stanu siedliska „zabezpieczenie przed niepokojeniem nietoperzy” w obszarze na poziomie utrudnionego dostępu ludzi do najważniejszych dla nocków dużych części obiektu co najmniej w okresie zimowym, przy możliwych i zdarzających się przypadkach wchodzenia osób niepowołanych lub braku zabezpieczenia dostępu przy niewielkiej presji (U1), a na stanowisku Blachówka Zachodnia na poziomie całkowitego zabezpieczenia przynajmniej w okresie zimowym i braku niepokojenia nietoperzy w trakcie hibernacji (FV),
- utrzymanie oceny wskaźnika stanu siedliska „dostępność wylotów dla nietoperzy” w obszarze na poziomie utraty drożności części zimowiska wykorzystywanej regularnie przez nocki duże w ciągu ostatnich 3 lat, przy jednoczesnych utrudnieniach przy pozostałych wlotach (kraty o gęstych pionowych prętach, obecność krzewów) lub małej liczbie wlotów stanowiącej utrudnienie lub zagrożenie dla nietoperzy (U1), a na stanowiskach Blachówka Zachodnia i Boże Wspomagaj na poziomie wlotów stale dostępnych i braku czynników utrudniających korzystanie z nich przez nietoperze (FV),
- utrzymanie oceny wskaźnika stanu siedliska „warunki mikroklimatyczne” co najmniej na stanowisku Blachówka Zachodnia na poziomie warunków mikroklimatycznych zbliżonych lub lepszych od tych w okresie referencyjnych we wszystkich częściach stanowiska regularnie zajmowanych przez nocki duże, albo pogorszonych warunków

mikroklimatycznych ponad 5 lat temu co najmniej w jednej części stanowiska, jednak bez wpływu na zmniejszenie liczebności ncocków dużych na całym stanowisku w odniesieniu do ich liczebności sprzed tego pogorszenia (FV),

- uzupełnienie stanu wiedzy o gatunku i uwarunkowaniach jego ochrony.

W ramach niniejszego postępowania, po analizie przedłożonej dokumentacji oraz danych będących w posiadaniu tuż. Organu przeanalizowano możliwość wystąpienia wpływu realizacji niniejszego zadania na obszar Natura 2000 Podziemia Tarnogórsko-Bytomskie PLH240003. Planowana inwestycja swoim zakresem przechodzi przez omawiany obszar na długości 4250 m w ramach prac polegających na wykonaniu infrastruktury towarzyszącej linii kolejowej tj. ułożeniem kabli teletechnicznych, elementów sterowania ruchem kolejowym (infrastruktura podziemna). W ramach badań terenowych przeprowadzonych na potrzeby ROŚ w obszarze analizowanej inwestycji zarejestrowano 8 gatunków nietoperzy, przy czym nie odnotowano gatunków będących przedmiotami ochrony analizowanego obszaru Natura 2000. Zgodnie z danymi Geoportal RDOŚ w promieniu kilometra od analizowanej inwestycji znajduje się łącznie 9 otworów wlotowych dla nietoperzy (w następujących odległościach od linii: 17 m, 110 m, 270 m, 400 m, 622 m, 722 m, 903 m, 944 m i 975 m). Ponadto zgodnie z danymi pozyskanymi z ekspertyzy wykonanej na potrzeby sporządzenia PZO (J. Cichocki, D. Łupicki, A. Ważna, 2013 r.) w odległościach ok. 60 m, 730 m, 795 m, 920 m od planowanej inwestycji zlokalizowane są stanowiska nocka dużego, który jest przedmiotem ochrony obszaru Podziemia Tarnogórsko-Bytomskie PLH240003. Niemniej jednak, biorąc pod uwagę, analizowane przedsięwzięcie polegające na przebudowie istniejącej już linii kolejowej, działania minimalizujące zawarte w niniejszej decyzji, takie jak:

- nadzór specjalisty chiropterologa - kontrola obiektów inżynierskich przewidzianych do rozbioru, przebudowy lub remontu (mosty, przepusty, budynki) pod kątem wykorzystania ich jako schronień letnich i zimowych nietoperzy,
- nadzór specjalisty chiropterologa - kontrola starszych egzemplarzy drzew pod kątem zasiedlenia ich przez nietoperze,
- montaż 30 skrzynek typu STRATMAN, które będą pełniły funkcję przejściowych schronień w czasie przelotów nietoperzy między kryjówkami zimowymi i letnimi, a także będą miejscem przebywania kolonii rozrodczych,
- stosowanie odpowiedniego oświetlenia na placu budowy, o możliwie najniższej emisji barw niebieskich i promieniowania UV - o szczelnych obudowach, które nie wabi owadów będących podstawowym pokarmem nietoperzy, co pozwoli na zmniejszenie skutków oddziaływania oświetlenia na tę grupę zwierząt, a także umożliwi im swobodną i niezakłóconą migrację w godzinach nocnych,
- zastosowanie oświetlenia dającego tzw. „ciepłe” widmo świetlne (np. sodowe, LED) o szczelnych obudowach na stacjach, przystankach oraz przejazdach kolejowo-drogowych w fazie eksploatacji inwestycji;

a także biorąc pod uwagę charakter inwestycji o ograniczonym zasięgu, ocenia się, że planowana inwestycja nie wpłynie negatywnie na chiropterofaunę, w tym na gatunki będące przedmiotami ochrony analizowanego obszaru Natura 2000. Należy również zaznaczyć, że wycinka roślinności kolidującej z planowaną inwestycją będzie ograniczona do minimum, a drzewa nie przeznaczone do usunięcia zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami. Skala usunięcia zieleni nie wpłynie negatywnie na trasy przelotów nietoperzy. Prace prowadzone w ramach przedsięwzięcia nie spowodują zmiany powierzchni ani przekształcenia charakteru i struktury siedlisk chiropterofauny.

Pozostałe przedmioty ochrony w postaci siedlisk przyrodniczych znajdują się w znacznym oddaleniu od inwestycji:

- murawy galmanowe (*Violetalia calaminariae*) (6130) oddalone są o ok. 2,5 km od linii kolejowej,
- żyzne buczyny (*Dentario glandulosae*-Fagenion, *Galio odorati*-Fagenion) (9130) oddalone są o ok. 3,4 km od linii kolejowej,
- ciepłolubne buczyny storczykowe (*Cephalanthero*-Fagenion) (9150) oddalone są o ok. 3,7 km od linii kolejowej.

Zakres planowanych prac na obszarze Natura 2000 ograniczony jest do wykonania infrastruktury towarzyszącej linii kolejowej tj. ułożenia kabli teletechnicznych, elementów sterowania ruchem kolejowym (infrastruktura podziemna). W ich wyniku, nie dojdzie do zniszczenia schronień nietoperzy, a siedliska przyrodnicze znajdują się w znacznym oddaleniu od planowanych robót. Wymienione prace nie kwalifikują się do grupy zagrożeń bezpośrednich, jak i potencjalnych na poszczególne przedmioty ochrony omawianego obszaru. Biorąc pod uwagę powyższe można stwierdzić, iż przedmiotowa inwestycja nie wpłynie negatywnie na przedmioty ochrony obszaru Natura 2000. Planowane przedsięwzięcie nie spowoduje zniszczenia siedlisk przyrodniczych - ich stan, jak i perspektywy ich ochrony nie będą zagrożone na skutek realizacji, ani eksploatacji analizowanego przedsięwzięcia ze względu na jego odległość od najbliższych zinventaryzowanych siedlisk i zasięg możliwych oddziaływań związanych z zamierzeniem. Ze względu na znaczną odległość prace prowadzone w ramach przedsięwzięcia nie spowodują zmiany powierzchni ani przekształcenia charakteru i struktury siedlisk będących przedmiotami ochrony. W związku z powyższym przedmiotowa inwestycja, nie będzie źródłem zidentyfikowanych zagrożeń dla przedmiotów ochrony, nie wpłynie pośrednio lub bezpośrednio na możliwość osiągnięcia celów działań ochronnych, ani nie wpłynie na realizację zaplanowanych działań ochronnych w obszarze Natura 2000 Podziemia Tarnogórsko-Bytomskie PLH240003.

Obszar Bagno w Korzonku PLH240029 położony jest w głębi borów sosnowych w pobliżu miejscowości Konopiska. Przeważająca część ostoi położona jest w nieznacznym zagłębieniu terenu. Obszar ten zlokalizowany jest w obrębie wierzchwinowej, piaskowcowej kulminacji Progu Herbskiego (Progu Środkowojurajskiego), na wododziale oddzielającym dolinę Liswarty (na zachód od obszaru) od doliny Warty (położonej na wschód od obszaru). W obrębie tej chronionej enklawy oraz w jej bezpośrednim otoczeniu znajduje się sieć rowów odwadniających, która wpłynęła na obniżenie poziomu wód gruntowych. W centralnej części obszaru znajdują się dwa zbiorniki wodne powstałe na skutek dawnej eksploatacji torfu (torfianki). Obejmuje istotny obszar występowania siedlisk wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej w tym: torfowiska przejściowe i trzęsawiska (kod: 7140), torfowiska wysokie zdegradowane, lecz zdolne do naturalnej i stymulowanej regeneracji (kod: 7120) oraz torfowiska wysokie z roślinnością torfotwórczą (kod: 7110). Odnotowano licznie rosnące tu gatunki chronione i rzadkie dla województwa śląskiego i Polski jak np.: rosiczka okrągłolistna, bagno zwyczajne, żurawina błotna, borówka bagienna. W obrębie powierzchni torfowiska znajdują się 2 zbiorniki wodne, o pow. około 0,5 ha, powstałe w wyniku eksploatacji torfu. Do torfowiska przylega różnej szerokości pas boru bagiennego, w większości dobrze wykształconego o różnym stopniu uwilgotnienia podłoża.

Obszar ten został zatwierdzony decyzją Komisji Europejskiej 2011/64/UE z dnia 10 stycznia 2011 r. i uznany jako obszar mający znaczenie dla Wspólnoty, a rozporządzeniem Ministra

Klimatu i Środowiska z dnia 25 marca 2022 r. (Dz. U. z 2022 r., poz. 866) wyznaczony jako specjalny obszar ochrony siedlisk.

Dla ww. obszaru Natura 2000 ustanowiono plan zadań ochronnych zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 11 grudnia 2020 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Bagno w Korzonku PLH240029 (Dz. Urz. Woj. Śl. z 2020 r. poz. 9020). 7 kwietnia 2023 roku obwieszczeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach przystąpiono do zmiany powyższego planu zadań ochronnych.

Celami działań ochronnych dla siedliska przyrodniczego torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzeria-Caricetea*) (7140) w projekcie zarządzenia są:

- utrzymanie powierzchni siedliska na co najmniej 1,88 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów. Powierzchnia siedliska nie podlega zmianom lub zwiększa się (FV);
- utrzymanie oceny wskaźnika „procent powierzchni zajęty przez siedlisko na transekcie” na obu stanowiskach na poziomie 80 – 100% (FV);
- utrzymanie oceny wskaźnika „gatunki charakterystyczne” na obu stanowiskach na poziomie powyżej 6 gatunków charakterystycznych lub mniej, lecz wówczas pokrycie gatunków charakterystycznych na stanowiskach powyżej 50% (FV);
- utrzymanie oceny wskaźnika „gatunki dominujące” na obu stanowiskach na poziomie dominacji gatunków charakterystycznych dla siedliska lub braku dominanta, lecz przewagi gatunków charakterystycznych (FV);
- utrzymanie oceny wskaźnika „pokrycie i struktura gatunkowa mchów” na obu stanowiskach na poziomie całkowitego pokrycia mchów ponad 50% i zajęcia przez mchy torfowce łącznie ponad 50% całkowitej powierzchni porośniętej przez wszystkie gatunki mchów (FV);
- utrzymanie oceny wskaźnika „obce gatunki inwazyjne” na obu stanowiskach na poziomie braku gatunków inwazyjnych (FV);
- utrzymanie oceny wskaźnika „gatunki ekspansywne roślin zielnych” na obu stanowiskach na poziomie braku lub pojedynczych gatunków ekspansywnych (FV);
- utrzymanie oceny wskaźnika „obecność krzewów i podrostu drzew” na stanowisku 1 {{...}} na poziomie braku lub pojedynczych krzewów i podrostu drzew (FV);
- poprawa oceny wskaźnika „obecność krzewów i podrostu drzew” na stanowisku 2 {{...}} z poziomu udziału mniejszego niż 15 % (U1) do poziomu braku lub pojedynczych krzewów i podrostu drzew (FV);
- poprawa oceny wskaźnika „stopień uwodnienia” na stanowisku 1 {{...}} z poziomu wody od 10 do 20 cm poniżej powierzchni torfowiska (poziom mierzony w piezometrze) (U1) do poziomu wody zawsze widocznej przynajmniej do wysokości podeszwy, a w przypadku poziomu wody mierzonego w piezometrze – powyżej, równo lub do 10 cm poniżej powierzchni torfowiska (FV);
- utrzymanie oceny wskaźnika „stopień uwodnienia” na stanowisku 2 {{...}} na poziomie wody zawsze widocznej przynajmniej do wysokości podeszwy, a w przypadku poziomu wody mierzonego w piezometrze – powyżej, równo lub do 10 cm poniżej powierzchni torfowiska (FV);
- utrzymanie oceny wskaźnika „pozyskanie torfu” na obu stanowiskach na poziomie torfu pozyskiwanego w przeszłości na znacznie większą skalę (powyżej 5% powierzchni torfowiska), wyraźnie widocznych śladów eksploatacji, obecnie braku pozyskiwania lub sporadycznego pozyskiwania i na bardzo małą skalę (U1);

- utrzymanie oceny wskaźnika „melioracje odwadniające” na obu stanowiskach na poziomie sieci rowów melioracyjnych oraz innych elementów infrastruktury w niewielkim stopniu oddziałujących na warunki wodne torfowiska z uwagi na brak konserwacji, częściowe uszkodzenie oraz naturalne zarastanie rowów bądź też podejmowane działania ochronne, np. budowę zastawek, zasypywanie rowów itp. (U1).

Celami działań ochronnych dla siedliska przyrodniczego bory i lasy bagienne (91D0) w projekcie zarządzenia są:

- utrzymanie powierzchni siedliska na co najmniej 3,81 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów. Powierzchnia siedliska nie zmniejsza się, nie jest antropogenicznie pofragmentowana (FV);
- utrzymanie oceny wskaźnika „gatunki charakterystyczne” na stanowisku na poziomie obecności >60% listy gatunków charakterystycznych (FV);
- utrzymanie oceny wskaźnika „gatunki dominujące” na stanowisku na poziomie dominacji we wszystkich warstwach gatunków, które dominują w „naturalnym” zbiorowisku roślinnym, przy zachwianych stosunkach ilościowych (U1);
- utrzymanie oceny wskaźnika „inwazyjne gatunki obce w runie” na stanowisku na poziomie braku gatunków inwazyjnych (FV);
- poprawa oceny wskaźnika „uwodnienie” z poziomu silnie przesuszonego (U2) do poziomu nieco przesuszonego (U1);
- utrzymanie oceny wskaźnika „wiek drzewostanu” na stanowisku na poziomie <20% udziału drzew starszych niż 100 lat, ale >50% udziału drzew starszych niż 50 lat (U1);
- utrzymanie oceny wskaźnika „gatunki obce geograficznie w drzewostanie” na stanowisku na poziomie <1% tych gatunków i nie odnawiających się (FV);
- utrzymanie oceny wskaźnika „gatunki obce ekologicznie w drzewostanie” na stanowisku na poziomie <10% tych gatunków (FV);
- utrzymanie oceny wskaźnika „naturalne odnowienie drzewostanu” na stanowisku na poziomie pojedynczego odnawiania się gatunków typowych dla siedliska (U1);
- utrzymanie oceny wskaźnika „występowanie mchów torfowców” na stanowisku na poziomie obniżonego pokrycia lub różnorodności gatunkowej (U1);
- utrzymanie oceny wskaźnika „występowanie charakterystycznych krzewinek” na stanowisku na poziomie występowania z „normalną” obfitością przy uwzględnieniu lokalnej specyfiki (FV);
- utrzymanie oceny wskaźnika „pionowa struktura roślinności” na stanowisku na poziomie antropogenicznie zmienionej struktury, lecz zróżnicowanej (U1);
- utrzymanie oceny wskaźnika „zniszczenia runa i gleby związane z pozyskaniem drewna” na stanowisku na poziomie braku zniszczeń (FV).

Mając na uwadze przedmioty ochrony ww. obszaru oraz określone cele przewidzianych działań ochronnych, dużą odległość inwestycji – ok. 4,5 km od analizowanego obszaru Natura 2000 i przedmiotów ochrony tego obszaru, a także zakres przedsięwzięcia, który nie zmieni oddziaływania inwestycji na etapie jej eksploatacji w stosunku do stanu istniejącego, ograniczoną, lokalną i tymczasową skalę oddziaływania na środowisko na etapie jej realizacji należy uznać, że inwestycja nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na obszar Natura 2000 Bagno w Korzonku PLH240029.

Inwestycja przebiega na długości 13 990 m przez teren Parku Krajobrazowego Lasy nad Górną Liswartą oraz na długości 2 640 m przez jego otulinę. Na obszarze Parku Krajobrazowego Lasy nad Górną Liswartą, obowiązują zakazy, m.in.: budowania nowych

obiektów budowlanych w pasie szerokości 100 m od naturalnych cieków i zbiorników wodnych, trwałego przekształcania powierzchni oraz usuwania zadrzewień śródpolnych (§ 3 ust. 1 pkt 1, 3 i 5 Rozporządzenia Nr 55/08 Wojewody Śląskiego z 25 sierpnia 2008 r. w sprawie Parku Krajobrazowego „Lasy nad Górną Liswartą”). Zgodnie z art. 17 ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r. poz. 1336 z późn. zm.), zakazy obowiązujące na terenie parku krajobrazowego nie dotyczą, m. in. realizacji inwestycji celu publicznego w rozumieniu art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2023 r. poz. 977 z późn. zm.). Niniejszy zapis ma zastosowanie w przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia – realizacja inwestycji polegającej na budowie i przebudowie linii kolejowej wraz z towarzyszącą infrastrukturą mieści się w ramach celu publicznego, o którym mowa w art. 6 pkt. 2 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami, gdzie za cel publiczny uznaje się m. in. wydzielenie gruntów pod linie kolejowe oraz ich budowę i utrzymanie. W związku z tym, iż planowane zadanie obejmuje w głównej mierze przebudowę istniejącego obiektu, który jest już trwale posadowiony w krajobrazie, nie przewiduje się również zmiany walorów krajobrazowych.

Analizowane przedsięwzięcie przecina korytarze ekologiczne:

- korytarz spójności obszarów chronionych Mała Panew,
- korytarze ekologiczne dla ssaków kopytnych i ssaków drapieżnych: Lasy Lublinieckie, K/LL - LGL, Lasy nad Górną Liswartą,
- korytarz ekologiczny IBS 2012 Bory Stobrawskie,
- regionalny korytarz ekologiczny dla ptaków Dolina Warty – Lasy Lublinieckie,
- ponadregionalny korytarz ekologiczny dla ptaków Lasy Lublinieckie.

Z uwagi na cel inwestycji, tj. modernizację istniejących już linii kolejowych, na terenie w 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.

Najbliżej zlokalizowanymi planowanej inwestycji pomnikami przyrody są drzewa, łącznie 9 sztuk, które rosną w odległości od 159 m do 375 m od linii kolejowej. Sama inwestycja w fazie realizacji odznacza się krótkotrwałym negatywnym oddziaływaniem na środowisko przyrodnicze, a duża odległość przedsięwzięcia od pomników przyrody uniemożliwia ich uszkodzenie/zniszczenie. W fazie eksploatacji przedsięwzięcie nie będzie generowało zagrożeń dla analizowanych pomników przyrody.

Użytek ekologiczny Torfowisko Dubiele jest zlokalizowany w odległości 182 m od planowanej inwestycji, tym samym linia kolejowa z nim nie koliduje. Należy także zaznaczyć, że w ramach prac modernizacji, w pobliżu tego użytku, nie zmieni się niweleta linii, nie będą wykonywane głębokie wykopy, a tym samym zmianie nie ulegną stosunki wodne, co jest istotne dla zachowania analizowanego użytku ekologicznego.

Biorąc pod uwagę odległość inwestycji – od ok. 1,4 do 4,8 km od pozostałych form ochrony przyrody t.j.: użytku ekologicznego Łąka trzęślicowa w Kaletach (odległości ok. 1,4 km), rezerwatu przyrody Segiet (odległość ok. 3,4 km od rezerwatu i 2,95 od jego otuliny), rezerwatu przyrody Rajchowa Góra (odległość ok. 4,8 km), a także zakres przedsięwzięcia, który nie zmieni oddziaływania inwestycji na etapie jej eksploatacji w stosunku do stanu istniejącego, ograniczoną, lokalną i tymczasową skalę oddziaływania na środowisko na etapie jej realizacji należy uznać, że inwestycja nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na ww. formy ochrony przyrody.

Analizowana inwestycja przebiega przez zróżnicowane obszary, zdominowane przez tereny silnie przekształcone przez człowieka. W rejonie linii kolejowej występują również grunty orne, tereny leśne, tereny zielone. Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie dotychczas wykorzystywanym jako tereny linii kolejowej. Inwentaryzacja przyrodnicza sporządzona na potrzeby ROŚ została przeprowadzona w okresie od marca 2022 do stycznia 2023 roku. Prace terenowe obejmowały linie kolejowe wraz z buforem minimum 200 metrów po obu ich stronach. W roś 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.

Na czas prowadzenia prac związanych z realizacją przedsięwzięcia podjęte będą działania mające na celu ochronę środowiska przyrodniczego, m.in. w kontekście lokalizacji zaplecza budowy i składowania materiałów oraz sprzętu budowlanego. Sformułowano warunek I.2.A.1, aby zaplecza budowy lokalizować w pierwszej kolejności na terenie kolejowym lub w obrębie terenów przekształconych antropogenicznie. W szczególności zaplecza budowy należy lokalizować, m.in.:

- poza terenami zadrzewionymi, w odległości co najmniej 2 m od rzutu koron drzew, które nie są przeznaczone do usunięcia,
- w odległości nie mniejszej niż 50 m od koryt cieków,
- poza obszarami określonymi w tabeli nr 1, które dotyczą: siedlisk przyrodniczych, siedlisk rozrodczych płazów, stanowisk chronionych roślin, dolin rzek.

Wskazano również, aby nadzór przyrodniczy każdorazowo oceniał i decydował o wyłączeniu dodatkowych terenów, które w jego ocenie zostaną uznane za cenne przyrodniczo, z lokalizacji zapleczy budowy.

Autorzy ROŚ wymienili 12 cennych siedlisk przyrodniczych i 4 stanowiska gatunku chronionego, zgodnie z tabelą nr 1, które należy wygradzić/oznakować dobrze widoczną, kolorową, ostrzegawczą podwójną taśmą, rozpiętą pomiędzy słupkami, jak w pkt I.2.A.2. W warunku tym, zaznaczono także, aby szczegółową lokalizację i długość wygradzenia określił botanik pełniący nadzór przyrodniczy. Po zakończeniu prac taśmę należy usunąć. Jak wskazano w ROŚ na dwóch odcinkach LK131, gdzie występują siedliska 7140 Torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzerio-Caricetea*) tj.: na odcinkach km 51+750 - 52+030 i 65+450 - 65+780 – linia kolejowa przebiega na nasypie, którego wysokość wynosi około 6 m, co oznacza konieczność zastosowania rowu odwodnieniowego (rów przy nasypie od strony wody dopływającej). Działaniem minimalizującym, w celu zapewnienia stagnacji wody w torfowisku, jest uszczelnienie rowu odwodnieniowego (od strony siedliska), w celu niedopuszczenia do odprowadzenia nim wody z torfowiska. Uszczelnienie należy wykonać za pomocą geomembrany w dnie i skarpach rowu. Powyższe działanie zapewni stabilizację poziomu wody w kopule torfowiska, a działania związane z przebudową torowiska nie wpłyną negatywnie na obniżenie jej poziomu. Z uwagi na powyższe sformułowano warunek - pkt. I.2.A.3.

W związku z realizacją przedsięwzięcia nastąpi konieczność usunięcia zieleni. Wycinka drzew i krzewów będzie ograniczona do niezbędnego minimum i będzie prowadzona głównie ze względu na zachowanie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, co wynika z kolei z zapisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej,

a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. z 2020 poz. 1247 z późn. zm.). Z uwagi na to, że jest to przebudowa istniejącego szlaku, bez istotnych korekt łuków - nie będą tworzone nowe korytarze pozbawione roślinności. Na potrzeby ROŚ przeprowadzono inwentaryzację zieleni - łącznie zinwentaryzowano 13 117 sztuk drzew oraz 158 124 m<sup>2</sup> obszarów/skupin zakrzewień/zadrzewień. Tereny w sąsiedztwie przedmiotowego odcinka linii kolejowej to głównie obszary leśne, rolnicze, nieużytki oraz obszary z zabudową luźną jednorodziną i zwartą, przemysłową (w mieście Tarnowskie Góry). Tereny rolnicze stanowią głównie obszary pól z uprawami zbóż i roślin okopowych, gdzie roślinność drzewiastą tworzą nieliczne remizy śródpolne w postaci pasm zadrzewień na miedzach śródpolnych, niewielkich kęp drzew i krzewów oraz nasadzenia odgradzające działki od linii kolejowej. W ich skład wchodzi głównie brzoza brodawkowata, sosna zwyczajna i klon zwyczajny. Zieleń wysoka na obszarach nieużytków jest reprezentowana przez brzozę brodawkowatą, czeremchę zwyczajną, topolę osikę, sosnę zwyczajną, wierzbę iwę, robinie akacjową. Na obszarach zabudowanych występuje zieleń wysoka typowa dla tego rodzaju terenów, którą tworzą nasadzenia drzew i krzewów ozdobnych w ogródkach przydomowych, sady z drzewami owocowymi. Sporadycznie spotyka się również gatunki drzew liściastych sadzonych w celach ozdobnych, tj. lipa drobnolistna, wierzby i inne. Zieleń wysoka związana z ciągami komunikacyjnymi występuje przede wszystkim w sąsiedztwie dróg lokalnych, wojewódzkich. Stanowi nasadzenia zieleni drogowej w postaci szpalerów jesionu wyniosłego, lipy drobnolistnej, kasztanowca zwyczajnego. 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 nieprzeznaczonych 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. I.2.A.4 tut. Organ uznał za niewystarczające zaproponowane w ROŚ rozwiązania dotyczące ich zabezpieczenia, dlatego sformułował ww. zapisy. Pozwoli to na zminimalizowanie strat zieleni, które nastąpią na skutek realizacji zamierzenia.

Jak podano w ROŚ, przeprowadzona inwentaryzacja przyrodnicza wykazała stanowiska roślin inwazyjnych, m.in.: nawłóć kanadyjską *Solidago canadense*, niecierpek drobnokwiatowy *Impatiens parviflora*, konyzę kanadyjską *Conyza canadensis*, nawłóć późną *Solidago gigantea ssp. serotina*, topinambur *Helianthus tuberosus*. Gatunki te stwierdzono na całej długości odcinka, w odpowiednich dla siebie siedliskach. Ponadto na odcinku od 60+500 do 66+400 nasyp kolejowy (po obu stronach) porośnięty jest inwazyjnym rdestowcem ostrokończystym *Reynoutria japonica*. Z uwagi na powyższe, w pkt. I.2.A.5 określono 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. Na terenie planowanej inwestycji i w buforze 200 m od osi linii kolejowej odnotowano obecność łącznie 94 gatunków ptaków. Inwestycja przebiega w znacznej części w śladzie istniejącej linii kolejowej, tym samym nie spowoduje utraty ich siedlisk w skali, która

zagroziłaby ich lokalnym populacjom oraz wpłynęła znacząco na właściwy stan ochrony gatunków. Ptaki będą mogły przenieść się poza obszar prowadzonych robót w inne tereny, dogodne 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 niszczeniu lęgów na etapie jego realizacji. W tym celu w pkt. I.2.A.6 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 wyprowadzenia młodych z gniazda.

Niezależnie od terminu wycinki, nie wcześniej niż 3 dni przed rozpoczęciem prac, specjalista teriolog - chiropterolog skontroluje drzewa oraz obiekty inżynierskie przewidziane do przebudowy lub remontu (mosty, przepusty, budynki przeznaczone do rozbiórki i przebudowy) pod kątem wykorzystania ich jako schronień letnich i zimowych nietoperzy (pkt. I.2.A.7). W trakcie prowadzonych badań na potrzeby ROŚ zarejestrowano obecność ośmiu gatunków nietoperzy: nocek wąsatek/Brandta *Myotis mystacinus/brandtii*, nocek rudy *Myotis daubentonii*, mroczek późny *Eptesicus serotinus*, karlik malutki *Pipistrellus pipistrellus*, karlik drobny *Pipistrellus pygmaeus*, karlik większy *Pipistrellus nathusii*, borowiec leśny *Nyctalus leisleri*, borowiec wielki *Nyctalus noctula*. Z tego względu, zgodnie z zasadą przezorności starsze egzemplarze drzew powinny zostać skontrolowane pod kątem zasiedlenia ich przez nietoperze, co zostało określone w pkt I.2.A.7. W wyniku realizacji analizowanej inwestycji może dojść w niewielkim stopniu do utraty żerowisk, miejsc rozrodczych i struktur liniowych, według których nietoperze przemieszczają się. W celu zminimalizowania strat w postaci utraconych miejsc rozrodczych nietoperzy sformułowano warunek jak w pkt II.1, aby zawiesić 30 skrzynek typu Stratmann na wysokości co najmniej 2,5 m pod nadzorem chiropterologicznym. Szczegółową lokalizację budek należy ustalić z właściwym miejscowo nadleśniczym oraz przeprowadzić pod nadzorem specjalisty chiropterologa pełniącego nadzór przyrodniczy. Ponadto chiropterolog z nadzoru przyrodniczego będzie dbał o coroczne czyszczenie i właściwą konserwację skrzynek, w tym ich wymianę w przypadku zużycia. Skrzynki będą miejscem przebywania kolonii rozrodczych, a także będą pełniły funkcję przejściowych schronień w czasie przelotów tych ssaków między kryjówkami zimowymi i letnimi. Jako kolejne działanie minimalizujące w odniesieniu do nietoperzy w pkt. I.2.A.17 wskazano stosowanie odpowiedniego oświetlenia zaplecza budowy, baz postojowych i placu budowy, o możliwie najniższej emisji barw niebieskich i promieniowania UV i szczelnych obudowach. Oświetlenie należy montować tak, aby nie rozpraszać światła (stosować lampy ze strumieniem skierowanym na określoną powierzchnię), powinno ono być skierowane w stronę zaplecza budowy. 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 w badanym buforze stwierdzono występowanie jednego gatunku płazów objętych ochroną ścisłą wg rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt, tj. jedno stanowisko traszki grzebieniastej *Triturus cristatus*. Częściowo chronionych płazów stwierdzono 4 gatunki, w tym 46 stanowisk żab zielonych kompleks [żaba śmieszka /żaba wodna /żaba jeziorkowa] *Pelophylax esculenta complex*, 9 stanowisk żaby trawnej *Rana temporaria*, 5 stanowisk ropuchy szarej *Bufo bufo*, 1 stanowisko kumaka nizinnego *Bombina bombina* i 1 stanowisko traszki zwyczajnej *Triturus vulgaris*. 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. I.2.A.8 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 wszystkich pracowników należy przeszkolić i poinformować 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 wygradzzeniami herpetologicznymi. W wyniku realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia część stanowisk herpetofauny ulegnie częściowemu, a część całkowitemu zniszczeniu (tabela nr 4). W przypadku zbiorników (rozlewisk) powstałych u podnóża nasypów kolejowych na skutek zaniedbań utrzymaniowych systemu odwodnienia, ze względu na fakt, że jednym z elementów przedsięwzięcia jest udrożnienie tegoż systemu odwodnienia, likwidacji ulegną całe stanowiska. Z uwagi na powyższe, 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. Siedliska do których przenoszone będą płazy będą wyznaczone przez nadzór herpetologiczny, biorąc pod uwagę możliwość przetrwania gatunku, na nowym stanowisku we właściwym stanie ochrony (pkt. I.2.A.8.4). Jak wynika z ROŚ, przeprowadzona inwentaryzacja przyrodnicza pozwoliła na zidentyfikowanie osobników oraz siedlisk, w tym miejsc rozrodu herpetofauny. Na tej podstawie określono miejsca, gdzie zastosowane zostaną tymczasowe wygradzienia herpetologiczne, co znalazło odzwierciedlenie w pkt. I.2.A.8.3a (Tabela nr 3). 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 i terminu wykonania płotków herpetologicznych należy więc być każdorazowo do nadzoru herpetologicznego.

Kąt nachylenia powstałych podczas prowadzenia robót hałd humusu lub ziemi może sprzyjać zakładaniu gniazd/nor przez jaskółki brzegówki. Z uwagi na powyższe sformułowano warunek jak w pkt I.2.A.9, że powstałe podczas prowadzenia robót hałdy humusu lub ziemi, powinny zostać ukształtowane/odkładane w taki sposób, aby uniemożliwić ptakom (jaskółka brzegówka, żoła, zimorodek) ich zasiedlenie tzn. nie powinny tworzyć stromych, pionowych ścian, lecz mieć łagodne nachylenie, od 0° do max. 70° lub należy przykrywać je geowłókniną.

Linia kolejowa nr 131 graniczy z terenem cennym przyrodniczo, gdzie występować może gatunek ptaka wymagający ustalenia stref ochrony ostoi, miejsc rozrodu lub regularnego przebywania (nie wskazuje się gatunku zwierzęcia ze względu na wyłączenie tych informacji

z udostępnienia - postanowienie z 23 października 2024 r. znak WOOŚ.420.37.2022.KC.40). Z uwagi na powyższe sformułowano warunek w pkt I.2.A.10, w którym wskazano termin prowadzenia prac budowlanych przy linii 131 w km 56+000 – 57+000 poza terminem od 15 marca do 31 sierpnia. Dodatkowo wskazano, aby w okresie od 1 lutego do 15 marca, przed rozpoczęciem prac, ornitolog potwierdził brak obecności gatunku w buforze 250 m od linii kolejowej. W przypadku stwierdzenia jego bytności w tym rejonie należy wstrzymać prace.

Z ROŚ wynika, że analizowane linie kolejowe przecinają ciek naturalne tj.: ciek Stoła, rzeka Pniowiec, rzeka Graniczna Woda, rzeka Mała Panew, rzeka Zimna Woda, ciek Dubielski Potok, rzeka Leśnica, rzeka Liswarta, rzeka Olszynka, ciek Kalinka, ciek Dopływ spod Herbów, ciek Turza, ciek Dopływ spod Rybnej oraz ciek Kanar. Ingerencja w ciek głównie następowała będzie w czasie wykonywania prac w rejonie obiektów (mosty, przepusty) oraz w czasie robót utrzymaniowych. Prace na ciekach będą prowadzone w sposób możliwie ograniczający czas prac, a tym samym zmętnienie cieków. Inwestycja nie spowoduje powstawania w ciekach trwałych barier utrudniających bądź uniemożliwiających migrację organizmów wodnych. Z uwagi na powyższe, w celu ochrony wód cieków oraz związanej z nimi fauny w pkt. I.2.A.13 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. Ponadto wskazano, aby do umacniania dna i brzegów cieków wykorzystywać materiały naturalne, np. narzut kamienny. Nie dopuszcza się używania gabionów.

Dopuszcza się natomiast możliwość zastosowania umocnień z kostki granitowej 15/17 lub betonowych płyt ażurowych przy budowie przepustów na rowach melioracyjnych. W pkt. I.2.A.14 wskazano również, aby prace w obrębie cieków prowadzić wyłącznie z brzegów (Tabela nr 5) - sprzętu nie należy wprowadzać w koryta. Jednocześnie w pkt. II.2 określono, że prace związane z przebudową/ rozbiórką oraz budową nowych obiektów kolejowych winny zapewnić drożność zidentyfikowanych szlaków migracji zwierząt. Ponadto należy zapewnić elementy umożliwiające migrację zwierząt zgodnie z tabelą nr 7 (wykaz obiektów inżynierskich przy linii kolejowej C-E 65 (linia 131), które spełniać będą funkcję przejść dla zwierząt.

Ewentualne odprowadzanie do cieków wód pochodzących z odwadniania wykopów skutkować, może rozmywaniem ich brzegów, zrywaniem dna i zmętnieniem ich wód. W pkt I.2.A.15 nakazano zatem, aby w takich przypadkach dążyć do ograniczenia tego zjawiska poprzez zastosowanie jednej lub kilku z dostępnych i powszechnie stosowanych metod takich jak: tymczasowe zabezpieczenie skarp i dna płytami, które należy usunąć po zakończeniu zrzutu wód, ułożenie rur wprowadzających wodę do odbiorników pod kątem 45°, wykorzystanie wielu wylotów odprowadzanej wody lub zastosowanie metody natryskowej (rozdeszczowanie).

Dane przyrodnicze dotyczące ichtiofauny na potrzeby sporządzenia ROŚ zostały oparte na informacjach otrzymanych od Polskiego Związku Wędkarskiego Okręg Częstochowa, pozyskanych metodą elektrołowów na ciekach: Stoła, Graniczna Woda, Mała Panew, Pniowiec, Zimna Woda, Liswarta, Olszynka, Dubielski Potok, Leśnica. Powyższe dane wskazują na występowanie dwóch gatunków chronionych: śliza *Barbatula barbatula* w trzech przecinanych przez linię ciekach – rzece Stoła, Małej Panwi, Dubielskim Potoku oraz minoga strumieniowego *Lampetra planeri* w Małej Panwi. W pozostałych wyżej wymienionych ciekach nie stwierdzono chronionych gatunków ryb. Nie mniej jednak, kierując się zasadą przeczności w pkt. I.2.A.11 określono, aby na co najmniej dwa tygodnie przed

przystąpieniem do przeprowadzania robót w korytach cieków powiadomić odpowiednich użytkowników obwodów rybackich o terminach prac, tak aby możliwe było dokonanie ewentualnych odłowów ryb. Ponadto prace na ciekach prowadzić należy 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 cieków pozostającym w kolizji z inwestycją oraz na odcinkach sąsiadujących o długości 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 (pkt I.2.A.12).

Działania minimalizujące oddziaływanie inwestycji na ptaki na etapie jej eksploatacji, zgodnie z pkt. II.4 będą polegały na oznakowaniu szklanych, przezroczystych ścian wiat na peronach kolejowych 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, na całej wysokości panelu. Ponadto w pkt II.3 nakazano, aby na przezroczystych ekranach akustycznych, umieścić analogiczne zabezpieczenia - pionowe, czarne lub białe kontrastujące z tłem paski taśmy, o szerokości min. 2 cm w odległości nie większej niż 10 cm od siebie.

W fazie eksploatacji analizowanej inwestycji, zgodnie z pkt. II.5 na stacjach, przystankach oraz przejazdach kolejowo-drogowych należy zastosować oświetlenie dające tzw. „ciepłe” widmo świetlne (np. sodowe, LED). Ponadto, należy zastosować szczelne obudowy lamp, uniemożliwiające owadom kontakt z rozżarzoną żarówką.

Ze względu na zakres prowadzonych prac i uwarunkowania przyrodnicze terenu inwestycji w pkt. I.2.A.18 określono konieczność zapewnienia nadzoru przyrodniczego w trakcie jej realizacji, prowadzonego przez specjalistów: botanika i dendrologa, ornitologa, herpetologa, teriologa, chiropterologa oraz entomologa. 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 - dendrologa będzie konieczny podczas wykonywania prac związanych z zabezpieczeniem drzew nieprzeznaczonych do wycinki oraz botanika z uwagi na identyfikację w terenie i zabezpieczenie 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 ciek. Materiał wyjściowy do wytypowania zagrożonych grup zwierząt, w stosunku do których zaplanowano działania minimalizujące, stanowiły wyniki przedstawionej w ROŚ 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.

W ROŚ 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. Głównym źródłem liniowym mogącym prowadzić do kumulacji oddziaływań w połączeniu z oddziaływaniem linii objętych zakresem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach mogą być inne linie kolejowe oraz drogi kołowe wyższych klas przebiegające w pobliżu linii kolejowych. Na analizowanym obszarze planowana do zrealizowania jest obwodnica Tarnowskich Gór w ciągu drogi ekspresowej S11. Na obecnym etapie nie został jeszcze wybrany wariant obwodnicy i nie została dla tej inwestycji wydana, żadna decyzja administracyjna. Analizowana linia kolejowa nie stanowi bariery dla migracji zwierząt, gdyż jest linią istniejącą w terenie i nie będzie stanowiła nowego obiektu, którego funkcjonowanie spowodowałoby wystąpienie oddziaływania skumulowanego z planowaną obwodnicą. Stwierdzone oddziaływanie przedmiotowej inwestycji na środowisko przyrodnicze będzie miało miejsce głównie na etapie prowadzenia prac budowlanych. Kumulowanie oddziaływań zachodzi w miejscach przecięcia się linii z innymi liniami kolejowymi lub drogami w lokalizacji jw., szczególnie w miejscach, gdzie inwestycje liniowe biegną równolegle do siebie. Ponieważ jednak przedmiotowa inwestycja dotyczy istniejących od lat linii kolejowych, 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.

Analizowane przedsięwzięcie polegające na przebudowie istniejącej linii kolejowej może oddziaływać w sposób bezpośredni na JCWP, ponieważ w miejscu przecięcia z ciekami powierzchniowymi planowana jest przebudowa obiektów mostowych i związany z nią zabieg odmulania cieków, ułożenie umocnienia skarp i dna w rejonie mostów i przepustów. Biorąc jednak pod uwagę działania minimalizujące na etapie budowy, takie jak: lokalizacja zaplecza budowy z dala od cieków (50 m) oraz zabezpieczenie koryt rzek przed przedostaniem się elementów z rozbiórki obiektów do cieków należy stwierdzić, że analizowane przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na nieosiągnięcie celów środowiskowych, ponieważ polega na przebudowie istniejącej linii i nie wiąże się z nową ingerencją w koryta cieków, gdyż planowane umocnienia dotyczą ich ponownego odtworzenia w tych samych lokalizacjach. Natomiast oddziaływanie na etapie eksploatacji będzie związane z odprowadzaniem wód opadowych z torowiska do rowów trawiastych, a następnie do cieków. Nie przewiduje się jednak, aby wpłynęło to na pogorszenie wskaźników jakości wód, ponieważ wody nie zawierają istotnych stężeń zanieczyszczeń. Z uwagi na powyższe, realizacja inwestycji nie spowoduje zagrożenia nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w planach gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy Wisły i Odry w przecinanych jednolitych częściach wód powierzchniowych.

Biorąc pod uwagę, iż planowane przedsięwzięcie dotyczy w głównej mierze istniejących linii kolejowych 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.

W toku oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przeanalizowano wpływ inwestycji na środowisko gruntowo-wodne, w tym na możliwość nieosiągnięcia celów środowiskowych jednolitych części wód (JCW).

Cele środowiskowe JCW określa Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1087 z późn. zm.) oraz akty wykonawcze do ww. ustawy, w tym Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2023 r. poz. 335), Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r. poz. 300).

Elementami jakości dla oceny stanu ekologicznego wód płynących są składniki biotyczne i abiotyczne. Składnikami biotycznymi są: fitoplankton, fitobentos, makrofity, makrobezkręgowce bentosowe, ichtiofauna. Wśród składników abiotycznych znajdują się między innymi hydromorfologiczne wspierające elementy biologiczne, w skład których wchodzi: wielkość i dynamika przepływu wody, połączenie z jednolitymi częściami wód podziemnych, zmienność głębokości i szerokości, struktura i skład podłoża, struktura strefy nadbrzeżnej, ciągłość. Do elementów fizykochemicznych jakości wód powierzchniowych, wspierających elementy biologiczne, należą: warunki termiczne i tlenowe, zasolenie, zakwaszenie, substancje biogenne oraz specyficzne syntetyczne i niesyntetyczne substancje zanieczyszczające.

Planowane przedsięwzięcie położone jest w zlewni 8 Jednolitych Części Wód Powierzchniowych (JCWP):

- 1) RW20000621269 o nazwie Brynica od zb. Kozłowa Góra do ujścia, region wodny Małej Wisły - silnie zmieniona część wód, słaby potencjał ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego, ocena stanu (ogólnego) - zły stan wód. Celem środowiskowym dla ww. JCWP jest umiarkowany potencjał ekologiczny: złagodzone wskaźniki dla: fosforanów, przewodności elektrolitycznej właściwej w 20°C, IO; pozostałe wskaźniki jak dla II klasy jakości wód; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D; stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników: nikiel(w) poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Odstępstwa z art. 4.4, 4.5 oraz 4.7 Dyrektywy 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (Dz. U. UE. L. z 2000 r. Nr 327, str. 1 z późn. zm.) – dalej zwanej RDW. W zlewni JCW znajdują się obszary przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, dla których utrzymanie lub poprawa stanu jest ważnym czynnikiem w ich ochronie:
  - a) obszar chronionego krajobrazu Przełajka, położony w odległości ok. 14 km od przedsięwzięcia, poza zakresem jego oddziaływania, dla którego celem środowiskowym jest zachowanie wyróżniającego się krajobrazu o zróżnicowanych ekosystemach, jego potencjału dla turystyki i wypoczynku oraz funkcji korytarzy ekologicznych,
  - b) zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Źródła Kłodnicy” położony poza zakresem oddziaływania inwestycji, w odległości ok. 25 km od przedsięwzięcia, dla którego celem środowiskowym jest ochrona krajobrazu naturalnego i kulturowego, walorów widokowych lub estetycznych,

- c) zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Szopienice-Borki” położony poza zakresem oddziaływania inwestycji, w odległości ok. 22 km od przedsięwzięcia, dla którego celem środowiskowym jest ochrona krajobrazu naturalnego i kulturowego, walorów widokowych lub estetycznych,
  - d) zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Żabie Doły” położony poza zakresem oddziaływania inwestycji, w odległości ok. 11 km od przedsięwzięcia, dla którego celem środowiskowym jest ochrona krajobrazu naturalnego i kulturowego; walorów widokowych lub estetycznych. Celem ochrony jest zachowanie ze względów naukowych, dydaktycznych i krajobrazowych położonego pomiędzy dużymi aglomeracjami miejskimi kompleksu nieużytków, stawów oraz gruntów rolnych stanowiących miejsca gniazdowania wielu gatunków ptaków wodno-błotnych,
  - e) użytek ekologiczny „Brynicka terasa” położony w odległości ok. 13 km od przedsięwzięcia, poza zakresem jego oddziaływania, dla którego celem środowiskowym jest zachowanie przedmiotów ochrony: jezioro, ciek,
  - f) użytek ekologiczny „Staw pod Chorzowem” położony poza zakresem oddziaływania inwestycji, w odległości ok. 14 km od przedsięwzięcia, dla którego celem środowiskowym jest zachowanie przedmiotów ochrony: oczko śródleśne, jeziorko,
  - g) użytek ekologiczny „Staw Foryśka” położony w odległości ok. 14 km od przedsięwzięcia, poza zakresem oddziaływania inwestycji, dla którego celem środowiskowym jest zachowanie przedmiotów ochrony: oczko śródleśne, jeziorko,
  - h) użytek ekologiczny „Lasek Chropaczowski” położony w odległości ok. 13 km od przedsięwzięcia, poza zakresem oddziaływania inwestycji, dla którego celem środowiskowym jest zachowanie przedmiotów ochrony: jeziorko.
- 2) RW200006212632 o nazwie Potok spod Nakła, region wodny Małej Wisły – naturalna część wód, umiarkowany stan ekologiczny, ocena stanu (ogólnego) - zły stan wód. Celem środowiskowym dla ww. JCWP jest umiarkowany stan ekologiczny: złagodzone wskaźniki: OWO, MMI; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości; stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników: kadm(w) poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Odstępstwa z art. 4.4 oraz 4.5 RDW. W zlewni JCW znajduje się obszar przeznaczony do ochrony siedlisk lub gatunków, dla których utrzymanie lub poprawa stanu jest ważnym czynnikiem w ich ochronie:
- a) użytek ekologiczny „Gierzyna”, położony w odległości ok. 2,2 km od przedsięwzięcia, dla którego celem środowiskowym jest zachowanie przedmiotów ochrony: jeziorko, mały ciek. Utrzymanie i odtwarzanie zbiorowiska roślinności nadbrzeżnej i wodnej; tworzenie zielno-krzewiastych stref buforowych wokół zbiorników,
- 3) RW600009118163 o nazwie Stoła od źródła do Kanara, region wodny Górnej Odry - naturalna część wód, słaby stan ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego, ocena stanu (ogólnego) - zły stan wód. Celem środowiskowym dla ww. JCWP jest umiarkowany stan ekologiczny: złagodzone wskaźniki dla: azot ogólny, azot amonowy, azot azotanowy, fosforany, BZT5, cynk, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C (maksymalna dopuszczalna wartość w wodzie: do 2740  $\mu\text{S}/\text{cm}$ ); pozostałe wskaźniki jak dla II klasy jakości wód; stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników: kadm(w), nikiel(w), ołów(w) poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Odstępstwa z art. 4.4 oraz 4.5 RDW. W zlewni JCW znajdują się obszary przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, dla których utrzymanie lub poprawa stanu jest ważnym czynnikiem w ich ochronie:

- a) Obszar Natura 2000 Podziemia Tarnogórsko-Bytomskie PLH240003 przez który swoim zakresem przechodzi analizowana inwestycja, a dla którego celem środowiskowym jest zapobieganie spiętrzeniu się wody między sztolnią Blachówka i Bramą Gwarków; podtapianiu komór, odcinaniu fragmentów systemu.
  - b) Zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Doły Piekarskie” położony w odległości ok. 1,8 km od przedsięwzięcia, dla którego celem środowiskowym jest ochrona krajobrazu naturalnego i kulturowego; walorów widokowych lub estetycznych. Celem ustanowienia zespołu przyrodniczo-krajobrazowego jest zachowanie ze względów przyrodniczych i krajobrazowych fragmentu krajobrazu położonego na obszarach powyrobiskowych znajdujących się w południowo-wschodniej części gminy Tarnowskie Góry, w dzielnicy Bobrowniki Śląskie - Piekary Rudne.
- 4) RW600011118199 o nazwie Mała Panew od Ligockiego Potoku do Lublinicy, region wodny Górnej Odry - naturalna część wód, umiarkowany stan ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego, ocena stanu (ogólnego) - zły stan wód. Celem środowiskowym dla ww. JCWP jest dobry stan ekologiczny; stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników: kadm(w) poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Odstępstwa z art. 4.4 oraz 4.5 RDW. W zlewni JCW znajdują się obszary przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, dla których utrzymanie lub poprawa stanu jest ważnym czynnikiem w ich ochronie:
- a) rezerwat przyrody „Jeleniak Mikuliny” położony w odległości ok. 2,5 km od przedsięwzięcia, dla którego celem środowiskowym jest zachowanie śródleśnego torfowiska z pierwotną roślinnością, będącego zarazem miejscem lęgowym żurawi (wymaga zachowania stawów i poziomu wód w nich, w tym zachowania grobli i zastawek; zachowania lub odtworzenia bagiennych warunków wodnych torfowiska, wykluczenie presji),
  - b) obszar chronionego krajobrazu Lasy Stobrawko-Turawskie położony poza zakresem oddziaływania inwestycji, w odległości ok. 17 km od przedsięwzięcia, dla którego celem środowiskowym jest zachowanie wyróżniającego się krajobrazu o zróżnicowanych ekosystemach, jego potencjału dla turystyki i wypoczynku oraz funkcji korytarzy ekologicznych. Zachowanie i utrzymywanie w stanie zbliżonym do naturalnego istniejących śródleśnych cieków, mokradeł, polan, torfowisk w lasach. Zachowanie śródpolnych torfowisk, zabagnień, podmokłości oraz oczek wodnych; realizowanie melioracji odwadniających, w tym regulowanie odpływu wody z sieci rowów, tylko w ramach racjonalnej gospodarki rolnej, jednak z bezwzględnym zachowaniem reżimów wilgotnościowych terenów podmokłych, w tym torfowisk, obszarów wodno-błotnych i obszarów źródłiskowych cieków (nieleśne ekosystemy lądowe). Zachowanie i ochrona zbiorników wód powierzchniowych wraz z pasem roślinności okalającej, zachowanie pasów roślinności wzdłuż rowów melioracyjnych i cieków z dopuszczeniem prac związanych z ich utrzymaniem i konserwacją. Preferowanie wokół zbiorników wodnych roślinności niskiej i wysokiej ograniczającej spływu powierzchniowe, utrzymanie i odtwarzanie meandrów na wybranych odcinkach cieków. Zwiększanie małej retencji poprzez zachowanie lub odtwarzanie siedlisk hydrogenicznych, w tym źródlisk oraz starorzeczy i lokalnych obniżień terenu,
  - c) Obszar Natura 2000 Dolina Małej Panwi PLH160008 położony w odległości ok. 16 km od przedsięwzięcia, poza zakresem oddziaływania inwestycji, dla którego celem środowiskowym jest utrzymanie lub przywrócenie właściwego stanu ochrony

- przedmiotów ochrony: – siedlisko przyrodnicze: 3150, 3260, 6410, 7110, 7230, 91D0, 91E0. Na lata 2014-2024: Poprawienie stanu uwodnienie siedlisk. Utrzymanie naturalnego reżimu hydrologicznego wód. Zachowanie naturalnej morfologii koryta. Poprawa jakości wód. Zapobieganie: zaburzeniu stosunków wodnych i przesuszeniu siedlisk; regulowaniu naturalnego przebiegu rzeki; obniżeniu poziomu wód,
- d) użytek ekologiczny „Księżę Stawy” położony w odległości ok. 18 km od przedsięwzięcia, poza zakresem oddziaływania inwestycji, dla którego celem środowiskowym jest zachowanie przedmiotów ochrony: bagno,
  - e) użytek ekologiczny „Łąka trzęślicowa w Kaletach” położony w odległości ok. 1,4 km od przedsięwzięcia, poza zakresem oddziaływania inwestycji, dla którego celem środowiskowym jest zachowanie przedmiotów ochrony: mułowiska, namuliska i podmokliska, siedlisko przyrodnicze 6410.
  - f) użytek ekologiczny „Torfowisko w Kotach” położony w odległości ok. 12 km od przedsięwzięcia, poza zakresem oddziaływania inwestycji, dla którego celem środowiskowym jest zachowanie przedmiotów ochrony: bagno torf.; ciek, mułowiska, namuliska i podmokliska, siedliska przyrodnicze 7110; 91D0.
  - g) użytek ekologiczny „Starorzecze Małej Panwi Stara Rzeka” położony w odległości ok. 15 km od przedsięwzięcia, poza zasięgiem oddziaływania inwestycji, dla którego celem środowiskowym jest zachowanie przedmiotów ochrony: starorzecze.
  - h) użytek ekologiczny „Staw Stawki” położony w odległości ok. 15 km od przedsięwzięcia, poza zakresem oddziaływania inwestycji, dla którego celem środowiskowym jest zachowanie przedmiotów ochrony: oczko śródleśne.
  - i) użytek ekologiczny „Hehelec” położony w województwie opolskim (odległości ok. 22 km od przedsięwzięcia), poza zakresem oddziaływania inwestycji, dla którego celem środowiskowym jest zachowanie przedmiotów ochrony: starorzecze.
- 5) RW600010118134 o nazwie Zimna Woda, region wodny Górnej Odry - naturalna część wód, umiarkowany stan ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego, ocena stanu (ogólnego) - zły stan wód. Celem środowiskowym dla ww. JCWP jest dobry stan ekologiczny; dobry stan chemiczny. Odstępstwa z art. 4.4 RDW. W zlewni JCW znajduje się obszar przeznaczony do ochrony siedlisk lub gatunków, dla których utrzymanie lub poprawa stanu jest ważnym czynnikiem w ich ochronie:
- a) użytek ekologiczny „Łąka Trzcionka” położony w odległości ok. 2,2 km od przedsięwzięcia, dla którego celem środowiskowym jest zachowanie przedmiotów ochrony: ciek, siedlisko przyrodnicze 6410.
- 6) RW600010118136 o nazwie Dubielski Potok, region wodny Górnej Odry - naturalna część wód, bardzo dobry/dobry stan ekologiczny. Celem środowiskowym dla ww. JCWP jest dobry stan ekologiczny; dobry stan chemiczny. Na terenie zlewni JCW nie występują obszary przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, dla których utrzymanie lub poprawa stanu jest ważnym czynnikiem w ich ochronie.
- 7) RW600010118149 o nazwie Leśnica, region wodny Górnej Odry - naturalna część wód, dobry stan ekologiczny. Celem środowiskowym dla ww. JCWP jest dobry stan ekologiczny; dobry stan chemiczny. W zlewni JCW znajdują się obszary przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, dla których utrzymanie lub poprawa stanu jest ważnym czynnikiem w ich ochronie:

- a) rezerwat przyrody „Jeleniak Mikuliny” położony w odległości ok. 2,5 km od przedsięwzięcia, dla którego celem środowiskowym jest zachowanie śródleśnego torfowiska z pierwotną roślinnością, będącego zarazem miejscem lęgowym żurawi (wymaga zachowania stawów i poziomu wody w nich, w tym zachowania grobli i zastawek; zachowania lub odtworzenia bagiennych warunków wodnych torfowiska, wykluczenie presji).
- b) Park Krajobrazowy Lasy nad Górną Liswartą, przez który przechodzi analizowana inwestycja na długości 13 990 m, dla którego celem środowiskowym jest ochrona przyrody i krajobrazu w warunkach zrównoważonego rozwoju. Eliminacja lub ograniczanie zagrożeń dla przyrody i krajobrazu, w szczególności dla: rzek, cieków, strumieni, źródeł, torfowisk wysokich, torfowisk przejściowych, stawów rybnych, boru bagiennego, podgórskiego łągu jesionowego, wilgotnych łąk, flory i fauny ekosystemów wodno-błotnych. Zachowanie siedlisk hydrogenicznych dorzecza Liswarty, w tym naturalnych cieków wodnych, starorzeczy oraz innych naturalnych i antropogenicznych zbiorników wodnych, torfowisk wysokich i przejściowych, trzęsawisk, obniżeń dolinkowych, mszarów i źródeł.
- c) użytek ekologiczny „Żwirowiska w Cieszowej” położony w odległości ok. 3,8 km od przedsięwzięcia, dla którego celem środowiskowym jest zachowanie przedmiotów ochrony: jezioro.
- 8) RW6000101816191 o nazwie Liswarta do Młynówki Kamińskiej, region wodny Warty - naturalna część wód, umiarkowany stan ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego, ocena stanu (ogólnego) - zły stan wód. Celem środowiskowym dla ww. JCWP jest dobry stan ekologiczny; stan chemiczny dla złagodzonych wskaźników: benzo(a)piren(w) poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Odstępstwa z art. 4.4, 4.5 RDW. W zlewni JCW znajdują się obszary przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, dla których utrzymanie lub poprawa stanu jest ważnym czynnikiem w ich ochronie:
- a) rezerwat przyrody „Cisy nad Liswartą” położony w odległości ok. 4,4 km od przedsięwzięcia, dla którego celem środowiskowym jest zachowanie lasów lęgowych i borów bagiennych jako biotopu cisa (wymaga zachowania naturalnych warunków wodnych).
- b) rezerwat przyrody „Cisy w Łebkach” położony w odległości ok. 5,2 km od przedsięwzięcia, poza zakresem oddziaływania inwestycji, dla którego celem środowiskowym jest zachowanie lasów lęgowych i borów bagiennych jako biotopu cisa (wymaga zachowania naturalnych warunków wodnych).
- c) Park Krajobrazowy Lasy nad Górną Liswartą – przez który przechodzi analizowana inwestycja na długości 13 990 m, dla którego celem środowiskowym jest ochrona przyrody i krajobrazu w warunkach zrównoważonego rozwoju. Eliminacja lub ograniczanie zagrożeń dla przyrody i krajobrazu, w szczególności dla: rzek, cieków, strumieni, źródeł, torfowisk wysokich, torfowisk przejściowych, stawów rybnych, boru bagiennego, podgórskiego łągu jesionowego, wilgotnych łąk, flory i fauny ekosystemów wodno-błotnych. Zachowanie siedlisk hydrogenicznych dorzecza Liswarty, w tym naturalnych cieków wodnych, starorzeczy oraz innych naturalnych i antropogenicznych zbiorników wodnych, torfowisk wysokich i przejściowych, trzęsawisk, obniżeń dolinkowych, mszarów i źródeł.

- d) Obszar Natura 2000 Łęgi w lasach nad Liswartą PLH240027 położony w odległości ok. 16,6 km od przedsięwzięcia, poza zakresem oddziaływania inwestycji, dla którego celem środowiskowym jest utrzymanie lub przywrócenie właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony – siedlisko przyrodnicze: 91E0.
- e) Obszar Natura 2000 Bagno w Korzonku PLH240029 położony w odległości ok. 4,4 km od przedsięwzięcia, dla którego celem środowiskowym jest utrzymanie lub przywrócenie właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony: – siedlisko przyrodnicze: 7110, 7120, 7140, 91D0.
- f) użytek ekologiczny „Bagno w Jeziorze” położony w odległości ok. 4,5 km od przedsięwzięcia, dla którego celem środowiskowym jest zachowanie przedmiotów ochrony: jezioro, ciek, mułowiska, namuliska i podmokliska, siedliska przyrodnicze 3160, 7150.
- g) użytek ekologiczny „Żwirowiska w Cieszowej”, położony w odległości ok. 3,8 km od przedsięwzięcia, dla którego celem środowiskowym jest zachowanie przedmiotów ochrony: jeziorko.
- h) użytek ekologiczny „Jezioro” położony w odległości ok. 4,4 km od przedsięwzięcia, dla którego celem środowiskowym jest zachowanie przedmiotów ochrony: jeziorko, mały ciek, siedliska przyrodnicze 3160, 7120 i 7140.

W ramach przedsięwzięcia planuje się prace w korytach następujących cieków naturalnych istotnych w zlewniach JCWP:

1. RW600009118163 o nazwie Stoła od źródła do Kanara
  - a) rzeka Stoła, prace polegają będą na:
    - rozbiórce istniejącego przepustu kolejowego i budowie nowego mostu kolejowego w km 33+261,
    - rozbiórce istniejącego i budowie nowego mostu kolejowego w km 35+185
    - rozbiórce istniejącego i budowie nowego mostu kolejowego w km 35+226
  - b) rzeka Pniowiec, prace polegają będą na:
    - rozbudowie mostu kolejowego w km 38+238,
    - przebudowie (relining) mostu kolejowego w km 38+240,
    - remoncie mostu kolejowego w km 38+250,
  - c) rzeka Graniczna Woda, prace polegają będą na remoncie przepustu kolejowego w km 41+001.
2. RW600011118199 o nazwie Mała Panew od Ligockiego Potoku do Lublinicy
  - a) rzeka Mała Panew, prace polegają będą na rozbiórce istniejącego i budowie nowego mostu kolejowego w km 47+152.
3. RW600010118134 o nazwie Zimna Woda
  - a) rzeka Zimna Woda, prace polegają będą na rozbiórce istniejącego i budowie nowego mostu kolejowego w km 48+496.
4. RW600010118136 o nazwie Dubielski Potok
  - a) ciek Dubielski Potok, prace polegają będą na rozbiórce istniejącego i budowie nowego mostu kolejowego w km 51+919.

5. RW600010118149 o nazwie Leśnica
  - a) rzeka Leśnica, prace polegają będą na bieżącej konserwacji mostu kolejowego w km 54+878.
6. RW6000101816191 o nazwie Liswarta do Młynówki Kamińskiej
  - a) rzeka Liswarta, prace polegają będą na rozbiórce istniejącego i budowie nowego mostu kolejowego w km 61+248,
  - b) rzeka Olszynka, prace polegają będą na remoncie mostu kolejowego w km 65+844.

Analizowane przedsięwzięcie polegające na przebudowie istniejącej linii kolejowej może oddziaływać w sposób bezpośredni na JCWP, ponieważ w miejscu przecięcia z ciekami powierzchniowymi planowana jest przebudowa/budowa obiektów mostowych i związany z nią zabieg odmulania cieków, ułożenie umocnienia skarp i dna w rejonie mostów i przepustów. Na etapie budowy przewiduje się, że w związku z ww. pracami na ciekach mogą wystąpić presje: na elementy biologiczne zależne od hydromorfologii w związku z pracami związanymi z umocnieniem koryta rzeki narzutem kamiennym, na elementy biologiczne zależne od fizykochemii w związku ze zdjęciem ze skarp warstwy humusu wraz z materiałem roślinnym oraz na elementy fizykochemiczne i na cechy chemiczne poprzez zmętnienie wody oraz zmianę warunków natlenienia. Prace w korycie (polegające między innymi na umocnieniu dna, likwidacja wodnej i nadbrzeżnej roślinności na umacnianych odcinkach itp.) spowodują zaburzenie składu i liczebności elementów biologicznych związane z mechanicznym uszkodzeniem siedlisk wodnych i nadbrzeżnych, zmianą parametrów hydromorfologicznych, naruszeniem struktury koryta. Nie przewiduje się wpływu na elementy fizykochemiczne wód, od których zależy jest cel środowiskowy. Możliwy jest wpływ na wskaźniki biologiczne (fitobentos), który zależy jest od struktury dna i brzegów, substratu i jakości elementów fizycznych i chemicznych wody. Z tego względu każdy z czynników może negatywnie wpłynąć na fitobentos, a skala tego oddziaływania zależna będzie od materiałów wykorzystanych podczas prowadzonych prac. Oddziaływanie związane ze zniszczeniem fitobentosu wystąpi na regulowanych odcinkach cieków; oddziaływanie to będzie krótkotrwałe i odwracalne – po wykonaniu prac nastąpi rekolonizacja fitobentosu. Oddziaływanie będzie nieistotne w skali JCWP, ograniczone do miejsca prowadzonych prac i nie doprowadzi do upośledzenia funkcjonowania ekosystemów wodnych w dłuższym okresie czasu, ustanie po zakończeniu realizacji inwestycji. Prace związane z rozbiórką, przebudową/remontem istniejących obiektów mogą powodować lokalne i chwilowe zaburzenie w przepływie wód. Tego typu oddziaływanie na wody powierzchniowe będzie krótkotrwałe, lokalne (ograniczone do prac w korytach cieków/rowów) i ustanie po zakończeniu prowadzenia działań. Przywrócenie drożności przepustów przyczyni się do polepszenia warunków przepływu w korytach rzek. Na zmianę dynamiki przepływu wpłynie także usunięcie szaty roślinnej, spowalniającej obecnie przepływ wody. Zaplanowane prace nie spowodują przerwania ciągłości hydrologicznej cieków, nad którymi lub w obrębie których będą prowadzone roboty budowlane. Inwestycja wpłynie na elementy hydromorfologiczne (warunki morfologiczne) tylko w nieznacznym stopniu, poprzez odcinkowe umocnienie i regulację koryta cieków. Skala ingerencji planowanych robót, uwzględniając długość całej JCWP, jest znikoma. Umocnianie i profilowanie brzegów wpłynie na obniżenie zdolności rzeki do kształtowania form erozyjno-akumulacyjnych. Prace przy wykonywaniu ww. umocnień będą wykonywane przy pomocy sprzętu pracującego ze stanowisk brzegowych. Jako rozwiązania najbardziej przyjazne środowisku stosowane będą umocnienia dna i brzegów cieków z wykorzystaniem materiałów naturalnych - narzutem

kamiennym. W związku z powyższym zakłada się, że prace te nie będą wpływały negatywnie na jednolite części wód. Podczas wykonywania prac związanych z umocnieniem brzegów i dna cieków wystąpi okresowe zmętnienie wody, które będzie skutkowało zmianą warunków natlenienia, zwłaszcza latem, przy wysokich temperaturach. Ze względu na skalę planowanych robót, pogorszenie stanu JCWP w zakresie parametrów fizykochemicznych będzie lokalne i krótkotrwałe (okres prowadzenia prac w korycie rzeki). Po zakończeniu prac w sposób naturalny stan JCWP poprawi się. Oddziaływanie na elementy fizykochemiczne wód będzie krótkotrwałe i ustąpi po zakończeniu prac, zaś w przypadku elementów biologicznych, przewiduje się naturalne odtworzenie populacji organizmów charakterystycznych dla danego odcinka cieku w kolejnych okresach wegetacyjnych.

Ponadto prace prowadzone będą na rowach, potokach i ciekach nieistotnych w zlewni JCWP w związku z koniecznością przebudowy/remontu lub rozbiórki i budowy nowych obiektów, w tym mostów i przepustów. Większość rowów, na których planuje się prace, to rowy okresowo suche, na których brak jest roślinności nadwodnej i ryb. Roboty związane z umocnieniem koryt będą prowadzone z brzegu. W ramach inwestycji nie dojdzie do trwałego zniszczenia roślinności szuwarowej – po zakończeniu prac w obrębie terenów podmokłych dojdzie do spontanicznego odtworzenia roślinności na tych obszarach.

W niniejszej decyzji nałożono na inwestora liczne obowiązki na etapie realizacji inwestycji związane z ochroną siedlisk przyrodniczych, prowadzeniem prac w rejonie koryt cieków, mających na celu określenie rozwiązań technicznych i organizacyjnych zabezpieczających przed zamulaniem wód powierzchniowych oraz niszczeniem brzegów i zasypywaniem cieków wodnych, zapewniających zachowanie ich ciągłości biologicznej, hydromorfologicznej i ochronę siedlisk. Przedmiotowe przedsięwzięcie, spełniając ww. warunki, nie powinno zagrozić również osiągnięciu poszczególnych podwyższonych celów środowiskowych w związku z występowaniem na obszarze zlewni JCWP terenów objętych ochroną na podstawie ustawy o ochronie przyrody.

Etap eksploatacji linii kolejowych nie będzie związany z naruszeniem elementów:

- hydromorfologicznych cieków przecinanych przez planowane przedsięwzięcie. Eksploatacja linii nie wpłynie na zmiany dynamiki przepływu wód oraz nie spowoduje zmian spadków podłużnych i poprzecznych koryt rzecznych. W miejscu przecięcia się terenów kolejowych z ciekami, eksploatacja linii odbywać się będzie poprzez obiekty inżynierskie,
- biologicznych cieków. Tereny kolejowe, tak jak ma to miejsce obecnie, stanowiąc będą wydzielony pas komunikacyjny, po którym prowadzony będzie ruch taboru szynowego. Elementy biologiczne cieków sąsiadujących nie ulegną degradacji. Nie dojdzie do zmian bioróżnorodności i ilości fitoplanktonu, fitobentosu, makrofitów, makrobęzkręgowców bentosowych i ichtiofauny,
- fizykochemicznych. Funkcjonowanie linii nie będzie się wiązać z odprowadzaniem ścieków do wód i do ziemi. Na etapie eksploatacji do środowiska odprowadzane będą wody opadowe z torowiska (do rowów trawiastych lub cieków). Nie przewiduje się jednak, aby wpłynęło to na pogorszenie wskaźników jakości wód, ponieważ wody nie zawierają istotnych stężeń zanieczyszczeń. Na etapie eksploatacji nie przewiduje się wprowadzania do wód substancji niebezpiecznych, toksycznych oraz biogennych, torowisko linii będzie odwadnianie za pomocą rowów trawiastych lub systemu kanalizacji.

W warunkach normalnego (tzn. bez awarii, wypadku np. udziałem cysterny) funkcjonowania linii kolejowej przy przestrzeganiu przepisów ochrony środowiska, negatywny wpływ na środowisko wodne nie wystąpi na etapie eksploatacji.

Biorąc pod uwagę powyższe uznano, że realizacja i eksploatacja inwestycji nie wpłynie w sposób znaczący na potencjał ekologiczny JCWP. Nie przewiduje się także istotnego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na obszary przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, ustanowione w ustawie o ochronie przyrody, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie.

Po przeprowadzonej analizie raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, należy uznać, że przedsięwzięcie nie wpłynie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych JCWP określonych w II aktualizacji Planów gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry i Wisły, a także nie przewiduje się potrzeby zastosowania derogacji z art. 4 ust. 7 RDW.

Przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać również na stan chemiczny i ilościowy JCWPd ponieważ nie obejmuje działań, które mogłyby wiązać się z ingerencją w wody podziemne. Wpływ na wody podziemne, mogący mieć miejsce na etapie prac budowlanych, będzie tymczasowy i krótkotrwały. W przypadku występowania płytkiego zalegania wód gruntowych, roboty związane z wykonaniem odwodnienia (wglębnego i liniowego) czasowo i punktowo mogą spowodować obniżenie zwierciadła wód. Będzie to wówczas działanie kontrolowane i ograniczone do czasu prowadzenia robót w danym miejscu/obszarze, które nie doprowadzi do trwałego obniżenia zwierciadła wód gruntowych. Odwodnienie wglębne wykopów przewiduje się w miejscach, gdzie zlokalizowane są obiekty inżynieryjne oraz w miejscach, których należy odwodnić teren na potrzeby robót związanych z pracami betonierskimi. Wykopy znajdujące się poniżej poziomu wody gruntowej obudowane zostaną np. ścianką szczelną uzupełnioną przesłoną przeciwfiltracyjną uniemożliwiającą napływ wód gruntowych do wnętrza wykopu.

Innym źródłem możliwości wystąpienia zagrożenia dla stosunków hydrogeologicznych są wycieki substancji chemicznych (w tym ropopochodnych) i ich przenikanie poprzez grunt do wód gruntowych pochodzące z maszyn, które poruszać się będą na placu budowy, zwłaszcza przy budowie odwodnienia. Stosowany będzie nowoczesny sprzęt i maszyny budowlane o dobrym stanie technicznym. Jak wynika z ROŚ ryzyko przedostania się takiego zanieczyszczenia, które mogłoby wpłynąć na oddziaływanie na wody podziemne jest niewielkie, a w praktyce nie występuje.

Zasady dotyczące ogólnej organizacji zaplecza budowy i organizacji pracy, stosowania sprzętu budowlanego sprawnego technicznie, sposobu magazynowania materiałów, wyposażenia zaplecza budowy w urządzenia higieniczno-sanitarne i sposobu ich utrzymania, regulują przepisy szczegółowe zatem nie sformułowano ich w postaci warunków w sentencji decyzji.

W ramach inwestycji przewidziano przebudowę i uporządkowanie istniejącego systemu odwodnienia głównie poprzez oczyszczenie i odmulenie istniejących rowów otwartych, jak również budowę nowego systemu odwodnienia oraz udrożnienie odwodnienia wglębnego na stacjach. Zaprojektowano kompleksowe odwodnienie układów torowych, na całym modernizowanym odcinku przewidziano drenokolektory wraz ze studniami rewizyjnymi. Na odcinkach stacyjnych oraz w przekopach, na międzytorzach, w rejonie jednopoziomowych skrzyżowań linii kolejowej z drogami kołowymi oraz w trudnych warunkach terenowych przewiduje się budowę drenaży francuskich, rurowych oraz

drenokolektorów. Dla odprowadzenia wód opadowych i roztopowych zakłada się wykonanie kanalizacji deszczowej w technologii tradycyjnej i z użyciem materiałów powszechnie dostępnych. Dla odcinków rowów przytorowych, których pochylenie podłużne może powodować rozmycie dna lub skarp zakłada się ich umocnienie materiałami naturalnymi lub elementami prefabrykowanymi (zależności od pochyłeń podłużnych występujących w korycie). Odbiornikami docelowymi wód opadowych ujętych w szczelne lub otwarte elementy odwodnienia będą odbiorniki naturalne lub wyjątkowo rowy/zbiorniki bezodpływowe. Odbiornikami transportującymi lub retencjonującymi będą: kanalizacja, zbiorniki retencyjne z ograniczeniem odpływu, bądź urządzenia infiltracyjne i zbiorniki retencyjno-infiltracyjne.

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 ujęte w otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne, pochodzące z powierzchni innej niż zanieczyszczona powierzchnia szczelna terenów przemysłowych, składowych, baz transportowych, portów, lotnisk, miast, dróg zaliczanych do kategorii dróg krajowych, wojewódzkich lub powiatowych klasy G, a także parkingów o powierzchni poniżej 0,1 ha, mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi bez oczyszczania.

Dla obiektów kubaturowych zakłada się podłączenie projektowanych obiektów do istniejących sieci miejskich wodociągowych i kanalizacji sanitarnej. W przypadku braku możliwości podłączenia do sieci kanalizacji sanitarnej wykonane zostaną szczelne bezodpływowe zbiorniki na nieczystości ciekłe.

Ww. rozwiązania związane z gospodarką wodno-ściekową określono w pkt. II.9. w sentencji decyzji.

Planowane przedsięwzięcie spowoduje dodatkowe uciążliwości na etapie wykonywania prac budowlanych (intensywna emisja hałasu, wibracje, krótkookresowe zwiększenie zapylenia i emisji spalin, powstanie odpadów). Oddziaływania te będą miały charakter lokalny i krótkotrwały.

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. I.2.A.20. sentencji decyzji dotyczący prowadzenia prac z zachowaniem minimalizacji pylenia (np. poprzez zraszanie powierzchni pyłących przy pracach ziemnych i rozbiórkowych oraz czyszczenie kół pojazdów przed wyjazdem na drogi, zraszanie i czyszczenie 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 jezdni. Kwestie utrzymania i ochrony dróg, zgodnie z Ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 320 z późn. zm.), spoczywają na zarządcy drogi, który,

na czas trwania budowy w danym rejonie prac, może uzgodnić zasady korzystania z drogi z inwestorem.

Planowane przedsięwzięcie spowoduje dodatkowe uciążliwości na etapie wykonywania prac budowlanych (intensywna emisja hałasu, krótkookresowe zwiększenie zapylenia i emisji spalin, powstanie odpadów). Oddziaływania te będą miały charakter lokalny i krótkotrwały. Na etapie budowy źródłem hałasu i drgań emitowanych do otoczenia będą maszyny i urządzenia wykorzystywane przy budowie nawierzchni torowej. Uciążliwości związane z hałasem i drganiami będą zjawiskiem okresowym, odwracalnym, który przemieszczać się będzie 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, ładowarka 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 stanowić 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. W pkt. I.2.A.21. niniejszej decyzji określono ograniczenie prowadzenia prac uciążliwych akustycznie, w rejonie zabudowy podlegającej ochronie akustycznej, do pory dziennej, a w przypadkach wymuszonych technologią robót lub bezpieczeństwem ruchu kolejowego dopuszczono wykonywanie takich prac w porze nocnej. Ograniczenie czasu realizacji do określonej pory doby wpływa na wydłużenie czasu realizacji inwestycji, jednak należy dbać o właściwe warunki życia okolicznych mieszkańców, szczególnie o niezakłócanie ich odpoczynku nocnego.

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. Do obliczeń emisji hałasu oraz wykonania map wykorzystano oprogramowanie SoundPlan ver. 8.2. 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 oraz ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 54) – dalej zwanej Poś. Do obliczenia emitowanego hałasu kolejowego posłużono się holenderską metodyką RMR, dotyczącą obliczania poziomów dźwięku pochodzących od pojazdów szynowych, opublikowaną w „Reken-en Meetvoorschrift Railverkeers-lawaai '96. Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20 listopada 1996”. Przed zastosowaniem powyższej metody do określenia poziomu hałasu po realizacji zamierzenia autorzy raportu dokonali tzw. „kalibracji” modelu. Kalibracja modelu polega

na doborze takich współczynników kalibrujących, aby odchylenie standardowe między wynikami pomiarów i obliczeń wykonanych dla tych samych warunków, było jak najmniejsze. Wskaźniki równoważnego poziomu dźwięku odpowiednio dla pory dziennej i nocnej  $L_{AeqD}$  i  $L_{AeqN}$ , zostały wyznaczone w kolejnych krokach:

- 1) przygotowanie cyfrowego modelu terenu na podstawie warstwy Numeryczny Model Terenu (NMT), obejmującego całą długość analizowanego odcinka linii kolejowej, co pozwoliło na odwzorowanie zarówno układu przestrzennego przebiegu linii, jak i jej położenia względem terenów sąsiednich,
- 2) przygotowanie danych dotyczących pokrycia terenu (a w konsekwencji danych dotyczących parametrów pochłaniania dźwięku przez grunt) na podstawie informacji zawartych na mapach zasadniczych i topograficznych,
- 3) przygotowanie danych dotyczących lokalizacji obiektów budowlanych na podstawie informacji zawartych na mapach zasadniczych, wizji lokalnej oraz dokumentacji fotograficznej. Uwzględniono wysokość budynków zgodnie ze stanem faktycznym,
- 4) przygotowanie danych dotyczących klasyfikacji terenów chronionych, na podstawie wizji lokalnej oraz informacji zawartych w opracowaniach planistycznych i pism z urzędów gmin. W obliczeniach uwzględniono tereny chronione akustycznie na podstawie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz informacji uzyskanych z właściwych organów,
- 5) przygotowanie danych dotyczących przebiegu trasy linii kolejowej,
- 6) przygotowanie danych charakteryzujących parametry akustyczne linii kolejowej. Dla stanu projektowanego przyjęto torowisko z zastosowaniem podkładów strunobetonowych na podłożu z kruszywa wraz z szynami bezстыkowymi na całej długości linii oraz brak występowania jakichkolwiek wad powierzchni tocznej szyny,
- 7) wykonanie kalibracji modelu obliczeniowego w oparciu o 12 punktów pomiarowych, wykorzystując warunek konieczny do stwierdzenia równoważności metody pomiarowej i obliczeniowej,
- 8) przygotowanie informacji o natężeniu ruchu dla poszczególnych typów pociągów pasażerskich, towarowych i technicznych na analizowanych odcinkach linii w stanie istniejącym i projektowanym,
- 9) skorelowano wyniki obliczeń z danymi pomiarowymi dla stanu aktualnego,
- 10) po stwierdzeniu poprawności obliczeń z wykorzystaniem zbudowanego akustycznego modelu obliczeniowego przeprowadzono obliczenia odpowiednio dla:
  - a) siatki obliczeniowej na wysokości 4 m,
  - b) w 538 reprezentatywnych punktach immisji. Obliczenia wykonano dla każdej kondygnacji budynku położonego w sąsiedztwie linii kolejowej. Ponadto, w obliczeniach poziomu hałasu w punktach obliczeniowych uwzględniono wbudowaną w algorytm obliczeniowy poprawkę na odbicia hałasu od elewacji budynków,
- 11) działania mające na celu minimalizację uciążliwości akustycznej linii kolejowej uwzględniono w akustycznym modelu obliczeniowym;
- 12) przeprowadzono ponowne obliczenia jak w pkt. 10 w celu sprawdzenia efektów wprowadzonych działań minimalizujących oddziaływanie akustyczne.

Dopuszczalne poziomy hałasu dla terenów podlegających ochronie akustycznej 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).

Z porównania wyników obliczeń rozprzestrzeniania się hałasu z przedmiotowego odcinka linii kolejowych dla stanu obecnego i stanu projektowanego, wynika, że oddziaływanie na stan

klimatu akustycznego poprawi się w wariancie inwestycyjnym w porównaniu do stanu aktualnego.

Planowana inwestycja w sposób bezpośredni będzie miała wpływ na zmniejszenie emisji hałasu od przejeżdżającego pociągu w związku ze znaczną poprawą stanu nawierzchni torowiska. Przedsięwzięcie polegać będzie bowiem głównie na odtworzeniu układu torowego i jego modernizacji z zastosowaniem nowoczesnego torowiska wyposażonego m. in. w szyny zgrzane w tory bezстыkowe na podkładach strunobetonowych i podsypce tłuczniowej, co określono w pkt. II.6. sentencji decyzji. Wymiana torowiska na nowe pozwoli wyeliminować lokalne wady szyn czy podkładów, które mają istotny wpływ na emisję hałasu pochodzącego od przejeżdżających pociągów. Nawet niewielkie wady powierzchni tocznej szyny, mogą powodować wzrost poziomu emisji o kilka decybeli.

Wg autorów raportu kolejnym elementem mającym wpływ na emisję hałasu z transportu kolejowego jest stan techniczny taboru kolejowego. Na sieci kolejowej, zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., stale zwiększa się udział nowoczesnego taboru kolejowego, w którym rozwiązania techniczne przyczyniają się w sposób istotny do ograniczenia uciążliwości akustycznej generowanej przez pojazdy szynowe. Dla przykładu w raporcie wskazano, że porównując pociąg towarowy wyposażony w układ hamulcowy tarczowy oraz pojazd wyposażony w hamulce z żeliwnymi klockami te drugie generują hałas nawet o 10 dB wyższy.

Jednak pomimo zastosowania nowoczesnych rozwiązań, które zmniejszą oddziaływanie akustyczne, konieczne jest zastosowanie specjalnych środków obniżających poziom hałasu, w postaci ekranów akustycznych. Przewidziano, że będą to ekrany pochłaniające lub przezroczyste, a ich szczegółowe parametry wskazano w punkcie II.7 niniejszej decyzji (Tabela nr 8).

Modernizacja linii kolejowych zakłada także zmniejszenie oddziaływań w zakresie drgań i wibracji. Położenie mat zostało ustalone zgodnie z zapisem normy PN-B-02170:2016-12 Ocena szkodliwości drgań przekazywanych przez podłoże na budynki w kontekście pomijalności oddziaływania drgań przekazywanych przez podłoże na budynek, jeżeli znajduje się on w odległości większej niż 25 m od osi toru kolejowego oraz w nawiązaniu do zapisów Standardów Technicznych „Szczegółowe warunki techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości  $V_{max} \leq 200$  km/h (dla taboru konwencjonalnego) / 250 km/h (dla taboru z wychylnym pudłem)” - Tom XIII Budynki. Na podstawie przeprowadzonych analiz przestrzennych, w celu redukcji poziomu wibracji i hałasu wtórnego zastosowano izolacje wibroakustyczne dróg szynowych, które polegają na ułożeniu w torach głównych zasadniczych oraz torach szlakowych specjalnych mat antywibracyjnych. W punkcie II.8 niniejszej decyzji wskazano lokalizację mat antywibracyjnych (Tabela nr 9).

Zgodnie z art. 114 ust. 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 54 z późn. zm.) – dalej Poś w przypadku zabudowy mieszkaniowej, szpitali, domów pomocy społecznej lub budynków związanych ze stałym albo czasowym pobytem dzieci i młodzieży, zlokalizowanych na granicy pasa drogowego lub przyległego pasa gruntu w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach. W przypadku przedmiotowego odcinka linii kolejowej, na granicy przyległego pasa gruntu, znajduje się 20 budynków, w tym budynki mieszkalne oraz tereny szkół.

Zgodnie z art. 114 ust. 3 ustawy Poś, jeżeli na terenach zamkniętych oraz na terenach przeznaczonych do działalności produkcyjnej, składowania i magazynowania znajduje się

zabudowa mieszkaniowa, szpitale, domy pomocy społecznej lub budynki związane ze stałym albo czasowym pobytem dzieci i młodzieży, ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach. W przypadku przedmiotowego odcinka linii kolejowych, na terenach zamkniętych z nią związanych, znajdują się 1 budynki nie pełniące funkcji mieszkalnej. W ROŚ dokonano sprawdzenia czy poziom hałasu wewnątrz pomieszczeń wymieniowych w art. 114 ust.3, 4 ustawy poś spełniają wymagania określone w normie PN-B-02151-3:2015-10, które wykazały, że w przypadku przedmiotowych linii kolejowych nie dojdzie do przekroczenia wartości dopuszczalnych poziomu hałasu wewnątrz pomieszczeń budynków mieszkalnych, poza jednym przypadkiem (receptor 471), gdzie przekroczenie wewnątrz budynku w porze nocy wynosi 2,4 dB. Jak wynika z uzupełnienia do raportu inwestor po wykonaniu wizji terenowej wskazał, że obecnie jest to budynek magazynowy.

Oceniając możliwość skumulowanego oddziaływania w zakresie akustycznym, należy stwierdzić, że może ono być rozpatrywane w różnych konfiguracjach. Dotyczyć może bowiem hałasu pochodzącego z obszaru, na którym znajdują się jeszcze inne linie kolejowe, nieobjęte zakresem przewidywanych prac, pochodzącego od dróg oraz innych źródeł. Ruch kolejowy na wszystkich liniach kolejowych objętych planowanym przedsięwzięciem został uwzględniony w analizie akustycznej przygotowanej dla planowanego przedsięwzięcia. Do analizy oddziaływania skumulowanego uwzględniono odcinki linii kolejowych krzyżujących się lub przebiegających w pobliżu linii kolejowych będących przedmiotem analizowanego przedsięwzięcia. Do linii stycznych objętych projektem należą linie kolejowe nr: 127, 128, 129, 130, 143, 144, 950, 951 i 979. Prace na ww. liniach projektowane są w następujących miejscach:

- a) linia kolejowa nr 144 na odcinku od km 0+149 do km 1+682 (Tarnowskie Góry),
- b) linia kolejowa nr 143 na odcinku od km 0+800 do km 1+695 (Kalety),
- c) linia kolejowa nr 127 na odcinku od km 29+000 (Nakło Śląskie) do km 33+465 (Tarnowskie Góry),
- d) linia kolejowa nr 128 na odcinku od km 29+000 (Nakło Śląskie) do km 33+615 (Tarnowskie Góry),
- e) linia kolejowa nr 129 na odcinku od km 35+947 (Tarnowskie Góry) do km 49+037 (Kalety),
- f) linia kolejowa nr 130 na odcinku od km 35+871 (Tarnowskie Góry) do km 49+032 (Kalety),
- g) linia kolejowa nr 950 na odcinku od km 0+000 do km 5+897 (Tarnowskie Góry),
- h) linia kolejowa nr 951 na odcinku od km 0+000 do km 5+498 (Tarnowskie Góry),
- i) linia kolejowa nr 979 na odcinku od km 0+000 do km 0+856 (Tarnowskie Góry).

Linie kolejowe nr 127, 128, 129, 130, 950, 951 i 979 są liniami przebiegającymi równolegle do linii kolejowej 131.

Ponadto w obliczeniach oddziaływania skumulowanego uwzględniono efekt wspólnych oddziaływań akustycznych na odcinku:

- od km około 32+050 do km około 32+180 linii kolejowych LK131 oraz LK127 z istniejącą drogą krajową 78,
- od km około 48+400 do km około 48+470 linii kolejowych: LK129, LK130, LK131 z istniejącą drogą wojewódzką 789,
- od km około 56+660 do km około 56+720 linii kolejowej LK 131 z istniejącą drogą wojewódzką 906,

- od km około 60+210 do km około 60+280 linii kolejowej LK 131 z istniejącą drogą wojewódzką 906.

Z przedstawionych analiz, uwzględniających oddziaływanie sąsiadujących linii kolejowych z drogami wynika, że w powyższych lokalizacjach przewiduje się budowę ekranów akustycznych, których zadaniem będzie ograniczenie oddziaływania przedmiotowych linii kolejowych w rejonie zabudowy mieszkaniowej.

Analizując wyniki obliczeń należy zauważyć, że w miejscach kumulowania się oddziaływania hałasu pochodzącego od linii kolejowych i dróg uzyskane wartości poziomów hałasu wynikają z dużego oddziaływania ruchu samochodów po drogach przebiegających w sąsiedztwie linii kolejowych oraz krzyżujących się z nimi, zatem dominującym źródłem hałasu na tych obszarach nie będzie ruch pociągów. Dodatkowo przebudowa linii kolejowych zakłada budowę ekranów akustycznych, które będą minimalizowały hałas pochodzący od ruchu pociągów. W przypadku znaczącego oddziaływania dróg, podmiotem odpowiedzialnym za ograniczenie hałasu jest zarządzający drogą. W ramach niniejszego postępowania, którego przedmiotem jest ocena oddziaływania linii kolejowej, nie jest możliwe nakładanie zobowiązań na inne podmioty.

Niniejszą decyzją Inwestor został zobowiązany do przedłożenia analizy porealizacyjnej. Powinna ona zostać przeprowadzona w zakresie oddziaływania akustycznego, a pomiary powinny zostać wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami – obecnie jest to rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz.U. z 2011 r. nr 140, poz. 824 ze zm.). Punkty oceny powinny zostać tak dobrane, aby materiał uzyskany z analizy porealizacyjnej można było porównać z materiałem dowodowym przedłożonym na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w szczególności punkty pomiarowe należy usytuować w miejscach, dla których zostały zaprojektowane ekrany akustyczne, ale też w niektórych (wybranych) miejscach, gdzie ich nie przewidziano. Wskazanie w pkt. IV. decyzji lokalizacji wybranych punktów pomiarowych nie wyklucza możliwości wykonania pomiarów również w innych punktach pomiarowych. W przypadku, gdy z analizy porealizacyjnej wynikną przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej, a zastosowanie dodatkowych środków minimalizujących oddziaływanie nie będzie możliwe do zastosowania, konieczne będzie utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Standardy jakości środowiska w zakresie oddziaływań elektromagnetycznych określa Rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 17 lutego 2020 r. w sprawie sposobów sprawdzania dotrzymania dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2630). Zgodnie z ww. rozporządzeniem dopuszczalne poziomy pole elektromagnetyczne określone zostały dla: terenów pod zabudowę mieszkaniową oraz miejsc dostępnych dla ludności.

Wymagany zakres prac w systemie zasilania na poszczególnych odcinkach układu zasilania sieci trakcyjnej dla analizowanych linii kolejowych przewiduje budowę dwóch nowych podstacji trakcyjnych wraz z rozdzielnią 110 kV w wykonaniu napowietrznym. Każda z ww. rozdzielni 110 kV składać się będzie z dwóch pól: tj. pola transformatorowego 110/15 kV i pola liniowego 110 kV wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną: sanitarną, wodociągową drogową i energetyczną. Na terenie każdej z podstacji znajdować się będą także dwa stanowiska napowietrznych transformatorów prostownikowych o górnym napięciu

15 kV, dwa stanowiska transformatorów potrzeb własnych oraz stanowisko dławika kompensacji mocy biernej 15 kV. Z każdej podstacji zostaną wyprowadzone w kierunku sieci trakcyjnej kablone zasilacze trakcyjne SN oraz kable powrotne nN oraz kable sterowania rozłącznikami trakcyjnymi.

W zakresie linii zasilających przewiduje się budowę dwóch nowych jednotorowych linii kablowych 110 kV wraz z linią światłowodową, które zasilac będą nowoprojektowane podstacje trakcyjne. Linie kablone 110 kV zostaną zakończone głowicami kablowymi wprowadzonymi na konstrukcje wsporcze w polach liniowych rozdzielni 110 kV w każdej z Podstacji Trakcyjnych oraz w stacji elektroenergetycznej zasilającej PT Boronów tj. GPZ Herby 110/15 kV oraz w stacji elektroenergetycznej zasilającej PT Miasteczko Śląskie tj. GPZ 110/20 kV Miasteczko Śląskie. Miejsca wprowadzeń będą zabezpieczone ogranicznikiem przepięć.

Oddziaływanie przedsięwzięcia na stan powietrza, z uwagi na zelektryfikowanie trakcji, ograniczone będzie do emisji typu komunikacyjnego z poruszania się lokomotyw manewrowych na stacjach, a także emisji pyłu powstałego w wyniku ścierania się wstawek hamulcowych i okładek hamulców tarczowych oraz ścierania się powierzchni tocznych szyn, jak również emisja spalin z pojazdów pracowników obsługi linii kolejowych. Jednak ich wpływ na jakość powietrza atmosferycznego uznaje się za nieistotny, zatem funkcjonowanie planowanego przedsięwzięcia nie będzie pogarszało standardów jakości powietrza atmosferycznego w rejonie analizowanej linii kolejowej.

Ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów, na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, związane będą z prowadzeniem bieżących remontów, utrzymaniem i konserwacją linii kolejowej (m.in. gruz, humus, tłuczeń torowy), konserwacją rowów czy funkcjonowaniem obiektów socjalnych z grup 08 - odpady z produkcji, przygotowania, obrotu i stosowania powłok ochronnych (farb, lakierów, emalii ceramicznych), kitu, klejów, szczeliw i farb drukarskich, 17 - odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych) i odpady komunalne. W związku z planowaną rewitalizacją linii kolejowych nie powstaną nowe rodzaje odpadów na etapie ich eksploatacji, w porównaniu ze stanem obecnym. Nie przewiduje się wzrostu ilości odpadów w stosunku do stanu istniejącego. Wpływ na środowisko wytwarzanych podczas eksploatacji odpadów nie będzie znaczący i ograniczać się będzie do krótkotrwałego oddziaływania i związany będzie z zajętością powierzchni gruntu w miejscach czasowego gromadzenia odpadów.

Zgodnie z definicją zawartą w art. 3 pkt 24 ustawy Poś, linie kolejowe nie są zaliczane do zakładów, w których może wystąpić poważna awaria przemysłowa, możliwa jest na nich jedynie poważna awaria w transporcie. Potencjalne awarie mogą się zdarzyć wzdłuż odcinka linii, na placu, zapleczu budowy oraz na drogach i w obiektach terenu kolejowego. Mogą obejmować również tereny stacji (stacje towarowe, rampy, tory odstawkowe). Każda poważna awaria wiąże się z zagrożeniem dla środowiska oraz zdrowia, życia ludzi i zwierząt (poprzez pożar, wybuch, zapylenie, skażenie chemiczne, biologiczne) oraz z zanieczyszczeniem różnych komponentów środowiska. W przypadku wystąpienia poważnej awarii jak np. wykolejenie się składu z udziałem substancji niebezpiecznych może dojść do zanieczyszczenia w postaci substancji ropopochodnych (oleje, smary). W takich przypadkach zanieczyszczenia mają charakter ograniczony przestrzennie. Znikomy jest również zasięg rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń pyłowych oraz ich osiadania na powierzchni gruntu. Zgodnie ze skorygowanym zapisem ROŚ (Aneks nr 1) w granicach

inwestycji nie znajduje się strefa ochronna ujęć wód (ujęcie „TAGOR” zostało zamknięte w 2021 r.). W odległości ok 176 m i 244 m od linii kolejowej nr 131 znajduje się strefa ochrony bezpośredniej ujęcia wody, przewiduje się, że w przypadku poważanej awarii strefa ta znajdzie się poza zasięgiem oddziaływania zanieczyszczenia. Poważnym awariom w transporcie kolejowym przeciwdziałają w znacznym stopniu zastosowane zabezpieczenia techniczne, organizacyjne oraz stosowne przepisy normujące zasady zachowania bezpieczeństwa w transporcie, w tym w transporcie towarów niebezpiecznych.

Planowana inwestycja polega na przebudowie istniejących linii kolejowych, budowie nowych łącznic, budowie dróg dojazdowych do nowych obiektów, a także budowie/przebudowie lub likwidacji obiektów inżynierskich i budynków co może spowodować zauważalne zmiany w krajobrazie. Zmiany te jednak będą niewielkie i obejmą głównie infrastrukturę kolejową. Remont niektórych obiektów przyczyni się do poprawy estetyki tych obiektów. Natomiast wprowadzenie dodatkowych elementów infrastruktury kolejowo-drogowej (wiadukty), poprzez poprawę ruchu na niektórych drogach kolidujących z koleją, ze względu na bezpieczeństwo ruchu może być postrzegana przez społeczeństwo jako zmiana pozytywna. Analizowana linia nr 131 przecina lub leży w bliskim sąsiedztwie obszarów ochrony przyrody (Park Krajobrazowy Lasy nad Górną Liswartą) gdzie krajobraz jest elementem chronionym. Obiekty remontowane i nowe obiekty będą dostosowane kolorystycznie do otoczenia, aby nie powodowały dysonansu w krajobrazie. Oddziaływanie na krajobraz będzie wiązać się również z budową ekranów akustycznych, część z nich będzie zlokalizowana w obszarach o istotnych walorach krajobrazowych, w tym obszarze parku krajobrazowego oraz terenach objętych ochroną konserwatorską. Ekran burzą jedność krajobrazową powodując fragmentację nie tylko fizyczną i funkcjonalną, ale i wizualną oraz uniemożliwią dalekie widoki z obiektów stacyjnych oraz z wagonów, zwłaszcza w kontekście ciągu widokowego na otaczający krajobraz, oraz z otoczenia na obiekty infrastruktury kolejowej. Montaż ekranów akustycznych to konieczny kompromis wynikający z potrzeb spełnienia wymogów prawa ochrony środowiska w zakresie ochrony akustycznej terenów wymagających zabezpieczenia w tym zakresie oraz ochrony krajobrazowej i konserwatorskiej oraz przesłanek związanych z koniecznością dalszego użytkowania obiektów i linii kolejowej.

Planowane przedsięwzięcie dotyczy w większości istniejących już linii kolejowych, w związku z czym prognozuje się, że na etapie eksploatacji nie wystąpi negatywne oddziaływanie na dobra materialne, zabytki oraz krajobraz kulturowy. Planowane przedsięwzięcie przyczyni się do polepszenia warunków eksploatacyjnych analizowanych linii kolejowych. Prace na liniach polegające na poprawie jakości infrastruktury kolejowej zmniejszą emisję drgań do otoczenia, co pozytywnie wpłynie na oddziaływanie na obiekty zabytkowe. W buforze 200 m od linii kolejowych zidentyfikowano 236 zabytków wpisanych do ewidencji lub rejestru zabytków.

W kolizji z planowanymi pracami usytuowanych jest 10 zabytków:

1) Obiekty wpisane do Gminnej Ewidencji Zabytków Gminy Świerklaniec to:

- Nastawnia w km 29+707 (obiekt przeznaczony do rozbiórki),
- Nastawnia w km 30+644 (obiekt przeznaczony do rozbiórki).

Zgodnie z pismem nr GN.4125.13.2022 z dnia 20.07.2022 r. otrzymanym z Gminy Świerklaniec obiekty te zostaną wyłączone z Gminnej Ewidencji Zabytków. Pismem Śląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Katowicach nr K-PT 5151.4.2021.AS z 01.08.2022 otrzymano zgodę na ich rozbiórkę.

2) Obiekty wpisane do Gminnej Ewidencji Zabytków Gminy Tarnowskie Góry:

- Zespół kolejki wąskotorowej w rejonie Oświęcimska – Nakielska w km 33+230 do 35+440 LK 131,
- Zespół stacji kolejowej Tarnowskie Góry w km 33+550 do 34+150 LK 131,
- Zespół lokomotywowni stacji kolejowej Tarnowskie Góry w km 34+455 do 34+662 LK 131,
- Podziemia dawnej kopalni kruszcu z XVI w. w km 1+810 do km 1+993 LK 144,
- Kopalnia rud srebronośnych i sztolni "Czarnego Pstrąga" w km 1+427 do 1+545 LK 144.
- Dawna kopalnia rud kruszconośnych (przejście pod nasypem linii 144 sztolni "Boże Wspomóż") w km 5+024 LK144.
- Budynek biurowy, część zespołu zabudowy dawnych zakładów celulozowo-papierniczych w km 47+228 (obiekt przeznaczony do rozbiórki),
- Budynek ekspedycji kolejowej w Kaletach w km 47+883 (obiekt przeznaczony do rozbiórki).

Zgodnie z pismami otrzymanymi z Śląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Katowicach o nr K-PT 5151.4.2021.AS z dnia 01.08.2022 r. oraz nr K-PT 5151.5.2021.AS z dnia 06.12.2022 r. została dopuszczona możliwość rozbiórki części z ww. obiektów kolidujących z nowoprojektowaną infrastrukturą.

W buforze 200 m od linii kolejowych zidentyfikowano 20 stanowisk archeologicznych, z czego 1 znajduje się w zakresie realizacji inwestycji.

Jak wynika z raportu warunki prowadzenia prac w obrębie obiektów wpisanych do rejestru zabytków, stanowisk archeologicznych będą uzgadniane z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków w Katowicach. Zachowanie obiektów w stanie nienaruszonym wymaga bowiem zastosowania szczególnych środków ostrożności, opartych na przestrzeganiu wytycznych konserwatorskich uzgodnionych przed rozpoczęciem realizacji, określających zakres i sposób wykonania planowanych robót.

Biorąc pod uwagę powyższe należy stwierdzić, że Inwestor zidentyfikował zabytki znajdujące się w pobliżu planowanej inwestycji i jest świadomy, że, zgodnie z art. 31 Ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1292 z późn. 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.

Odnosząc się do oddziaływania na dobra materialne, należy wskazać, że Inwestor będzie realizował inwestycję na istniejącym terenie kolejowym. Jednakże budowa nowej infrastruktury towarzyszącej oraz przebudowa i budowa nowych odcinków dróg będzie się wiązała z koniecznością zajęcia nowych terenów, które dotychczas nie stanowiły terenu kolejowego. Szczegóły zajęcia tych terenów nie są przedmiotem niniejszego postępowania.

W związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia nastąpi remont, a także rozbiórka obiektów inżynierskich i budowa nowych, rozbiórka istniejących peronów i budowa nowych,

remont i rozbiórka obiektów kubaturowych, przebudowa przejazdów drogowo-kolejowych. Na etapie budowy konieczne będzie także czasowe zajęcie terenu pod zaplecze budowy, bazy materiałowe, magazyny odpadów. Zakłada się racjonalne gospodarowanie przestrzenią w zakresie lokalizowania baz materiałowych, zapleczy budowy czy placów manewrowych przy wykorzystaniu terenów już przekształconych, w rejonie stacji i bocznic nieużytkowanych lub o ograniczonym zakresie użytkowania, nieużytków, terenów z zabudową usługową, przemysłową, magazynową, najlepiej bez skupisk zieleni wysokiej. Zaplecze budowy, bazy materiałowe oraz parkingi sprzętu i maszyn będą lokalizowane poza siedliskami przyrodniczymi oraz stanowiskami gatunków roślin i zwierząt chronionych w ramach Dyrektywy Siedliskowej i Ptasiej, a także poza terenami znajdującymi się w bliskiej odległości od obiektów zabytkowych co wskazano w pkt. I.2.A.1. niniejszej decyzji.

Ocena wzajemnych oddziaływań między planowanym przedsięwzięciem a klimatem obejmuje dwa aspekty:

- oddziaływanie przedsięwzięcia na zmiany klimatu na etapie budowy, eksploatacji i likwidacji,
- wpływ prognozowanych zmian klimatu na infrastrukturę kolejową.

Na etapie prac budowlanych należy liczyć się z wystąpieniem krótkotrwałych uciążliwości związanych z bezpośrednią emisją gazów cieplarnianych, w szczególności dwutlenku węgla, wynikającą 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. Wykorzystane do budowy pojazdy będą posiadać aktualne przeglądy techniczne, a maszyny i urządzenia budowlane będą wyposażone w silniki spalinowe spełniające wymogi w zakresie parametrów emisyjnych, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 30 kwietnia 2014 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla silników spalinowych w zakresie ograniczania emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki (Dz. U. z 2014 r. poz. 588). Na etapie budowy występować będzie również emisja pośrednia gazów cieplarnianych z elektrowni wynikająca ze zużycia prądu podczas prac. Jednak należy podkreślić, że będzie to emisja niewielka.

W związku z realizacją przedsięwzięcia nastąpi usunięcie drzew i krzewów (głównie związanej z utrzymaniem linii kolejowej), co skutkować może utratą roślinności wysokiej zapewniającą sekwestrację dwutlenku węgla. Skutkiem tego będzie obniżenie lokalnego potencjału roślinności w zakresie możliwości asymilacji dwutlenku węgla, jednak w ogólnym bilansie emisji nie będzie to miało znaczącego wpływu.

Podsumowując, wpływ inwestycji na klimat i jego zmiany na tym etapie będzie mało istotny. Emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie koncentrować się w obrębie prowadzonych prac i ustąpi po zakończeniu budowy.

Podczas eksploatacji infrastruktury kolejowej mogą wystąpić niewielkie emisje zanieczyszczeń pochodzących ze spalania paliw wynikające z ruchu pojazdów technicznych, jednak będą to sytuacje wyjątkowe.

Emisja pośrednia, na tym etapie będzie związana przede wszystkim ze zużyciem prądu do napędu pociągów i oświetleniem stacji. Zużycie energii skutkować będzie emisją gazów cieplarnianych, w tym głównie CO<sub>2</sub>, w procesie wytwarzania energii elektrycznej w elektrowniach opalanych paliwami kopalnymi.

Planowane przedsięwzięcie przyczyni się do rozwoju transportu kolejowego a przedmiotowe linie kolejowe, zwiększą swoją atrakcyjność przewozową. Realizacja przedsięwzięcia poprawi jakość infrastruktury i przyczyni się do wzrostu płynności ruchu, co wpłynie

na poprawę efektywności energetycznej. Na skutek przejścia części ruchu drogowego, zarówno indywidualnego, jak i publicznego nastąpi zmniejszenie ilości zużywanego paliwa, co będzie miało bezpośrednie przełożenie na redukcję emisji gazów cieplarnianych do powietrza.

Na podstawie powyższych informacji nie przewiduje się, aby przedsięwzięcie miało istotny negatywny wpływ na klimat, zarówno w skali globalnej, regionalnej, jak i lokalnej.

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. W raporcie 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. Niemniej jednak inwestor stosuje profilaktyczne rozwiązania, dzięki którym infrastruktura kolejowa jest odporniejsza na skutki związane z intensywnymi zjawiskami pogodowymi będącymi następstwem zmian klimatu, w tym, w celu zminimalizowania oddziaływania:

- niskich temperatur: montaż elektrycznego ogrzewania rozjazdów, kompensację sieci trakcyjnej – zapewnienie stałej siły naciągu przewodów jezdnych i liny nośnej podczas wydłużania/skracania się przewodów pod wpływem temperatury, stosowanie specjalistycznego sprzętu dla potrzeb udrażniania linii kolejowych (kombajnów i pługów odśnieżnych, odśnieżarek, zespołów do szybkiego usuwania awarii, pociągów sieciowych wyposażonych w urządzenia do oczyszczania sieci trakcyjnej z lodu, pogotowia energetycznego),
- wysokich temperatur: odpowiednie zagęszczenie podsypki, przytwierdzenie szyn (bezstykowych) w odpowiedniej temperaturze, kontrola stanu elementów mocujących szyny,
- silne wiatry: usuwanie drzew i krzewów w pasie szerokości 15 m od osi skrajnego toru kolejowego, zygzakowanie sieci jezdnej, osadzanie słupów na betonowych fundamentach, użycie pociągów sieciowych, pogotowia energetycznego oraz sprzętu szybkiego usuwania awarii do naprawy sieci trakcyjnej i linii energetycznych oraz do usuwania zalegających drzew,
- wyładowań atmosferycznych: uziemienie sieci trakcyjnej oraz kluczowych budynków odpowiedzialnych za sterowanie ruchem kolejowym, naprawa i wymiana uszkodzonych elementów - wykorzystanie pociągów sieciowych i pogotowia energetycznego celem naprawy uszkodzonej sieci i linii energetycznej.

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

Biorąc pod uwagę powyższe działania należy stwierdzić, że mają one na celu dostosowanie planowanej do przebudowy infrastruktury kolejowej do zachodzących zmian klimatu,

tak by ryzyko zagrożeń w funkcjonowaniu układu kolejowego związanych z występowaniem zjawisk ekstremalnych powodowanych zmianami klimatu sprowadzone było do poziomu nieistotnego.

Z oceny oddziaływania na środowisko wynika potrzeba unikania, zapobiegania, ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w związku z tym w pkt I.2 niniejszej decyzji nałożono na inwestora obowiązek podjęcia stosownych działań.

Informacje na temat przedsięwzięcia na etapie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływanie na środowisko. Nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach wydania pozwolenia na budowę, gdyż tutejszy organ nie przewiduje możliwości wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko, w tym obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody, a przekazane dowody były wystarczające dla określenia wpływu na florę i faunę i do sformułowania działań minimalizujących.

Nie przewiduje się, z uwagi na oddziaływanie ograniczające się do bliskiego sąsiedztwa linii kolejowej oraz oddalenie (ponad 61 km) od granicy państwa, znaczącego oddziaływania transgranicznego. Nie istnieje zatem konieczność przeprowadzania postępowania transgranicznego.

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, na obecnym etapie postępowania, ponieważ przy zastosowaniu odpowiednich środków minimalizujących oddziaływanie (w zakresie hałasu) będą dotrzymane standardy jakości środowiska.

Postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia zostało przeprowadzone z oceną oddziaływania na środowisko. Wobec powyższego w postępowaniu został zapewniony udział społeczeństwa.

Obwieszczeniem z 8 kwietnia 2024 r. znak WOOS.420.37.2022.AS3.28 RDOŚ w Katowicach, podał do publicznej wiadomości informacje, o których mowa w art. 33 ustawy oos, a w szczególności, że w terminie od 15 kwietnia 2024 r. do 14 maja 2024 r., każdy może składać uwagi i wnioski do tutejszego organu w formie pisemnej, ustnej do protokołu lub za pomocą środków komunikacji elektronicznej, bez konieczności opatrywania ich kwalifikowanym podpisem elektronicznym.

Powyższe obwieszczenie było zamieszczone:

- w terminie od 8 kwietnia 2024 r. do 14 maja 2024 r., na tablicy ogłoszeń oraz na stronie internetowej, w BIP-ie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach,
- w terminie od 10 kwietnia 2024 r. do 15 maja 2024 r. na tablicy ogłoszeń oraz BIP-ie Urzędu Miasta Tarnowskie Góry,
- w terminie od 9 kwietnia 2024 r. do 15 maja 2024 r. na tablicy ogłoszeń oraz BIP-ie Urzędu Miejskiego w Miasteczku Śląskim,
- w terminie od 15 kwietnia 2024 r. do 14 maja 2024 r. na tablicy ogłoszeń oraz BIP-ie Urzędu Gminy Herby,

- w terminie od 10 kwietnia 2024 r. do 17 maja 2024 r. na tablicy ogłoszeń oraz BIP-ie Urzędu Gminy Koszęcin,
- w terminie od 9 kwietnia 2024 r. do 20 maja 2024 r. na tablicy ogłoszeń oraz BIP-ie Urzędu Miejskiego w Kaletach,
- w terminie od 10 kwietnia 2024 r. do 24 kwietnia 2024 r. na tablicy ogłoszeń oraz BIP-ie Urzędu Miasta Piekary Śląskie,
- w terminie od 9 kwietnia 2024 r. do 15 maja 2024 r. na tablicy ogłoszeń oraz BIP-ie Urzędu Miejskiego w Radzionkowie
- w terminie od 9 kwietnia 2024 r. do 15 maja 2024 r. na tablicy ogłoszeń oraz BIP-ie Urzędu Gminy w Boronowie,
- w terminie od 10 kwietnia 2024 r. do 30 maja 2024 r. na tablicy ogłoszeń oraz BIP-ie Urzędu Gminy W Świerklańcu,
- w terminie od 12 kwietnia 2024 r. do 14 maja 2024 r. na tablicy ogłoszeń oraz BIP-ie Urzędu Gminy w Twarogu.

Z uwagi na zbyt krótki termin wywieszenia obwieszczenia w Urzędzie Miasta Piekary Śląskie udział społeczeństwa w tym mieście został ponowiony poprzez obwieszczenie z 7 maja 2024 r. znak WOOŚ.420.37.2022.AS.29., w którym RDOŚ w Katowicach, ponownie podał do publicznej wiadomości informacje, o których mowa w art. 33 ustawy oos, a w szczególności, że w terminie od 9 maja 2024 r. do 7 czerwca 2024 r., każdy może składać uwagi i wnioski do tutejszego organu w formie pisemnej, ustnej do protokołu lub za pomocą środków komunikacji elektronicznej, bez konieczności opatrywania ich kwalifikowanym podpisem elektronicznym.

Powyższe obwieszczenie było zamieszczone:

- w terminie od 7 maja 2024 r. do 9 czerwca 2024 r., na tablicy ogłoszeń oraz na stronie internetowej, w BIP-ie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach,
- w terminie od 9 maja 2024 r. do 7 czerwca 2024 r. na tablicy ogłoszeń oraz BIP-ie Urzędu Miasta Piekary Śląskie.

Podczas udziału społeczeństwa wpłynęło pismo z 13 maja 2024 r. firmy MARBET WIL Sp. z o. o. z siedzibą w Gliwicach, w którym zwrócono uwagę na potrzebę zawarcia w decyzji warunków nakazujących inwestorowi stosowanie w fazie projektowania, produkcji oraz realizacji technologii i rozwiązań nie powodujących zużycia wody i wykorzystujących odpady w ponad połowie składu, jako działania promujące technologie zielone.

Tutejszy organ nie uwzględnił ww. sugestii w sentencji decyzji, ponieważ tego typu kwestie nie podlegają regulacji prawnej i nie były przedmiotem oceny oddziaływania na środowisko. Należy zauważyć, że dobór technologii i materiałów wynikał będzie przede wszystkim z konieczności zapewnienia bezpieczeństwa budowanych obiektów i trwałości infrastruktury kolejowej.

Po przeprowadzeniu oceny oddziaływania na środowisko, obejmującej:

- 1) weryfikację raportu o oddziaływaniu na środowisko,
- 2) uzyskanie postanowienia z 12 sierpnia 2024 r. znak C.RZŚ.4900.37.2024.KWK.5 RZGW w Gliwicach PGW Wody Polskie uzgadniającego realizację przedsięwzięcia w wariantcie wybranym przez inwestora oraz określił warunki tej realizacji na etapie stwierdzania konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a następnie w trakcie jej trwania,
- 3) zapewnienie udziału społeczeństwa,

RDOŚ w Katowicach, zawiadomił strony (obwieszczeniem z 3 września 2024 r. znak WOOŚ.420.37.2024.AS3/KC.37) o zakończeniu gromadzenia materiału dowodowego oraz zgodnie z art. 10 ustawy Kpa, o przysługującym prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Przedmiotowe obwieszczenia, za pośrednictwem platformy e-PUAP, przekazano do gmin celem podania do wiadomości stronom w sposób zwyczajowo przyjęty w danej gminie (Gmina Herby, Gmina Boronów, Gmina Koszęcin, Miasto Kalety, Miasto Miasteczko Śląskie, Gmina Tworóg, Miasto Tarnowskie Góry, Gmina Świerklany, Miasto Piekary Śląskie oraz Miasto Radzionków).

Postanowienie z 23 października 2024 r. znak WOOŚ.420.37.2022.KC.40 tutaj. Organ wyłączył z udostępniania informacje zawarte w Załączniku nr 8 sporządzonym we wrześniu 2023 r., podpisanym przez Panią Małgorzatę Barszczewską, kierującą zespołem autorskim Biura Doradztwa Ekologicznego i Inwestycyjnego Sp. z o.o., Tom 1 z 2, Strefy ochronne. Przedmiotowe obwieszczenia, za pośrednictwem platformy e-PUAP, przekazano do gmin celem podania do wiadomości stronom w sposób zwyczajowo przyjęty w danej gminie (Gmina Herby, Gmina Boronów, Gmina Koszęcin, Miasto Kalety, Miasto Miasteczko Śląskie, Gmina Tworóg, Miasto Tarnowskie Góry, Gmina Świerklany, Miasto Piekary Śląskie oraz Miasto Radzionków).

W trakcie przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia rozpatrzono uwagi i wnioski zgłoszone w ramach postępowania z udziałem społeczeństwa oraz od stron postępowania.

Poniżej przedstawiono wyjaśnienia Inwestora odnośnie do wniesionych w trakcie postępowania uwag oraz stanowisko tutaj. Organu:

1. Wskazanie w dokumentacji (raporcie oddziaływania na środowisko) lokalizacji peronu w rejonie Osada Jana i ul. Chopina oraz podanie w których rozdziałach raportu przedstawiona jest informacja na temat jego budowy.

W przedłożonym przez pełnomocnika Aneksie nr 2 z 11 września 2023 r. oraz w Aneksie nr 3 z 8 grudnia 2023 r. wskazano dokładną lokalizację na mapie poglądowej przedmiotowego peronu. Ponadto w rozdziale 2.1. raportu w podpunkcie b) wskazano zapis dotyczący budowy przystanku osobowego w rejonie osiedla Osady Jana w Tarnowskich Górach. Zainteresowane strony postępowania zapoznały się z dokumentacją w siedzibie Organu.

2. Występowania uciążliwości zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji związane z budową przystanku osobowego w rejonie osiedla Osady Jana w Tarnowskich Górach oraz zasadnością jego budowy.

W Aneksie nr 2 z 11 września 2023 r. oraz pozostałych aneksach pełnomocnik inwestora odniósł się do ww. kwestii wskazując, że potrzeba powstania niniejszego przystanku została wskazana w suplemencie do dokumentu pn. „Koncepcja Kolei Metropolitalnej dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z wykorzystaniem metod inżynierii systemów” i miała swoje dalsze odzwierciedlenie w kierowanej do Spółki późniejszej korespondencji Kolei Śląskich. Ponadto przystanek Tarnowskie Góry Osada Jana został uwzględniony jako planowany/projektowany w prognozach ruchu wykonanych w ramach opracowania pn. „Wstępne Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii”, którego Zamawiającym jest Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia pełniąca funkcję organizatora publicznego transportu zbiorowego. Dodatkowo propozycja budowy nowego przystanku dla mieszkańców dzielnicy Osada Jana wskazywana

była przez Urząd Miasta w Tarnowskich Górach jako głos mieszkańców dzielnicy zainteresowanych jego powstaniem. Spółka wskazuje, że przyjęta w projekcie lokalizacja przystanku osobowego ma na celu umożliwienie skorzystania z niego przez jak największą liczbę mieszkańców dzielnicy Osada Jana w Tarnowskich Górach i to dla nich w głównej mierze będzie on przeznaczony. Przystanek został zlokalizowany pomiędzy stacją Tarnowskie Góry (piesza droga dojścia z przystanku Osada Jana na st. Tarnowskie Góry to ok. 1,9 km), a przystankiem Nakło Śląskie (piesza droga dojścia przystanku Tarnowskie Góry Osada Jana na przystanek w Nakle Śląskim to ok. 2,5 km), w bezpośrednim sąsiedztwie osiedla mieszkaniowego. Dokładna lokalizacja peronów wraz z przejściem podziemnym i drogami dojścia została określona na etapie realizacji prac projektowych i uzgodniona na spotkaniach wykonawcy prac projektowych, tj. Konsorcjum spółek Systra S.A. i Biuro Projektowo-Konsultingowe BPK Mosty sp. z o.o. ze Spółką PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Przedstawicielami Urzędu Miasta Tarnowskie Góry.

Zgodnie z powyższym przystanek kolejowy Tarnowskie Góry Osada Jana został zaprojektowany zgodnie z oczekiwaniami przewoźników kolejowych i planami rozwoju Metropolii Górnośląsko-Zagłębiowskiej, natomiast rozwiązanie projektowe uwzględniające jego lokalizację zostało przedstawione i uzgodnione przez odpowiednie jednostki administracyjne, m.in. przez Urząd Miasta w Tarnowskich Górach. Dla przedmiotowego przystanku przeprowadzono uproszczone analizy zasadności budowy, wykonane z wykorzystaniem narzędzia GIS (system informacji geograficznej), obliczającego szacowaną liczbę mieszkańców w zasięgu dostępu do przystanku, biorąc pod uwagę faktycznie pokonywane drogi dojścia, na podstawie podkładu mapowego z Open Street Map oraz danych o obwodach spisowych Głównego Urzędu Statystycznego. Na podstawie analizy można stwierdzić, że w zasięgu komfortowego dojścia pieszego (izochrona 1000 m) do proponowanego przystanku mieszka prawie 6 tys. osób. Analizy te uzasadniają jego budowę. Obecnie nie ma możliwości wybudowania przystanku kolejowego na wschód od DK78 (w kierunku Nakła Śląskiego). Tereny po drugiej stronie DK78 (w kierunku Nakła Śląskiego) są terenami niezabudowanymi. Zmiana lokalizacji przystanku kolejowego Tarnowskie Góry Osada Jana na wschód od DK78 negatywnie wpłynęłaby na możliwość korzystania z niego, a dodatkowo wymusiłaby konieczność rozbudowy układu komunikacyjnego, co wiąże się ze znacznym wzrostem kosztów jego realizacji.

Tutejszy Organ prowadząc postępowanie zmierzające do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie określa przebiegu inwestycji oraz nie podważa zasadności budowy infrastruktury np. przystanku kolejowego. Zadaniem Organu jest ocena wpływu planowanego przedsięwzięcia, a nie wytyczanie jego ram.

3. Wibracje i uszkodzenia budynków związanych z budową dodatkowego peronu na przystanku osobowym Tarnowskie Góry Osada Jana. Przeprowadzenie inwentaryzacji budynków mieszkalnych.

Inwestor w Aneksie nr 3 odniósł się do kwestii zagrożeń związanych z wibracjami i obciążeniem dynamicznym informując, że rolą projektanta jest takie zaprojektowanie infrastruktury kolejowej, aby nie dochodziło do sytuacji, w której wystąpiłoby ryzyko uszkodzeń okolicznych budowli i instalacji podziemnych. Technologia realizacji prac oraz środki zabezpieczające będą dobierane przez wykonawcę w taki sposób, aby ograniczyć wszelkie niedogodności dla okolicznych mieszkańców przez cały okres trwania zadania. Dla zabudowań znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie prowadzonych robót w przypadku zdiagnozowania takiej potrzeby wykonawca zinwentaryzuje ich aktualny stan i będzie prowadził dalszy monitoring pod kątem powstania ewentualnych uszkodzeń na skutek

prowadzonych robót budowlanych, a w przypadku wykazania takowych będzie zobowiązany do ich naprawy. Przedmiotowe przedsięwzięcie ma na celu poprawę stanu istniejącej infrastruktury kolejowej. W ramach modernizacji linii kolejowej 131 zaprojektowano nowoczesne tory z szyn bezстыkowych (zgrzewanych) z przytwierdzeniem sprężystym na podkładach betonowych, podsypce tłuczniowej i warstwie ochrono-wzmacniającej. Zaprojektowano najnowszej generacji rozjazdy kolejowe oraz nowoczesne systemy sterowania ruchem kolejowym. Dodatkowo szyny będą poddane szlifowaniu w celu poprawy komfortu jazdy, zmniejszenia hałasu oraz poprawy ich żywotności. Ponadto w ramach zadania na Osadzie Jana przewidziano zabudowę ekranów z obu stron torowiska. Wszystko to ma na celu zmniejszenie obecnie występujących uciążliwości dla okolicznych budynków i ich mieszkańców. Zapisy normy PN-B-02170:2016-12 „Ocena szkodliwości drgań przekazywanych przez podłoże na budynki” mówią o pomijalności oddziaływania drgań przekazywanych przez podłoże na budynek, jeżeli znajduje się on w odległości większej niż 25 m od osi toru kolejowego oraz w nawiązaniu do zapisów Standardów Technicznych „Szczegółowe warunki techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości  $V_{max} \leq 200\text{km/h}$  (dla taboru konwencjonalnego) /  $250\text{km/h}$  (dla taboru z wychylnym pudłem)” - Tom XIII Budynki, gdzie strefy oddziaływania na budynki istniejące i nowe zdefiniowane są jako miejsca położone w odległości do 25 m od lica budynku do osi toru głównego zasadniczego, dla budynków znajdujących się w sąsiedztwie linii kolejowej w odległości do 25,0 m od osi toru kolejowego w projekcie uwzględniono zastosowanie izolacji wibroakustycznej dróg szynowych, mat antywibracyjnych układanych na warstwie ochrono-wzmacniającej pod warstwą podsypki tłuczniowej zgodnie z zaleceniami producentów mat i zachowania reżimu technologicznego ich wykonania.

W przedłożonej dokumentacji wykonawca prac projektowych, celem poprawy komfortu wynikającego z potencjalnych oddziaływań linii kolejowej w zakresie drgań i wibracji, w projekcie uwzględnił zaprojektowanie mat antywibracyjnych (warunek II.8 niniejszej decyzji – Tabela nr 9) na odcinkach linii kolejowych, w sąsiedztwie których w odległości do 25 m od osi toru kolejowego znajdują się budynki mieszkalne i budowle stanowiące zabytki. Na podstawie przeprowadzonych analiz przestrzennych, w celu redukcji poziomu wibracji i hałasu wtórnego zdecydowano się na zastosowanie izolacji wibroakustycznych dróg szynowych, polegających na ułożeniu w torach głównych zasadniczych oraz torach szlakowych specjalnych mat antywibracyjnych. Jednocześnie Organ wyjaśnia, że zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa na etapie wydawania decyzji środowiskowej dla przedsięwzięcia nie przeprowadza się inwentaryzacji obiektów budowlanych. Proces ten może być obowiązkiem przedsiębiorcy na kolejnych etapach realizacji przedsięwzięcia, przed zatwierdzeniem projektu budowlanego.

#### 4. Kwestia oświetlenia nowego peronu na przystanku osobowym Tarnowskie Góry Osada Jana.

Pełnomocnik inwestora w aneksie nr 3 przedstawił, że natężenie oświetlenia wynika z normy PN-EN 12464-2 i ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa osób przebywających na peronie. Oświetlenie będzie skierowane na perony oraz na chodniki w rejonie peronów. Zgodnie z Instrukcją let 115: „Oprawy powinny charakteryzować się asymetryczną bryłą fotometryczną. Bryła ta powinna zapewnić właściwy rozkład natężenia oświetlenia pod oprawą przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniej ochrony przed oślnieniem i ograniczeniu świecenia poza obszar wymagający oświetlenia.” Zastosowane do oświetlenia peronów oprawy LED mają skupiony rozsył światła, który ogranicza rozsył światła na tereny poboczne. W toku prac projektowych uzgodniono, że najkorzystniejszym z uwagi na

bezpieczeństwo pasażerów rozwiązaniem będzie ciągłe oświetlenie peronów. Sterowanie oświetleniem na peronach wykonane jest przez zastosowanie czujnika zmierzchowego i zegara astronomicznego, więc oświetlenie terenów występuje tylko po zmierzchu. Nadzór nad sterowaniem ma sekcja eksploatacyjna (LCS/RCS, dyżurny ruchu w nastawni itp.).

Tutejszy Organ po analizie zgromadzonego materiału dowodowego uznał, że rzeczywiście zasadne jest oświetlenie peronu, w celu zwiększenia bezpieczeństwa dla osób korzystających z peronów kolejowych.

5. Negatywne skutki budowy przejścia podziemnego jako dojścia do peronu na przystanku osobowym Tarnowskie Góry Osada Jana (głębokie wykopy zagrażające konstrukcjom domów mieszkalnych, nie określono sprzętu pracującego przy wykopach itp.).

W aneksie nr 3 pełnomocnik wyjaśnił, że na podstawie posiadanych badań geologicznych, w strefie części przelotowej przejścia (tj. części „tunelowej” pod torami) nie stwierdzono występowania wód gruntowych, zatem do budowy przejścia nie będzie konieczne wykonanie szczelnej obudowy ze ścian szczelnych „okraczających” całą konstrukcję przejścia. Na czas jego realizacji niezbędne będzie zabezpieczenie czynnego toru poprzez np. pogrążenie ścian szczelnych na międzytorzu. Maksymalna głębokość na jaką będą wykonywane wykopy to ok. 4,0 m (w strefie przelotowej „tunelowej” przejścia), przewidywana wysokość pogrążanych ścian to ok. 8-10 m. Zgodnie z wymaganiami narzuconymi wykonawcy będzie on zobowiązany przewidzieć bezwibracyjną technologię pogrążania ścian szczelnych „Ścianki w sąsiedztwie istniejących obiektów budowlanych należy wprowadzać w grunt oraz wyciągać metodą bezwibracyjną (ścianki wciskane)...”, dodatkowym czynnikiem znacznie ograniczającym ryzyko wystąpienia negatywnych skutków drgań są spodziewane relatywnie niewielkie wysokości pogrążanych ścian (8-10 m) oraz znaczne odległości przedmiotowych miejsc od najbliższych zabudowań (min. ok 30 m).

Technologia wykonania oraz stabilność konstrukcji przejścia pod torami nie jest przedmiotem postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań. Zagadnienia te analizowane są na etapie wydawania pozwolenia na budowę.

6. Wskazanie skutecznej linii zgłaszania ewentualnych zagrożeń wynikających z budowy/ modernizacji linii kolejowej i infrastruktury towarzyszącej.

Pełnomocnik w Aneksie nr 3 wyjaśnił, że należy powiadomić inwestora – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., który bezzwłocznie przekaże stosowną informację wykonawcy robót oraz inżynierowi projektu, celem weryfikacji zgłoszonego zagrożenia i podjęcia działań zaradczych.

Niniejsze zagadnienie wykracza poza zakres decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

7. Wyjaśnienie kwestii tzw. „cichych tras” i braku kwalifikacji terenu przy nowym peronie Osada Jana pod ww. trasy.

Pełnomocnik inwestora w aneksie nr 3 wyjaśnił, że kwestie „cichszych tras” reguluje Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2019/774 z dnia 16 maja 2019 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1304/2014 w zakresie stosowania technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy – hałas” w odniesieniu do istniejących wagonów towarowych. Zgodnie z art. 5b niniejszego Rozporządzenia: „cichsza trasa” oznacza część infrastruktury kolejowej o minimalnej długości 20 km, na której średnia dobową liczbą pociągów towarowych eksploatowanych w porze nocnej, określonej

w przepisach krajowych transponujących dyrektywę 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, była wyższa niż 12. Podstawę dla obliczenia tej średniej stanowi ruch towarowy w latach 2015, 2016 i 2017. W przypadku gdy ruch towarowy ze względu na wyjątkowe okoliczności różni się w danym roku od tej średniej o ponad 25 %, dane państwo członkowskie może obliczyć średnią liczbę w oparciu o pozostałe dwa lata. Zgodnie z art. 5c niniejszego Rozporządzenia Państwa członkowskie wyznaczają cichsze trasy zgodnie z art. 5b oraz procedurą określoną w dodatku D.1 załącznika i przedkładają Agencji Kolejowej Unii Europejskiej, która publikuje je na swojej stronie internetowej. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w listopadzie 2019 r. wykonało analizę zgodną z założeniami przedmiotowego rozporządzenia UE i wytypowało odcinki, po których nie będzie możliwy ruch pociągów towarowych z wkładkami żeliwnymi – tzw. „ciche korytarze”. Linia kolejowa nr 131 w obszarze miasta Tarnowskie Góry na podstawie wykonanej analizy nie została zaliczona do „cichych korytarzy”. Jednakże nie oznacza to, że w przyszłości się nim nie stanie. Wskazujemy, że art. 5c przedmiotowego Rozporządzenia mówi, iż „Państwa członkowskie aktualizują wykaz cichszych tras co najmniej raz na pięć lat po dniu 8 grudnia 2024 r., zgodnie z procedurą określoną w dodatku D.2”, a konieczność aktualizacji tego wykazu wynika z możliwych zmian natężenia ruchu kolejowego. Równocześnie wskazania wymaga, że uchwalone przepisy w zakresie „cichych tras” precyzują okres przejściowy, w którym możliwa jest eksploatacja wagonów z kołami obręczowanymi i żeliwnymi wstawkami hamulcowymi. Ponadto pełnomocnik załączył opracowany w 2022 r. dokument o nazwie: „Strategiczna mapa hałasu dla odcinków linii kolejowych, po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie - woj. śląskie”.

Organ na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie ma możliwości zaliczania bądź niezaliczania linii kolejowych do tzw. „cichych korytarzy”.

8. Lokalizacja toru 542 przeznaczonego do odstawiania uszkodzonych wagonów z materiałami niebezpiecznymi zbyt blisko zabudowy mieszkaniowej.

W odpowiedzi pełnomocnik wyjaśnił, że w stanie istniejącym na stacji Tarnowskie Góry na wysokości km 37+100 znajduje się tor nr 364 wraz ze stanowiskiem do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne. Nie spełnia on jednak wymagań obecnie obowiązujących aktów prawnych. W związku z tym projektowane rozwiązania znacząco poprawi bezpieczeństwo prowadzonego ruchu kolejowego. Długość użyteczna projektowanego toru wyniesie 192 m. Stanowisko postojowe do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów spełnia wymagania zawarte w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2022 r. w sprawie warunków technicznych dla torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących materiały niebezpieczne w zakresie minimalnej odległości od budynków mieszkalnych (§ 8 ust 2 pkt. 2a).

Tutejszy Organ na etapie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie może narzucić na inwestora innego przebiegu linii kolejowej oraz torów awaryjnych, których lokalizacja spełnia wymagania przepisów prawa.

9. Hałasu pochodzącego od nowego peronu Tarnowskie Góry Osada Jana i wykonanej analizy akustycznej dla tego rejonu inwestycji.

W Aneksie nr 4 i nr 6 pełnomocnik inwestora odniósł się do ww. kwestii. Pomiarów hałasu na etapie sporządzania materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dokonuje się przy wybranych budynkach i na tej podstawie kalibruje się i

model akustyczny. Na podstawie modelu akustycznego, uwzględniającego kompletny projektowany układ torowy, wyznaczono lokalizację i parametry ekranów akustycznych. Pomiarów na potrzeby realizacji przedmiotowej inwestycji zostały wykonane przez zespół firmy Labotest Laboratorium Analiz Fizykochemicznych Marek Kozicki. Laboratorium to posiada akredytację AB 894 wydaną przez Polskie Centrum Akredytacji będące potwierdzeniem spełniania wymagań i norm w zakresie wykonywania pomiarów oraz opracowywania ich wyników. Odnośnie do ilości wykonanych pomiarów to należy zwrócić uwagę że nie wykonuje się pomiarów przy każdym budynku zlokalizowanym przy linii kolejowej tylko przy wytypowanych reprezentatywnych obiektach a lokalizacja ta jest każdorazowo uzgadniana z pracownikami Laboratorium Akustycznego PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Wyniki pomiarów hałasu wykorzystane zostały do kalibracji modelu akustycznego na etapie opracowywania raportu o oddziaływaniu na środowisko. W związku z tym został opracowany model akustyczny uwzględniający natężenie ruchu oraz parametry linii kolejowej po zakończeniu planowanej inwestycji (modernizacji), w tym kwestię budowy nowego przystanku kolejowego Tarnowskie Góry Osada Jana, na podstawie którego zostały zaproponowane środki ochrony akustycznej - m.in. rozmieszczenie ekranów akustycznych oraz ich wysokość.

Organ analizował przedłożony materiał dowodowy w tym w zakresie analizy akustycznej i na jej podstawie dokonał oceny oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko i w niniejszej decyzji nałożył warunki konieczne do spełnienia przez inwestora celem zminimalizowania oddziaływania przedsięwzięcia na wszystkich etapach jego funkcjonowania, dotyczy to również ww. przystanku Osada Jana w Tarnowskich Górach.

#### 10. Rzetelności wykonanej inwentaryzacji przyrodniczej.

Na potrzeby sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko została wykonana pełna inwentaryzacja przyrodnicza, która swoim zakresem objęła bufor minimum 200 m po obu stronach linii kolejowej (przedmiotowa inwentaryzacja stanowi załącznik nr 7 do wspomnianego raportu). Ponadto w raporcie przedstawiono ocenę oddziaływania inwestycji na przyrodę ożywioną, a także działania kompensacyjne oraz minimalizujące oddziaływanie na siedliska przyrodnicze. Ocena oddziaływania wykonana na potrzeby raportu wykonana została przy pełnym wykorzystaniu tych danych.

Tutejszy Organ wzywał do uzupełnień w zakresie wpływu na szeroko pojętą przyrodę i po analizie kompletu dokumentów w niniejszej decyzji ustalił warunki konieczne do spełnienia przez inwestora na etapie realizacji przedsięwzięcia. Warunki te pozwolą na minimalizację skutków związanych z realizacją inwestycji. Zdaniem tut. Organu inwentaryzacja przyrodnicza została przeprowadzona właściwie.

#### 11. Wyjaśnieniem związanym z wycinką zieleni i występowaniem bobrów.

Pełnomocnik inwestora w Aneksie nr 4 wyjaśnił, że w ramach wykonanej inwentaryzacji w raporcie wskazane zostały także miejsca stwierdzonej obecności bobrów. Jednocześnie poinformował, że wszelkie wycinki dokonane przed rozpoczęciem przedmiotowej inwestycji, nie są związane z realizacją projektu, ani nie miały na celu likwidacji żeremi bobrów, a dokonane zostały z uwagi na zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego (pochylenie drzew w kierunku sieci trakcyjnej). Jednocześnie nadmienił, że wycinki zostały wykonane na mocy pełnoprawnych decyzji będących w posiadaniu PKP PLK S.A.

Ponadto w raporcie przedstawiono, że na analizowanej linii kolejowej występowały w przeszłości awarie spowodowane działalnością bobra. W grudniu 2016 r. bobry zbudowały

tamę, która spowodowała podniesienie poziomu wody przy przepuście w km 65+900 na cieku Olszynka, a to z kolei spowodowało podtapianie nasypu i zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Na interwencję ISE Herby RDOŚ w Katowicach wydał decyzję zezwalającą Śląskiemu Zarządowi Melioracji i Urządzeń Wodnych w Katowicach (zarządcy cieku) na zniszczenie tam zbudowanych przez bobra europejskiego w wyżej określonym kilometrze. Zabudowana została również rura przelewowa na ciągle odnawianej tamie.

Kwestie związane z tzw. „działalnością bobra” prowadzącą do zagrożeń na liniach kolejowych rozpatrywane są indywidualnie dla każdego zgłoszonego przypadku. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach wydaje decyzje na niszczenie siedlisk na wniosek inwestora i procedury te są niezależne od wydanej decyzji o środowiskowych uwarunkowań.

#### 12. Budowa czwartego toru.

W Aneksie nr 3 pełnomocnik wyjaśnił, że budowa czwartego toru na szlaku Nakło Śląskie – Tarnowskie Góry wynika z potrzeb zgłaszanych przez organizatorów przewozów kolejowych, przewoźników towarowych oraz z konieczności dostosowania istniejącej infrastruktury do przyszłych potrzeb transportowych. Dodatkowy tor jest niezbędny w celu utworzenia niezależnego ciągu towarowego i jest szczególnie istotny w związku z planami zwiększenia liczby połączeń w ramach Kolei Metropolitalnej, co dodatkowo pomoże w rozładowaniu zgłaszanego przez przewoźników zapotrzebowania na przydzielenie tras przejazdowych.

Jak już wcześniej wspomniano, tut. Organ nie określa przebiegu inwestycji i tym samym go nie kwestionuje. Ocenie podlega przedłożony przebieg całego przedsięwzięcia.

13. W piśmie z 11 września 2024 r., właściciele nieruchomości 2465/2, 2464/2, 3068/2, 3067/2, przedstawili uwagi dotyczące niewłaściwie wykonanych pomiarów dla punktów: P7 i P7'. Wskazują także, że obliczenia poziomów hałasu od planowanej inwestycji nie zawierają wszystkich zmiennych, w postaci czterech torów oraz peronu kolejowego. Dodatkowo kwestionują planowaną lokalizację ekranów akustycznych w kilometrażu 32+800 do 32+700.

Tutejszy organ w oparciu o zebrany materiał dowodowy ustalił, że działki o numerach ewidencyjnych 2465/2, 2464/2, 3068/2, 3067/2 znajdują się w przewidywanym zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia. Powyższe działki zlokalizowane są na odcinku linii kolejowej 32+700 do 32+800. Jak wynika, z przedłożonej dokumentacji, na powyższym odcinku inwestor zaplanował pochłaniające ekrany akustyczne. Zgodnie z dokumentacją są to ekrany: E-22, który będzie zlokalizowany w km 32+693 – 32+793 oraz E-28, w km 32+785 – 32+827. Wysokość planowanych ekranów to kolejno: 7,5 i 8 metrów. Dodatkowo na powyższym odcinku LK 131 zostały zaprojektowane maty antywibracyjne, w celu ochrony budynków mieszkalnych na działkach o nr 3068/2, 3067/2, 2465/2, 2464/2 przed drganiami. Powyższe środki minimalizujące oddziaływanie akustyczne od planowanego przedsięwzięcia, zgodnie z przedstawioną obliczeniową dokumentacją obniżają prognozowane emisje hałasu od LK 131 i wartości dopuszczalnego poziomu hałasu są dotrzymane. Weryfikacji, czy planowane na etapie oceny oddziaływania środki minimalizujące oddziaływanie akustyczne są wystarczające dokonuje się poprzez przeprowadzenie pomiarów hałasu po zrealizowaniu inwestycji w analizie porealizacyjnej, do której wykonania inwestor został zobowiązany w niniejszej decyzji.

Pismem z 9 stycznia 2024 r. Nr IRETS4.452.8.2024.AŁ.1. ISW-00847-I pełnomocnik inwestora wystąpił z wnioskiem o nadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rygoru natychmiastowej wykonalności.

Decyzji niniejszej nadano rygor natychmiastowej wykonalności. Zgodnie z art. 108 § 1 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. W toku postępowania Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, działając przez pełnomocnika, złożyła wniosek z 9 stycznia 2024 r. Nr IRETS4.452.8.2024.AŁ.1. ISW-00847-I, o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności niniejszej decyzji. Pełnomocnik inwestora wnioskując o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności wskazał, iż kieruje się ważnym interesem społecznym oraz wyjątkowo ważnym interesem strony.

Nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności umożliwi inwestorowi niezwłoczne złożenie wniosku o dalsze pozwolenia inwestycyjne i zrealizowanie przedsięwzięcia bez zagrożenia utraty funduszy unijnych. Przedmiotowy projekt jest współfinansowany w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014 - 2020 OŚ Priorytetowa VI „Transport” oraz jest projektem o kluczowym znaczeniu dla Regionu Śląskiego.

Analizowana inwestycja wpisuje się w cele Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (SRT2030). Celem tej strategii przyjętej Uchwałą Rady Ministrów Nr 105 z dnia 24 września 2019 r. jest zwiększenie dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym. Realizacja tego celu pozwoli na rozwijanie dogodnych warunków, sprzyjających stabilnemu rozwojowi gospodarczemu kraju, który jest funkcją dostępności. Planowana modernizacja, rozbudowa i rewitalizacja sieci linii kolejowych oparta będzie w przeważającej mierze, na realizacji inwestycji zlokalizowanych na transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T oraz koncepcji budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego, w której ważną rolę odegra transport kolejowy. Inwestycje dotyczące poprawy jakości stanu linii kolejowych będą także prowadzone na odcinkach o znaczeniu regionalnym i lokalnym, również poza siecią TEN-T. Celem powyższych inwestycji będzie skomunikowanie największych miast Polski siecią nowoczesnych i szybkich połączeń kolejowych, a także zwiększenie dostępności transportowej wszystkich regionów Polski.

„Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku”, przyjęty Uchwałą Rady Ministrów nr 162/2015 z dnia 15 września 2015 r. zaktualizowany Uchwałą nr 156/2021 Rady Ministrów z dnia 26 listopada 2021 r. jest również programem mającym na celu wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju poprzez stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych. W dokumencie tym zwrócono uwagę, że należy położyć nacisk na poprawę efektywności transportu kolejowego oraz o zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego i poprawę jakości w przewozach pasażerskich i towarowych.

Istotnym z punktu widzenia interesu społecznego uzasadnieniem dla nadania rygoru wydawanej decyzji jest także konieczność poprawy jakości i bezpieczeństwa 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 wspomaga zachowanie zrównoważonego rozwoju województwa śląskiego przy tworzeniu przestrzennej i funkcjonalnej struktury regionu. Inwestycja przyniesie wiele korzyści społecznych jak rozwój poprzez zwiększenie szybkości i częstotliwości kursowania, wykorzystanie układu kolejowego do obsługi pasażerskiej wewnątrz miasta, zwiększenie, a przynajmniej utrzymanie udziału kolei w obsłudze towarowej stref przemysłowych oraz zaopatrzenia miasta. Będzie to miało pozytywny wpływ na zwiększenie dostępności mieszkańców regionu do transportu kolejowego zarówno w kontekście dojazdów do pracy, do ośrodków usług i kultury. Zwiększenie mobilności ludności na tym terenie wpłynie także na stymulowanie rozwoju społeczno-gospodarczego regionu.

Ponadto inwestycja przyczyni się do rozwoju oraz wsparcia niskoemisyjnego i czystego transportu niepowodującego emisji dużych ilości gazów cieplarnianych, zmniejszania kosztów zewnętrznych i ochrony środowiska, a tym samym przyczynienie się do obniżenia emisji CO<sub>2</sub>, dzięki zwiększeniu udziału bardziej przyjaznego dla środowiska transportu kolejowego w przewozie osób i towarów. W wyniku realizacji przedsięwzięcia zwiększą się również korzyści dla użytkowników. Projekt odpowiada na zdiagnozowane potrzeby użytkowników w zakresie mobilności i transportu, zapewnia bezpieczne, pewne i wysokiej jakości normy w zakresie przewozu osób i towarów, spełnia wymogi dotyczące infrastruktury, w szczególności w obszarze interoperacyjności, bezpieczeństwa i ochrony, które zapewnią jakość, skuteczność i równowagę usług transportowych oraz zapewnia dostępność transportu kolejowego dla osób starszych, osób o ograniczonej sprawności ruchowej i pasażerów niepełnosprawnych. Realizacja Projektu przyczyni się do realizacji celów szczegółowych, w tym m.in.: stworzenia nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej, poprawy sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym, ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko oraz poprawy bezpieczeństwa i niezawodności. Przejęcie pasażerów przez transport kolejowy z transportu drogowego spowoduje spadek liczby pojazdów w ruchu drogowym co z kolei przyczyni się do zmniejszenia liczby wypadków na drogach oraz oszczędności w kosztach eksploatacji pojazdów.

Z powyższego wynika, że nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności jest podyktowane zarówno ważnym interesem społecznym jak i wyjątkowo ważnym interesem strony. Biorąc pod uwagę wyżej podniesione argumenty uznano wniosek o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności jako uzasadniony.

W związku z wypełnieniem przez wnioskodawcę wymogów formalnych do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w tym również wykazania ważnego interesu społecznego, oraz po szczegółowym przeanalizowaniu specyfiki planowanego przedsięwzięcia we wszystkich aspektach środowiskowych, a także biorąc pod uwagę stanowisko zawarte w opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bytomiu oraz opinii i uzgodnieniu 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 Gospodarczym. Nadanie pisma w placówce innego operatora będzie skuteczne o ile zostanie ono doręczone przed upływem terminu na jego złożenie.

Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska w Katowicach  
dr Mirosława Mierczyk-Sawicka  
/podpisano elektronicznie/

### Otrzymują:

1. PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE SPÓŁKA AKCYJNA  
przez pełnomocnika - Pan Jerzy Dul; Centrum Realizacji Inwestycji Region Śląski  
ul. Joannitów 3; 50-525 Wrocław
2. Pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa

### Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bytomiu – e-PUAP
2. RZGW w Gliwicach PGW WP – e-PUAP

Zgodnie z Ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 2111), za wydanie decyzji uiszczono opłatę skarbową na konto Urzędu Miasta Katowice – 205 zł oraz za pełnomocnictwa 2 x 17 zł.

Krystyna Czech – główny specjalista