



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KATOWICACH**

Katowice, 27 lutego 2023

WOOŚ.420.40.2022.JB.12
za potwierdzeniem odbioru

**DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 2000 ze zm.) oraz art. 71 ust. 2 pkt. 2, art. 75 ust. 1 pkt. 1 lit. „p” i „t” oraz art. 84 ust. 1 i 1a ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 1029 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku z 8 sierpnia 2022 r. znak GTL/SPS/1192.2022 Górnośląskiego Towarzystwa Lotniczego S.A. w Katowicach w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

orzekam

- I. Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie bocznicy kolejowej łączącej bazę paliw Katowice Airport z linią kolejową 182 (Tarnowskie Góry –Zawiercie).
- II. Określić następujące warunki na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia:
 1. Prace budowlane i montażowe będą wykonywane wyłącznie w porze dziennej.
 2. Należy stosować rozwiązania organizacyjne i techniczne mające na celu minimalizację emisji wtórnej pyłu z miejsc prowadzenia prac budowlanych i montażowych oraz środków transportu przewożących materiały pyliste, w szczególności poprzez:
 - a) zabezpieczenie materiałów sypkich, pylistych, stanowiących surowce do budowy oraz mas ziemnych i odpadów o takim samym charakterze, powstających podczas prac budowlanych, przed ich rozwiewaniem (np. przykrywanie plandekami, zraszanie wodą – w przypadku mas ziemnych),
 - b) czyszczenie kół pojazdów przed wyjazdem z placu budowy na drogi publiczne.
 3. W zakresie ochrony środowiska gruntowo – wodnego
 - a) zaplecze budowy, bazę materiałową oraz miejsca parkowania pojazdów i sprzętu budowlanego należy zlokalizować na utwardzonym, szczelnym podłożu lub uszczelnić (np.

geomembraną) i wyposażyć w środki techniczne i chemiczne do usuwania lub neutralizacji substancji (miejscowe maty izolacyjne, sorbenty sypkie),

b) w przypadku przedostania się zanieczyszczeń do gruntu lub wód bezzwłocznie należy podjąć działania zmierzające do usunięcia skutków i przyczyn awarii (ewentualne wycieki należy natychmiast usuwać),

c) operacje tankowania pojazdów i sprzętu budowlanego prowadzić w miejscach z uszczelnionym podłożem (np. miejscowe maty izolacyjne), wyposażonych w sorbenty do neutralizacji wycieków paliw i płynów eksploatacyjnych,

d) naprawy maszyn i pojazdów prowadzić poza terenem przedsięwzięcia w warsztatach naprawczych.

4. Wycinkę drzew i krzewów kolidujących z realizacją przedsięwzięcia należy przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym w terminie od 1 marca do 15 października. Dopuszcza się przeprowadzenie wycinki w okresie lęgowym, lecz po uprzednim potwierdzeniu przez specjalistę zoologa braku lęgów gatunków chronionych. 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 przyrodniczy wyprowadzenia młodych z gniazda.

5. Należy skontrolować przeznaczone do usunięcia drzewa dziuplaste oraz drzewa o średnicy pnia powyżej 50 cm na wysokości 1,3 m, pod kątem wykorzystywania ich jako siedliska chronionych zwierząt, w tym bezkręgowców oraz schronień letnich i zimowych nietoperzy. Kontrola powinna zostać przeprowadzona przez specjalistę zoologa z nadzoru przyrodniczego, na maksymalnie 3 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku stwierdzenia siedlisk nietoperzy i chronionych gatunków owadów, usunięcie drzew możliwe będzie po uzyskaniu zezwolenia na realizację czynności zakazanych w stosunku do chronionych gatunków zwierząt.

6. Drzewa i krzewy znajdujące się w obrębie inwestycji, nieprzeznaczone do wycinki, należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi lub chemicznymi w następujący sposób:

a) skupiska drzew/krzewów wydzielić poprzez oznakowanie taśmą, zawieszoną na minimalnej wysokości 1,5 m, w obrębie rzutu korony,

b) 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, juta), 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,

c) zachowane drzewa znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie robót budowlanych, gdzie nie są planowane prace/przejazdy sprzętu mechanicznego w obrębie rzutu koron, wygradzić trwałym ogrodzeniem o wysokości 1,5 m, w odległości stosownej do obwodu drzewa.

Dokładne miejsce i sposób wykonania zabezpieczeń określi specjalista z nadzoru przyrodniczego. Ewentualne prace prowadzone w strefie korzeniowej (od pnia drzewa do 2 m od obrysu korony) należy wykonywać ręcznie,

d) 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 groźących przesuszeniem korzeni drzewa należy podlewać i utrzymywać

korzenie w odpowiedniej wilgotności. Niedopuszczalne jest obcinanie korzeni szkieletowych drzew,

e) w obrębie rzutu korony i co najmniej 2,5 m na zewnątrz od tego zasięgu, nie można dokonywać zmian poziomu podłoża poprzez nasypywanie warstw gleby oraz magazynować materiałów chemicznych, budowlanych i ziemi z powstałych wykopów, stosować otwartego ognia, lokalizować placów manewrowych i miejsc postoju sprzętu ciężkiego,

f) zakazuje się zagęszczania gruntu (wałowanie należy ograniczyć do minimum) w obrębie korzeni drzew.

g) po zakończeniu prac, zabezpieczenia drzew należy zdemontować.

7. W celu ochrony przed nieumyślnym zabijaniem zwierząt w trakcie realizacji przedsięwzięcia:

a) przed przystąpieniem do wykonywania prac terenowych wszyscy pracownicy powinni zostać przeszkoleni i poinformowani o sposobie postępowania w przypadku stwierdzenia na terenie budowy małych i średnich zwierząt. Ww. szkolenie przeprowadzi nadzór przyrodniczy,

b) nie wcześniej niż 2 tygodnie przed rozpoczęciem robót ziemnych polegających na zdjęciu humusu należy usunąć z terenu planowanej inwestycji niską roślinność zielną pod nadzorem przyrodniczym, w szczególności zoologicznym, który uprzednio winien dokładnie skontrolować teren pod kątem występowania chronionych gatunków zwierząt. W przypadku stwierdzenia ich występowania prace należy wstrzymać do czasu opuszczenia terenu przez te zwierzęta lub ich przeniesienia zgodnie z uzyskanymi wcześniej zezwoleniami na czynności podlegające zakazom,

c) należy zastosować skarpowanie wykopów umożliwiające samodzielne wydostanie się bezkręgowców oraz wprowadzić rozwiązania polegające na wstawieniu do wykopów desek tworzących swego rodzaju pomost umożliwiający wydostanie się zwierząt z wykopów (po stwierdzeniu występowania gatunków chronionych). Miejsca zastosowania ww. działań minimalizujących, na terenie eksploatacji, winien wyznaczyć nadzór przyrodniczy zoologiczny,

d) teren budowy, w szczególności miejsca mogące stanowić pułapki dla płazów (wykopy, zagłębienia wypełnione wodą, zastoiska i zalewiska, koleiny) należy poddawać regularnym kontrolom. W okresie wiosennych i jesiennych migracji, tj. od 1 marca do 15 maja oraz od 15 sierpnia do 15 października dwa razy dziennie (rano i wieczorem), w pozostałym okresie raz dziennie. Zidentyfikowane osobniki, w tym dorosłe, formy rozwojowe i młodociane, wykazane w trakcie kontroli należy przenieść, pod nadzorem zoologa, poza teren prowadzonych prac, do stanowisk zastępczych biorąc pod uwagę możliwość ich przetrwania we właściwym stanie ochrony na nowym stanowisku, z uwzględnieniem czynników antropogenicznych,

e) miejsce aktualnego frontu robót należy wygrodzić przed dostępem zwierząt, w szczególności płazów poprzez zastosowanie tymczasowego wygrodzienia herpetologicznego o wysokości 50 cm w części nadziemnej, zakończonej dodatkowo 10 cm przewieszka skierowaną „na zewnątrz”. Część podziemna ogrodzenia powinna być wkopana na głębokość ok. 30 cm. Wygrozdzenie należy wykonać z materiału umożliwiającego naciąg (folia polimerowa, siatka stalowa, geowłóknina, geotkanina, bądź też tworzywo sztuczne). Oczka siatki nie mogą przekraczać wymiarów: 0,5 cm x 0,5 cm. Wolne końce wygrozdzeń należy zakończyć U-kształtnymi lub C-kształtnymi zawrotkami. Lokalizację wygrozdzenia na bieżąco winien weryfikować nadzór przyrodniczy, w sposób dostosowujący jego rozmieszczenie do lokalnych uwarunkowań środowiskowych i aktualnego frontu robót. Przy pomocy wygrozdzeń ochronnych należy również zabezpieczyć drogę dojazdową na teren

budowy, w przypadku stwierdzenia przez nadzór przyrodniczy występowania gatunków herpetofauny. Tymczasowe wygradzenia należy utrzymywać w stanie technicznym zapewniającym ich właściwe funkcjonowanie w szczególności poprzez kontrole stanu technicznego oraz dokonywanie bieżących napraw,

f) prace muszą być prowadzone w sposób umożliwiający spontaniczne przemieszczanie się zwierząt ze stref zagrożenia. Zwierzęta, które nie zdążą opuścić samodzielnie terenu na którym prowadzone są roboty należy przenieść do odpowiednich siedlisk, poza rejon objęty inwestycją. Przy wyborze miejsca, do którego zwierzęta zostaną przeniesione należy wziąć pod uwagę możliwość ich przetrwania we właściwym stanie ochrony na nowym stanowisku, również z uwzględnieniem czynników antropogenicznych.

8. W celu ochrony przed rozprzestrzenianiem inwazyjnych gatunków roślin:

1) dla roślin zielnych:

a) usunąć stwierdzone rośliny metodą mechaniczną – koszenie ręczne (kosa tradycyjna, kosa spalinowa, maczeta, sekator), co najmniej 3 razy w ciągu roku: połowa maja, połowa lipca, połowa września,

b) dokładnie zebrać skoszoną biomasę do foliowych worków, a następnie wywieźć i zutylizować,

c) 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,

d) ziemię zawierającą kłącza podziemne czy inne elementy rośliny, przekazać jako odpad i nie wykorzystywać w celu uporządkowania terenu. Klasyfikacji przydatności ziemi do powtórnego wykorzystania w kontekście występowania elementów roślin inwazyjnych powinien dokonać nadzór przyrodniczy,

e) teren obsiać rodzimymi gatunkami zielnymi,

2) dla drzew i krzewów obcych gatunków – usunąć pędy wraz z kłęczami i korzeniami / karpami korzeniowe, celem ograniczenia ich rozprzestrzeniania.

9. Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy zapewnić nadzór przyrodniczy w celu kontroli stanu środowiska przyrodniczego, pełniony przez osoby legitymujące się doświadczeniem odpowiednim do zakresu wykonywanego nadzoru.

W zakresie zadań nadzoru przyrodniczego będzie:

- przeszkolenie pracowników budowy,
- kontrola właściwego zabezpieczenia zieleni nieprzeznaczonej do wycinki,
- identyfikacja i kontrola w trakcie usuwania gatunków inwazyjnych roślin,
- kontrola terenu pod kątem ewentualnej obecności zwierząt i ich siedlisk, czynnych gniazd ptaków, zasiedlenia drzew przez owady chronione i nietoperze; przenoszenie złowionych zwierząt, ich form rozwojowych i larwalnych we właściwe dla nich siedliska poza rejon objęty inwestycją;
- uzyskiwanie ewentualnych zezwoleń na czynności podlegające zakazom w stosunku do gatunków chronionych na podstawie art. 56 ustawy o ochronie przyrody,
- kontrola całego terenu budowy; w trakcie prac, przekazywanie Wykonawcy budowy uwag i zaleceń co do prowadzonych prac,
- odłów zwierząt z placu budowy oraz z przebudowywanych zalewisk i przenoszenie ich w odpowiednie siedliska poza rejon objęty pracami.

Uzasadnienie

Wnioskiem z 8 sierpnia 2022 r. znak GTL/SPS/1192.2022 Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A. w Katowicach, wystąpiło do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie bocznic kolejowej łączącej bazę paliw Katowice Airport z linią kolejową 182 (Tarnowskie Góry –Zawiercie).

Do wniosku o wydanie decyzji załączono dokumenty wymagane przepisami art. 74 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 1029 ze zm.), dalej ustawa o.o.s.:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia sporządzoną w sierpniu 2022 r. przez firmę INVESTEKO S.A. z siedzibą w Świętochłowicach, wraz z załącznikami do niej,
- dowód uiszczenia opłaty skarbowej za wydanie decyzji,
- poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej, obejmującą przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz przewidywany obszar na który będzie ono oddziaływać (zapis dokumentacji z licencją w formie elektronicznej na płycie CD),
- wypis z rejestru gruntów (w formie elektronicznej na płycie CD).

Na wezwanie tut. organu z 12 sierpnia 2022 r. znak WOOŚ.420.40.2022.JB.1 wniosek uzupełniono przy piśmie z 25 sierpnia 2022 r. znak GTL/DIN/TW/1256/2022 o wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Mierzęcice, wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Ożarówice oraz mapę w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych, sporządzoną na podkładzie wykonanym na podstawie kopii map ewidencyjnych, z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, znajdującym się w odległości 100 m od granic terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie - w postaci papierowej oraz elektronicznej.

Przedmiotem inwestycji jest budowa bocznic kolejowej łączącej bazę paliw Katowice Airport z linią kolejową 182 (Tarnowskie Góry – Zawiercie). Zaprojektowany układ torowy odpowiada zapisom etapu III koncepcji projektowej dla zadania: „Budowa Bazy Paliw na terenie MPL Katowice”.

Planowane przedsięwzięcie stanowi rozbudowę obiektu nie mającą wpływu na podstawowe parametry lotniska takie jak długość drogi startowej (wartość progowa). Stąd też kwalifikowane jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z § 3 ust. 2 pkt. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 ze zm.) jako przedsięwzięcie polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w § 2 ust. 1 i niespełniające kryteriów, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 1. Planowana bocznic kolejowa ze względu na długość użyteczną powyżej 1 km stanowi również przedsięwzięcie wymienione w § 3 ust. 1 pkt. 60 ww. rozporządzenia.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. „p” oraz „t” ww. ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach, jest organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w przedmiotowej sprawie.

Na podstawie przedłożonych dokumentów wyznaczono krąg stron postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Zgodnie z art. 74 ust. 3a ustawy ooś, stroną postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wnioskodawca oraz podmiot, któremu przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości znajdującej się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie w wariantcie zaproponowanym przez wnioskodawcę. Przez obszar ten rozumie się:

25) przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obszar znajdujący się w odległości 100 m od granic tego terenu,

26) działki, na których w wyniku realizacji, eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia zostałyby przekroczone standardy jakości środowiska, lub

27) działki znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia, które może wprowadzić ograniczenia w zagospodarowaniu nieruchomości, zgodnie z jej aktualnym przeznaczeniem.

Mając na uwadze powyższe, jako strony przedmiotowego postępowania uznano podmioty posiadające prawo rzeczowe do nieruchomości znajdującej się w obszarze zaznaczonym na mapie załączonej do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ze względu na to, że liczba stron w przedmiotowym postępowaniu przekracza 10 zastosowano art. 49 Kpa i powiadomiono strony o wszczęciu postępowania obwieszczeniem z 7 września 2022 r. znak WOOŚ.420.40.2022.JB.1 o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Obwieszczenie to zamieszczono od 8 września 2022 r. do 22 września 2022 r. na tablicy ogłoszeń, na stronie internetowej RDOŚ w Katowicach oraz przekazano pismem z 8 września 2022 r. do Urzędu Gminy Ożarówice oraz do Urzędu Gminy Mierzęcice, celem wywieszenia na okres 14 dni na tablicy ogłoszeń tamt. urzędu lub przez ogłoszenie w sposób zwyczajowo przyjęty. Obwieszczenie zostało zwrócone przez ww. urzędy po upływie wymaganego okresu wywieszenia, wraz z adnotacją o terminie wywieszenia w Gminie Ożarówice (od 13 do 28 września 2022 r.), w Gminie Mierzęcice (od 12 do 28 września 2022 r.). Na tym etapie nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski od stron postępowania.

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach, pismem z 27 września 2022 r. znak WOOŚ.420.40.2022.JB.4, wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Dąbrowie Górniczej o opinię co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Opinią sanitarną z 7 października 2022 r. znak NS/ZNS/523.469.3645.37/2022 Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Dąbrowie Górniczej w oparciu o analizę przedstawionych informacji o planowanym przedsięwzięciu, uwzględniając fakt, że planowana inwestycja polegać będzie na budowie bocznicy kolejowej łączącej bazę paliw Katowice Airport z linią kolejową 182 (Tarnowskie Góry - Zawiercie), a także biorąc pod uwagę, że wykazano nieznaczące oddziaływanie inwestycji, w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza, hałasu, wytwarzania odpadów, uznał, że nie zachodzą przesłanki co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 4 ww. ustawy ooś, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach, pismem z 27 września 2022 r. znak WOOŚ.420.40.2022.JB.5, wystąpił o opinię organu właściwego w sprawach ocen wodnoprawnych, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne. Wniosek o opinię pismem z 11 października 2022 r. znak GL.ZZŚ.2.435.246.2022.TH Dyrektor Państwowego

Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Katowicach przekazał zgodnie z właściwością Dyrektorowi Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach. Tamt. organ pismem z 24 października 2022 r. wezwał Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach do przesłania dodatkowych informacji do sprawy. Pismem z 13.12.2022 r. znak WOOŚ.420.40.2022.JB.9 przekazano uzupełnienie przedłożone przez Inwestora. Pismem z 28 grudnia 2022r. Dyrektor RZGW w Gliwicach powiadomił o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy tj. do dnia 11 stycznia 2023 r. Opinią z 9 stycznia 2023 r. znak GL.RZŚ.435.85.2022.KS Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, wskazując jednocześnie warunki konieczne do ujęcia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, które mają na celu zapewnienie należytego zabezpieczenia środowiska gruntowo - wodnego w trakcie realizacji przedsięwzięcia. Warunki zostały uwzględnione w niniejszej decyzji, oprócz tych, które wynikają wprost z przepisów prawa. W pkt. II ppkt. 3 decyzji, określono wymagania dla zorganizowania zaplecza budowy, bazy materiałowej, miejsc parkowania pojazdów i sprzętu budowlanego, a także operacji tankowania pojazdów, wskazując, aby zlokalizować je na szczelnym podłożu i wyposażyć w odpowiednie środki techniczne i chemiczne do usuwania lub neutralizacji substancji, tak by w przypadku awaryjnego wycieku substancji lub olejów z maszyn budowlanych i taboru samochodowego zanieczyszczenia mogły być zebrane i wywiezione do unieszkodliwienia. Wskazano także, aby nie prowadzić na terenie przedsięwzięcia prac związanych z naprawą sprzętu budowlanego, gdyż są to czynności zwiększające ryzyko wycieków płynów eksploatacyjnych do środowiska gruntowo-wodnego i należy je przeprowadzać w warsztatach naprawczych.

W sentencji decyzji nie uwzględniono warunków określonych w opinii Dyrektora RZGW, wskazujących, aby: wszelkie prace w obrębie planowanej inwestycji wykonać przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, który zapewni zabezpieczenie środowiska wodno-gruntowego przed wyciekami paliw i płynów, a także warunek aby nie dopuścić do zanieczyszczenia terenu substancjami chemicznymi mogącymi przeniknąć do wód powierzchniowych i do ziemi, ponieważ rozwiązania w tym zakresie regulowane są przepisami prawa m.in. art. 75 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2021 r., poz. 1973 z późn. zm.), dalej POŚ, z którego wynika, że w trakcie prac budowlanych inwestor realizujący przedsięwzięcie jest obowiązany uwzględnić ochronę środowiska na obszarze prowadzenia prac, a w szczególności ochronę gleby, zieleni, naturalnego ukształtowania terenu i stosunków wodnych, rozdziałem 7 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. Nr 47, poz. 401), który poświęcony jest kwestiom montażu, eksploatacji i obsługi maszyn i urządzeń na terenie budowy, Rozporządzeniem Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (tj. Dz. U. 2003 r. Nr 169, poz. 1650 z późn. zm.), w którym nakazuje się m.in. utrzymywanie maszyn w stanie sprawności technicznej i czystości.

Nie uwzględniono również warunków określających sposób właściwego gospodarowania odpadami oraz ściekami bytowymi z zaplecza budowy, gdyż określają to m.in. ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1973 z późn. zm.), Ustawa z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1297), Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 699), Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych

(Dz. U. Nr 47, poz. 401) oraz Rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla magazynowania odpadów (Dz. U. poz. 1742). Ponadto zrezygnowano z określania warunków wynikających z ww. opinii, aby wody opadowe i roztopowe przed odprowadzeniem do środowiska spełniały wymagania wynikające z Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. poz. 1311), a także warunku sformułowanego zbyt ogólnie, że przedsięwzięcie nie powinno wpływać negatywnie na wody podziemne i powierzchniowe oraz że proces roztankowywania i tankowania cystern prowadzić w sposób niepowodujący przedostawania się zanieczyszczeń do środowiska wodno-gruntowego, ponieważ ich brzmienie nie da podstawy do ich późniejszej egzekucji.

Nie uwzględniono również warunków:

- „Wody opadowe i roztopowe prowadzić w sposób niepowodujący zmiany stosunków wodnych na pobliskich terenach” oraz „Wody opadowe i roztopowe odprowadzać w sposób niepowodujący szkód w środowisku”, gdyż nie ma w nich żadnych konkretnych zaleceń, ponadto obowiązek ten wynika z art. 75 ustawy POŚ „W trakcie prac budowlanych inwestor realizujący przedsięwzięcie jest obowiązany uwzględnić ochronę środowiska na obszarze prowadzenia prac, a w szczególności ochronę gleby, zieleni, naturalnego ukształtowania terenu i stosunków wodnych”,
- „Zastosować rozwiązania technologiczne oraz materiały o odpowiedniej jakości, spełniające wymogi ochrony środowiska, które nie wpływają na pogorszenie stanu środowiska wodnego” oraz „Po zakończeniu inwestycji uporządkować teren w granicach przedsięwzięcia”, gdyż obowiązki te wynikają ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 ze zm.),
- „Zapewnić prawidłowe utrzymanie i funkcjonowanie urządzeń służących do odprowadzania, magazynowania wody opadowej i roztopowej” oraz „Regularnie czyścić oraz sprawdzać ich stan techniczny, a ewentualne uszkodzenia niezwłocznie usuwać”, gdyż zgodnie z art. 3 POŚ przez eksploatację instalacji lub urządzenia rozumie się użytkowanie instalacji lub urządzenia oraz utrzymywanie ich w sprawności. W związku z powyższym obowiązek czyszczenia i sprawdzania stanu technicznego urządzeń służących do odprowadzania oraz podczyszczania wód deszczowych wynika wprost z przepisów prawa,
- „W przypadku wykonania urządzeń wodnych, należy uzyskać stosowne pozwolenia wodno prawne”, gdyż obowiązek ten wynika z ustawy o Prawie wodnym z dnia 20 lipca 2017 r. (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2625).

W opinii Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach stwierdził, że teren inwestycji, na którym planowane jest analizowane przedsięwzięcie znajduje się w zasięgu jednolitej części wód powierzchniowych o nazwie Brynica od źródeł do zbiornika Kozłowa Góra i kodzie PLRW20005212619. Jest to naturalna część wód, dla której wyznaczono cel środowiskowy: utrzymanie dobrego stanu ekologicznego i dobrego stanu chemicznego. Ocena stanu sporządzona na etapie opracowania planu wykazała dobry stan ekologiczny oraz poniżej stanu dobrego stan chemiczny. Jest to JCWP zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych z względu na brak możliwości technicznych. W zlewni JCWP występuje presja - niska emisja. Termin osiągnięcia celów środowiskowych wyznaczono na 2027 r.

Inwestycja znajduje się również na terenie jednolitej części wód podziemnych o numerze PLGW2000111, dla której wyznaczono cel środowiskowy: osiągnięcie dobrego stanu

chemicznego; mniej rygorystyczny cel dla parametru NO₃ (ochrona stanu przed dalszym pogorszeniem) oraz mniej rygorystyczny cel: ochrona stanu ilościowego przed dalszym pogorszeniem. Ocena stanu sporządzona na etapie opracowania planu wskazała słaby stan chemiczny i ilościowy wód. Jest to JCWPd zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Inwestycja znajduje się w obrębie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 327 i nazwie Zbiornik Lubiniec – Myszków. Inwestycja leży poza projektowanym obszarem ochronnym GZWP oraz poza terenami ochrony pośredniej strefy ochronnej ujęcia wody i obszarami ochrony przyrody oraz poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art.16 pkt 34 ustawy Prawo Wodne.

W wyniku analizy dokumentów Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach uznał, że planowane działania w ramach przedsięwzięcia nie wpłyną negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych o których jest mowa w art. 56, art. 59, art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne, a ustanowionych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły”, przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz.U. z 2016 poz. 1911 ze zm.).

Analizując wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wraz z kartą informacyjną przedsięwzięcia i jej uzupełnieniami, pod kątem uwarunkowań związanych z jego zakwalifikowaniem do nałożenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, o których mowa w art. 63 ust. 1 ww. ustawy, ustalono co następuje.

Przedmiotem inwestycji jest budowa bocznic kolejowej łączącej bazę paliw Katowice Airport z linią kolejową 182 (Tarnowskie Góry-Zawiercie). Zaprojektowany układ torowy odpowiada zapisom etapu III koncepcji projektowej dla zadania: „Budowa Bazy Paliw na terenie MPL Katowice”. Bocznic kolejowa projektowana jest po istniejącym śladzie nieużywanych torów kolejowych, które łączyły tzw. starą bazę paliw z linią kolejową 182. Cały odcinek pomiędzy połączeniem z linią PKP PLK SA, a końcem bocznic wynosi 1 100 m.

Przedsięwzięcie planuje się wykonać na działkach o numerach ewidencyjnych 579/4,1338/3, 579/5, 579/7 oraz 497/66 na terenie gmin: Mierzęcice i Ożarowice.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 ustawy ooś właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony. Dla przedmiotowej lokalizacji obowiązują miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Zgodnie z zatwierdzonym uchwałą Nr XVI/125/2015 Rady Gminy Mierzęcice z dnia 28 grudnia 2015 r. miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego Gminy Mierzęcice w rejonie MPL „Katowice” w Pyrzowicach (Dz. Urz. woj. śląskiego z dnia 8 stycznia 2016 r. (poz. 175) działki nr geod. 1338/3 obręb Mierzęcice 579/7, 579/4, 579/5 obręb Nowa Wieś usytuowane są na terenie obiektów produkcyjnych, baz, składów, magazynów i usług – symbol na planie 1PU. Zgodnie z zapisami ww. mpzp dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem 1PU ustala się:

1) przeznaczenie podstawowe:

- a) obiekty produkcyjne, bazy, składy i magazyny,
- b) zabudowa usługowa.

2) przeznaczenie uzupełniające:

- a) tereny zieleni urządzonej,
- b) obiekty i urządzenia związane z funkcjonowaniem lotniska,
- c) parkingi.

Zgodnie z wypisem z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w granicach administracyjnych sołectwa Pyrzowice zatwierdzonego Uchwałą Rady Gminy Ożarowice Nr

XX/207/2004 z dnia 4 listopada 2004 r. (Dz. Urz. woj. śląskiego Nr 5 z dnia 12 stycznia 2005 r. poz. 93) inwestycja nie jest sprzeczna z ustaleniami planu. Teren lokalizacji portu lotniczego posiada oznaczenie KL, którego przeznaczenie podstawowe to: a) tereny komunikacji lotniczej, b) urządzenia związane z zapewnieniem bezpieczeństwa lotów, c) obiekty związane z obsługą transportu lotniczego, d) obiekty komercyjne.

W ramach przedsięwzięcia planowane są następujące prace: rozbiórka torów i rozjazdów kolejowych, wykonanie wykopów i nasypów, wzmocnienie górnych partii podtorza, wykonanie drenażu rurowych, budowa torów (wykorzystany tłuczeń i drewno iglaste), regulacja torów w planie i profilu, wykonanie rampy rozładunkowej dla towarów innych. W zakresie przedsięwzięcia planuje się przeprowadzić rozbiórkę istniejącego, nieczynnego torowiska i rozjazdów, po śladzie którego poprowadzona będzie projektowana bocznica kolejowa. Oddziaływanie z w/w prac rozbiórkowych będzie tożsame jak dla etapu realizacji przedsięwzięcia. Realizacja inwestycji na terenie po byłej powojskowej bazie paliw, zostanie przeprowadzona na terenie uporządkowanym, z którego grunt poddany został remediacji na podstawie odrębnej decyzji zatwierdzającej projekt planu remediacji, a istniejąca infrastruktura została zdemontowana i wywieziona zgodnie z dokonany zgłoszeniem przez firmę posiadającą wymagane pozwolenia na prowadzenie tego rodzaju działalności.

Obszar przeznaczony pod planowane przedsięwzięcie stanowi teren przekształcony antropogenicznie, byłej bazy paliw – który podlegał remediacji, a także byłej kolei, charakteryzujący się zmienionym profilem glebowym z domieszkami gruzu i kruszywa, z pasem samosiewek drzew z wysokim udziałem gatunków obcych.

W granicy działki przedsięwzięcia w związku z realizacją inwestycji konieczna będzie wycinka drzew i krzewów. Są to samosiewy, które występują w pasie terenu przylegającego bezpośrednio do terenu byłej kolei. W trakcie badań terenowych w obszarze bezpośredniego przekształcenia nie znaleziono gatunków roślin, zwierząt i grzybów objętych ochroną częściową lub ścisłą. Z uwagi na zaobserwowane przelatujące osobniki ptaków w KIP wskazano, że zaleca się wycinkę drzew poza sezonem lęgowym ptaków (poza okresem 1 marzec - 31 sierpień), w przypadku braku takiej możliwości w sezonie lęgowym pod nadzorem ornitologa.

W związku zaproponowanym przez Inwestora ww. działaniami w pkt II ppkt 4 wskazano, aby wycinkę przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków (który przypada od 1 marca do 15 października), czyli od 16 października do końca lutego. Tut. Organ uznał, że w rozpatrywanym przypadku możliwe jest ich usunięcie poza wymienionym wyżej terminem, jednak po wykluczeniu przez ornitologa możliwości występowania w ich obrębie gniazd ptasich oraz innych siedlisk zwierząt chronionych.

W decyzji wprowadzono warunek (pkt II ppkt 5) dotyczący obowiązku kontroli starodrzewu, drzew dziuplastych oraz o średnicy pnia powyżej 50 cm na wysokości 1,3 m, z udziałem nadzoru przyrodniczego – zoologa, pod kątem zasiedlenia przez chronione gatunki zwierząt, w tym bezkręgowców i nietoperzy. W przypadku stwierdzenia występowania siedlisk ww. gatunków chronionych należy wstrzymać wycinkę oraz podjąć działania określone przez ww. nadzór.

Określone w pkt II ppkt 6 niniejszej decyzji zasady zabezpieczenia drzew nieprzeznaczonych do wycinki mają na celu zminimalizowanie wpływu robót budowlanych, a zwłaszcza zagrożenia uszkodzeniami mechanicznymi, wynikającymi z pracy maszyn, na kondycję zdrowotną tych drzew, a tym samym ograniczenie strat zieleni.

Sam teren, na którym przewidziane jest przedsięwzięcie z uwagi na wcześniejsze przekształcenie antropogeniczne pod byłą bazę paliw i teren starej kolei łączącej bazę paliw z linią kolejową 182 (relacji Tarnowskie Góry – Zawiercie) nie jest odpowiednim siedliskiem

do stałej obecności zwierząt. Na obszarze terenu przewidzianego pod planowane przedsięwzięcie a także w buforze badań nie znaleziono żadnych nor, gniazd lub dziupli, co wskazuje, że gatunki te wykorzystują dany teren tylko jako jedną z baz żerowych. Istniejące zagospodarowanie terenu wokół obszaru przeznaczonego pod przedsięwzięcie stanowi dostępną bazę żerowiskową dla wskazanych gatunków, przez co przeznaczenie pasa terenu pod inwestycję nie uszczupli jej dostępności.

W KIP zaproponowano działania minimalizujące i ograniczające negatywne oddziaływanie fazy realizacji inwestycji w stosunku do przedstawicieli fauny. Jednocześnie w niniejszej decyzji w celu maksymalnej ochrony zwierząt, które przypadkowo znajdują się w obszarze inwestycji w pkt II ppkt 7 doszczegółowiono sposoby ograniczania negatywnego oddziaływania na faunę. W tym zakresie wskazano, aby wszyscy pracownicy zostali przeszkoleni i poinformowani przez nadzór przyrodniczy o sposobie postępowania w przypadku stwierdzenia na terenie budowy małych i średnich zwierząt. Następnie określono, aby wszelka roślinność zielna, została usunięta nie wcześniej niż 2 tygodnie przed rozpoczęciem robót ziemnych polegających na zdjęciu humusu. Prace te wskazano wykonać pod nadzorem zoologicznym, który uprzednio winien skontrolować teren pod kątem występowania chronionych gatunków zwierząt, w tym w szczególności ptaków czy płazów. W przypadku, gdy zwierzęta te zostaną stwierdzone, prace nakazano wstrzymać do czasu opuszczenia terenu przez te zwierzęta lub po ich przeniesieniu zgodnie z uzyskanymi wcześniej zezwoleniami na czynności podlegające zakazom. Warunek ten ograniczy niekorzystny wpływ inwestycji na ptaki w okresie lęgowym, w tym m.in. zakładanie gniazd na ziemi i w zieleni wysokiej (drzewa i krzewy, w tym podrostry), a także zminimalizuje negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na płazy, gady i drobne ssaki. W celu swobodnego przemieszczania się bezkręgowców po terenie inwestycji i nietworzenia bezwyjściowych pułapek nakazano wykonać skarpowanie wykopów, a także wstawienie do wykopów desek tworzących pomosty umożliwiające wydostanie się zwierząt. Miejsca do zastosowania ww. działań minimalizujących wskazano wyznaczyć przez nadzór przyrodniczy zoologiczny. Z kolei miejsca mogące stanowić pułapki dla płazów (wykopy, zagłębienia wypełnione wodą, zastoiska i zalewiska, koleiny, które mogą powstać w trakcie robót budowlanych) nakazano poddawać regularnym kontrolom w okresie i częstotliwości określonym w pkt II ppkt 7 lit.d. Zidentyfikowane w ww. miejscach osobniki, w tym dorosłe, formy rozwojowe i młodociane, będą przenoszone, pod nadzorem zoologa, poza teren prowadzonych prac, do stanowisk zastępczych biorąc pod uwagę możliwość ich przetrwania we właściwym stanie ochrony na nowym stanowisku, z uwzględnieniem czynników antropogenicznych. Ponadto prace powinny być prowadzone w sposób, który umożliwi spontaniczne przemieszczanie się zwierząt przez teren zamierzenia (należy pozostawić otwartą drogę ucieczki w kierunku terenów leśnych nieobjętych zamierzeniem). Front aktualnych robót nakazano wygrodzić przy zastosowaniu ogrodzenia herpetologicznego. Lokalizację oraz zasadność wprowadzenia ww. wygrodzenia oceni w terenie pracownik nadzoru przyrodniczego. W terenie realizacji inwestycji mogą przebywać zwierzęta, które nie zdążą opuścić stref zagrożenia (dotyczy to np. płazów, ze względu na ich ograniczoną mobilność lub małych ssaków, które nie opuściły kryjówek). W takich przypadkach napotkane zwierzęta powinny zostać bezpiecznie odłowione i uwolnione w bezpiecznych miejscach, odpowiadających wymaganiom siedliskowym danego gatunku.

Zgodnie z informacjami zamieszczonymi w KIP na terenie planowanej inwestycji znaleziono inwazyjne gatunki roślin. Ze względu na swoją specyfikę, gatunki inwazyjne stanowią duże zagrożenie dla różnorodności biologicznej - skutecznie konkurują z rodzimą roślinnością znacznie ją ograniczając, a w przypadku wielu gatunków uniemożliwiają ich regenerację.

Rozprzestrzenianiu gatunkom obcym sprzyjają wszelkie zaburzenia zachodzące w środowisku, np. prace ziemne, a także wyrzucanie całych roślin lub ich fragmentów. W związku z realizacją analizowanego zamierzenia, istnieje więc ryzyko rozprzestrzeniania się występujących w jego zasięgu inwazyjnych gatunków i ich utrzymywanie także po zakończeniu prac budowlanych. W ramach nadzoru przyrodniczego, na etapie realizacji zamierzenia, narzucono obowiązek kontroli terenu inwestycji, pod kątem występowania gatunków roślin inwazyjnych (pkt II ppkt 9 decyzji). Określono także warunek (pkt II ppkt 8 decyzji) dotyczący konieczności podjęcia na etapie realizacji przedsięwzięcia działań polegających na eliminacji obcych gatunków roślin poprzez ich pełne i trwałe usunięcie pod kontrolą nadzoru przyrodniczego. Z uwagi na występowanie wśród zinwentaryzowanych gatunków inwazyjnych drzew i krzewów, celem ich eliminacji z terenu, konieczne jest usunięcie ich pędów z kłęczami i korzeniami/ karp korzeniowych – co będzie miało na celu uniemożliwienie dalszego ich rozmnażania wegetatywnego..

Należy jednocześnie zaznaczyć, że działania mogące przyczynić się do: zniszczenia siedlisk i ostoi gatunków chronionych, będących miejscem ich rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji i żerowania, umyślnego przemieszczania z miejsc regularnego przebywania na inne miejsca, możliwe są po uzyskaniu dodatkowego zezwolenia, o którym mowa w art. 56 ust. 2 ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t. j. Dz. U. z 2022 r. poz. 916 ze zm.), na odstępstwo od zakazów wymienionych w art. 51 i 52 tejże ustawy, w stosunku do gatunków objętych ochroną ścisłą lub częściową. Właściwym organem w sprawie wydawania powyższych zezwoleń jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach (decyzja środowiskowa nie jest tożsama z zezwoleniem na przeprowadzenie czynności zakazanych w stosunku do gatunków chronionych).

Zgodnie z informacjami zawartymi w KIP zapewniona zostanie odpowiednia organizacja robót budowlanych i montażowych, w tym umieszczenie na terenie robót przenośnych kabin sanitarnych. Ścieki bytowe z zaplecza placu budowy zostaną ujęte w bezodpływowe zbiorniki i wywożone do oczyszczalni ścieków komunalnych lub pompowane do systemu kanalizacji sanitarnej lotniska.

Na terenie planowanego przedsięwzięcia pracować będą urządzenia oraz maszyny w dobrym stanie technicznym. W razie ewentualnego wycieku substancji niebezpiecznych pochodzących z maszyn i środków transportu zostaną zastosowane sorbenty w celu usunięcia zagrożenia. Dalej zanieczyszczone sorbenty zostaną zebrane i przekazane do unieszkodliwienia firmom posiadającym stosowne zezwolenia na gospodarowanie tego rodzaju odpadami. Place postojowe maszyn będą odpowiednio zabezpieczone. Magazynowanie materiałów, które wykorzystywane będą na potrzeby budowy odbywać się będzie w wyznaczonych miejscach. Bazy materiałowo – sprzętowe będą wyznaczone z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i trwałego przekształcenia jego powierzchni.

Gospodarka odpadami, które powstaną w trakcie realizacji inwestycji, podlegać będzie obowiązkom wynikającym z ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach. Wykonawca robót będzie magazynował odpady pochodzące z prac budowlanych w sposób zabezpieczający środowisko przed zanieczyszczeniem. Wszystkie rodzaje wytwarzanych odpadów będą zbierane i magazynowane selektywnie, co ułatwi ich zagospodarowanie przez uprawnione do tego podmioty. Magazynowanie odbywać się będzie do chwili nagromadzenia takiej ilości odpadów, która umożliwi ekonomiczny transport do miejsca odzysku bądź unieszkodliwiania.

Prawidłowa organizacja systemu bieżącego gospodarowania odpadami, właściwa organizacja placu budowy i jej zaplecza, a także przestrzeganie zasad bezpieczeństwa pracy

wpłyne na minimalizację bezpośredniego oddziaływania odpadów na zdrowie i życie ludzi oraz na środowisko. Powstające odpady w fazie realizacji inwestycji zostaną zagospodarowane przez wykonawcę robót.

Wpływ maszyn i urządzeń na warunki akustyczne w fazie realizacji przedsięwzięcia będzie ograniczany poprzez zastosowanie właściwej organizacji pracy oraz maksymalną koncentrację robót, mającą na celu skrócenie do minimum fazy realizacji inwestycji. W KIP wskazano, że prace budowlane i montażowe będą wykonywane wyłącznie w porze dziennej (stąd nałożono warunek w pkt II ppkt 1). W celu ograniczenia emisji hałasu do środowiska i zmniejszenia jego poziomu na stanowiskach pracy, stosowane będą nowoczesne maszyny i urządzenia wyposażone w elementy wyciszające i w miarę możliwości ograniczenie czasu ich pracy (np. poprzez wyłączenie silników podczas postoju).

Wpływ przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne w czasie realizacji inwestycji będzie minimalizowany poprzez ograniczenie w czasie budowy, w miarę możliwości, czasu pracy silników spalinowych maszyn i samochodów na biegu jałowym, ograniczenie pustych przewozów, ograniczenie prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy, transport materiałów sypkich pojazdami wyposażonymi w opony ograniczające pylenie, stosowanie gotowych mieszanek przygotowanych w wytwórniach dla ograniczenia pylenia podczas budowy.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie się wiązała z eksploatacją nowych źródeł hałasu. Źródłem hałasu podczas eksploatacji bocznic kolejowej będą przejazdy 6-ciu pociągów w ciągu doby i operacje rozładunkowe (w tym 2 pociągi na każdym z 3 torów).

Najbliższe zabudowania podlegające ochronie akustycznej to:

- zabudowa mieszkaniowa (adres: ul. Siedliska 12, Pyrzowice), położona w kierunku południowo-wschodnim w odległości ok. 464 m od punktu łączącego projektowaną bocznicę kolejową z linią kolejową 182 (relacji Tarnowskie Góry – Zawiercie) i w odległości ok. 744 m od granicy bazy paliw, położona na terenie oznaczonym symbolem M - tereny mieszkaniowo-usługowe - zabudowy jednorodzinnej i zagrodowej, na których przeważa zabudowa mieszkaniowa zagrodowa;
- zabudowa mieszkaniowa (adres ul. Leśna 35, Mierzęcice - Zadzień), położona w odległości ok. 1117 m granicy od bazy paliw, w kierunku północnym, położona na terenach mieszkaniowo-usługowych oznaczonych symbolem M(U).

Z uwagi na odległość terenów chronionych akustycznie oraz niewielki ruch pociągów (6 pociągów w ciągu doby), Inwestor nie planuje dodatkowych zabezpieczeń przed hałasem. Ponadto stwierdzono, że nowe źródła hałasu nie będą miały istotnego wpływu na klimat akustyczny. Determinującym zasięgi hałasu są źródła związane z prowadzonymi na terenie portu operacjami lotniczymi takimi jak starty, lądowanie, kołowanie samolotów. Mniejsze znaczenie mają operacje naziemne związane z utrzymaniem ruchu, w tym operacje związane z przeładunkiem i transportem paliwa. Podobnie jak pozostałe źródła hałasu (parkingi, wentylatory, klimatyzatory, agregaty prądotwórcze, transport) mają one jedynie wpływ lokalny w najbliższym ich otoczeniu.

Przedsięwzięcie polegające na budowie bocznic kolejowej, na etapie eksploatacji nie spowoduje emisji zanieczyszczeń do powietrza. Składy pociągowe będą poruszały się z wykorzystaniem lokomotyw elektrycznych, napędzanych silnikami elektrycznymi, które są zasilane z sieci trakcyjnej.

W wyniku realizacji torów bocznic kolejowej powstaną wody opadowe i roztopowe. Z informacji przekazanych w uzupełnieniu do KIP wynika, że sposoby odwadniania i stosowane w tym celu konstrukcje dobierane są na podstawie wyników badań i analiz, uwzględniając przewidywaną skuteczność odwodnienia w danych warunkach, jego koszty,

możliwości technologiczne, materiałowe i utrzymaniowe, wpływ na środowisko itp. Roboty odwodnieniowe (układanie przewodów rurowych) należy wykonywać wg ogólnych zasad podanych w normie BN-75/8846-01 i BN-80/8939-17. Należy zaznaczyć, że sieci kanalizacji w obszarze kolejowym zgodnie z ww. Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. zostały wyłączone z katalogu przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Podtorze będzie odwadniane powierzchniowo, tzn. kształtując odpowiednio jego powierzchnie i stosując w miarę potrzeby pokrycia filtracyjne i szczelne oraz rowy i płytkie drenaże podziemne. Spływ wód powierzchniowych z równi stacyjnych zapewnia się przy użyciu drenażu płytowego, tj. nadanie powierzchniom gruntu podtorza spadków poprzecznych, ułożenie warstw filtracyjnych i odprowadzenie przy użyciu tych warstw wód do drenaży zewnętrznych i drenaży podziemnych wewnętrznych. Woda z obu typów drenaży kierowana będzie do rowu leśnego nieuszczelnego, skąd będzie infiltrować do gruntu. Rozważa się również odprowadzanie wód do rowu leśnego nieuszczelnego bądź bezpośrednio do gruntu. W każdym przypadku wody pochodzące z odwodnienia podtorza będą wsiąkać w grunt.

Pozostałe powierzchnie podtorza (z wyjątkiem skarp) profiluje się ze spadkami poprzecznymi równymi 5-10% w kierunku możliwego spływu wód. Dotyczy to także powierzchni odsadzek, ław ochronnych i powierzchni gruntów mało przepuszczalnych, znajdujących się pod gruntami przepuszczalnymi, m.in. warstwami filtracyjnymi, nasypami z przepuszczalnych gruntów itp.

Z uwagi na niewielką ilość, odprowadzana woda nie będzie powodowała zmian stosunków wodnych na terenach przyległych, w tym nie będzie zalewała gruntów sąsiednich.

Przewiduje się, że grunty w miejscu odprowadzania są w stanie przyjąć wody opadowe z terenu bocznic kolejowej. W innym przypadku zostaną zainstalowane skrzynki rozsączające, które okresowo magazynują nadmiar wód opadowych lub roztopowych w celu ich stopniowego oddawania do gruntu.

Odwodnienie będzie zaprojektowane w sposób, aby spełniać wymagania 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.

Na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach sposób odprowadzania wód opadowych lub roztopowych został określony w sposób koncepcyjny. Ostateczny projekt odwodnienia bocznic kolejowej będzie wskazany na etapie projektu budowlanego. W związku z czym, jeżeli końcowy projekt będzie zakładał wykonanie urządzeń wodnych, szczególne korzystanie z wód bądź usługi wodne to Inwestor wystąpi o stosowne pozwolenie wodnoprawne.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie stanowić zagrożenia dla środowiska ze względu na ilość i rodzaj wytwarzanych odpadów, pod warunkiem prowadzenia prawidłowej gospodarki odpadami, zgodnej z obowiązującymi przepisami w zakresie gospodarki odpadami oraz przepisami szczegółowymi.

Na podstawie baz danych będących w posiadaniu Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach ustalono, że przedmiotowe przedsięwzięcie planowane jest do realizacji poza granicami wielkopowierzchniowych form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, w tym poza granicami obszarów Natura 2000. Najbliżej położonym obszarem Natura 2000 jest Bagno Bruch koło Pyrzowic PLH240025 w odległości ok. 6,65 km. Obszar Natura 2000 Bagno Bruch koło Pyrzowic PLH240035 został zatwierdzony decyzją Komisji Europejskiej 2011/64/UE z 10 stycznia

2011 r. i uznany jako obszar mający znaczenie dla Wspólnoty, a Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 25 marca 2022 r. (Dz. U. z 2022 r., poz.831) wyznaczony jako specjalny obszar ochrony siedlisk.

Mając na uwadze przedmioty ochrony ww. obszaru wymienione w Standardowym Formularzu Danych dla tego obszaru i zakres przedsięwzięcia należy wykluczyć możliwość negatywnego wpływu na te siedliska i gatunki oraz inne objęte ochroną w ramach sieci obszarów Natura 2000.

Dla ww. obszaru ustanowiono plan zadań ochronnych [Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 27 listopada 2020 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Bagno Bruch koło Pyrzowic PLH240035, opublikowane w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego z dnia 30 listopada 2020 r. (poz. 8372), <https://www.gov.pl/web/rdos-katowice/bagno-bruch-kolo-pyrzowic-plh240035>]. Przedmiotowa inwestycja nie będzie źródłem zidentyfikowanych zagrożeń dla przedmiotów ochrony, nie wpłynie na możliwość osiągnięcia celów działań ochronnych, ani nie wpłynie na realizację zaplanowanych działań ochronnych.

Ze względu na położenie wykluczone jest transgraniczne oddziaływanie przedmiotowego przedsięwzięcia (granica państwa w odległości ponad 70 km w linii prostej od planowanego zamierzenia).

Z przedłożonych w KIP informacji wynika, że zaprojektowany układ torowy na obszarze bazy paliw dla lotniska Katowice-Pyrzowice jest jedynym wariantem lokalizacyjnym, ponieważ projektowane pozostałe punkty infrastruktury bazy paliw oraz samochodowego frontu rozładunkowego, skomunikowaniem bazy paliw z istniejącą i planowaną siecią dróg, a także ograniczenia terenu w postaci wyznaczonych działek, uniemożliwiają zaprojektowanie innego układu torowego.

W związku z dokonaną analizą wpływu planowanego przedsięwzięcia na poszczególne komponenty środowiska stwierdzono, że nie wpłynie ono w sposób istotny na zmianę zasięgów oddziaływania portu lotniczego.

Najistotniejsze oddziaływanie w przypadku portu lotniczego stanowi emisja hałasu do otoczenia. W związku z prowadzonymi operacjami lotniczymi na terenach chronionych akustycznie, położonych wokół lotniska, występują przekroczenia wartości dopuszczalnych. W związku z powyższym obszar ograniczonego użytkowania dla Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” został uchwalony w dniu z dnia 25 sierpnia 2014 r. (Uchwała Sejmiku Województwa Śląskiego nr IV/53/12/2014). Planowane przedsięwzięcie nie spowoduje konieczności zmiany granicy obszaru ograniczonego użytkowania.

Roboty ziemne przy budowie bocznicy kolejowej wykonywane będą wg zasad podanych w normach branżowych BN-88/8932-02 (Podtorze i podłoże kolejowe. Roboty ziemne. Wymagania i badania.) oraz PN-B-06050:1999 (Geotechnika. Roboty ziemne. Wymagania ogólne). Roboty odwodnieniowe wykonane będą wg ogólnych zasad podanych w normie BN-75/8846-01 (tj. norma branżowa: „Roboty ziemne w podtorzu kolejowym do układania przewodów rurowych”) i BN-80/8939-17 (tj. norma branżowa „Przeprowadzanie rurociągów kabli pod torami kolejowymi”).

Cysterny transportujące paliwo będą szczelne. Działalność dozorowa Transportowego Dozoru Technicznego jest regulowana ustawą z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcach technicznych. Zgodnie z tą ustawą do zakresu działania TDT należy przede wszystkim wykonywanie dozoru technicznego nad m.in. zbiornikami, w tym cysternami wykorzystywanymi w ruchu kolejowym. Rodzaje urządzeń podlegających dozorowi technicznemu określa rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 grudnia 2012 r. w sprawie rodzajów urządzeń technicznych podlegających dozorowi technicznemu, wydane na

podstawie ustawy o dozorcze technicznym. Ustawa o dozorcze technicznym powierza TDT również wykonywanie zadań określonych w ustawie z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych. Roztankowywanie i tankowanie cystern odbywać się będzie w procesie hermetycznym z szeregiem procedur bezpieczeństwa. Przy ewentualnym wycieku paliwa powiadomione zostaną jednostki Państwowej Straży Pożarnej oraz własne służby ratowniczo-gaśnicze w celu neutralizacji substancji szkodliwych dla środowiska gruntowo-wodnego.

Zastosowane wymagania stanowią wystarczające zabezpieczenie przedsięwzięcia na wypadek wystąpienia awarii lub katastrofy naturalnej lub budowlanej. W związku z powyższym stwierdzono, że nie występuje ryzyko poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej.

Eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie wrażliwa na zmiany klimatu (np. ekstremalne opady, gwałtowne burze i wiatry, wysokie temperatury). Obiekty wykonane będą w technologii, która zabezpieczy je na okoliczność występowania ekstremalnych zjawisk pogodowych, tj. materiały z jakich będą one wykonane zagwarantują wytrzymałość zarówno na bardzo niskie jak i bardzo wysokie temperatury.

Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje oddziaływania na klimat. Wzrost zużycia energii na potrzeby eksploatacji planowanych obiektów nie spowoduje istotnego wzrostu emisji CO₂ do atmosfery.

W obszarze oddziaływania przedsięwzięcia nie zidentyfikowano obiektów wpisanych do rejestru Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, objętych ochroną zgodnie z ustawą z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t.j. Dz.U.2022.840).

W sąsiedztwie nie występują obszary ochrony uzdrowiskowej, o których mowa w ustawie z dnia 28 lipca 2005 r. o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz o gminach uzdrowiskowych (t.j. Dz.U.2021.1301).

Biorąc pod uwagę zakres planowanego przedsięwzięcia i proponowane rozwiązania techniczne można uznać, że przy zachowaniu zasad bezpieczeństwa oraz podstawowych wymogów ochrony środowiska przedmiotowa inwestycja nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko. Uwzględniając szczegółowe uwarunkowania wymienione w art. 63 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku, a zwłaszcza:

- 1) rodzaj, charakterystykę i skalę przedsięwzięcia tj. niewielki ruch pociągów;
- 2) lokalizację przedsięwzięcia poza terenami wymagającymi ochrony, częściowo w obrębie gruntów wcześniej przekształconych (teren po byłej linii kolejowej);
- 3) charakter i nieznaczną skalę oddziaływania, ograniczoną głównie do krótkotrwałego etapu realizacji przedsięwzięcia i bezpośredniej lokalizacji bocznicy kolejowej w sąsiedztwie lotniska, które to determinuje oddziaływania na tym terenie;
- 4) sposób korzystania ze środowiska nie wiążący się z powstaniem nowych znaczących stałych źródeł emisji;
- 5) oddziaływanie przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska ograniczone czasowo do etapu realizacji przedsięwzięcia oraz lokalnie do jego najbliższego otoczenia;
- 6) przyjęte sprawdzone rozwiązania techniczne, pozwalające na zminimalizowanie i ograniczenie prognozowanych oddziaływań;

po szczegółowej analizie przedłożonych informacji o planowanym przedsięwzięciu ustalono, że planowana inwestycja nie wpłynie na pogorszenie stanu środowiska na terenie, na którym będzie zlokalizowana. Mając na uwadze powyższe i po uwzględnieniu opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Dąbrowie Górniczej, PGW WP Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach stwierdzono brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia,

przy zachowaniu określonych niniejszą decyzją warunków w fazie jego realizacji.

Z zachowaniem zasady czynnego udziału stron w postępowaniu, zgodnie z art. 10 § 1 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego poinformowano strony postępowania obwieszczeniem z 18 stycznia 2023 r. znak WOOŚ.420.40.2022.JB.9 o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz o możliwości zapoznania się z zebrany materiał dowodowy i złożenia ewentualnych uwag. Obwieszczenie to zamieszczono od 19 stycznia 2023 r. do 2 lutego 2023 r. na tablicy ogłoszeń, na stronie internetowej RDOŚ w Katowicach oraz przekazano do Urzędu Gminy Ożarówice oraz do Urzędu Gminy Mierzęcice, celem wywieszenia na okres 14 dni na tablicy ogłoszeń tamt. urzędu lub przez ogłoszenie w sposób zwyczajowo przyjęty. Obwieszczenie zostało zwrócone przez ww. urzędy po upływie wymaganego okresu wywieszenia, wraz z adnotacją o terminie wywieszenia (od 23.01.2023 r. do 07.02.2023 r. w Gminie Ożarówice oraz od 23.01.2023 r. do 07.02.2023 r. w Gminie Mierzęcice).

Do dnia wydania niniejszej decyzji nie zostały wniesione żadne uwagi i wnioski.

Biorąc powyższe pod uwagę, orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji przysługuje 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 tut. organowi, 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.

Zgodnie z art. 57 § 5 pkt 2 Kpa informuję, że w przypadku wnoszenia odwołania w drodze przesyłki pocztowej czynność ta będzie skuteczna poprzez jej nadanie nadane w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe 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**
Mirosława Mierczyk-Sawicka

Załączniki:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.
40-161 Katowice, Al. Korfantego 38
2. strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa
3. WOOS a/a

Do wiadomości za pomocą ePUAP:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bytomiu
41-902 Bytom, ul. Moniuszki 25 – ePUAP
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gliwicach
44-100 Gliwice, ul. Sienkiewicza 2 – ePUAP
3. WOOS – aa.



**Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z 27 lutego 2023
znak WOOŚ.420.40.2022.JB.12**

Charakterystyka przedsięwzięcia polegającego na budowie bocznic kolejowej łączącej bazę paliw Katowice Airport z linią kolejową 182 (Tarnowskie Góry – Zawiercie)

Inwestor: Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A. 40-161 Katowice, Al. Korfańskiego 38

I. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Przedmiotem inwestycji jest budowa bocznic kolejowej łączącej bazę paliw Katowice Airport z linią kolejową 182 (Tarnowskie Góry – Zawiercie).

Układ torowy rozpoczyna się w km 0,000 w punkcie styku z układem torowym stacji kolejowej Mierzęcice Zawierciańskie po jej przebudowie w ramach inwestycji PKP PLK SA. Prowadzi przez wstawkę prostą o długości $L=118,37$ m do łuku o promieniu $R=190$ m i długości $D=113,6$ m. Później następują: łuk o promieniu $R=300$ m i długości $D=159,7$ m oraz łuk o promieniu $R=190$ m i długości $D=201,9$ m oraz tor prosty, który w punkcie ok. 700 m łączy się z rozjazdem zwyczajnym prawym. Tor rozładunkowy o długości użytecznej powyżej 300 m zakończony jest rampą rozładunkową. Przedmiotowa rampa ma charakter doczołowy i jest zaprojektowana tak, aby była zdolna do obsługi ładunków o masie 100 t i pojazdów o masie do 120 t.

W punkcie 741,2 m rozpoczyna się drugi rozjazd zwyczajny prawy. Powstałe dwa tory dedykowane są rozładunkom paliw z cystern, zakończone są kozłami oporowymi betonowymi. Odległość pomiędzy torami wynosi 5 m. Tory te są wobec siebie równoległe, mające długość użyteczną powyżej 300 m każdy, tak, aby pomieścić na każdym 14 cystern kolejowych o długości 17 m i spełnić wymagania Komisji Europejskiej w zakresie podwójnego zastosowania infrastruktury kolejowej. Tory będą usytuowane równoległe do projektowanych sześciu zbiorników paliw o pojemności $V=1000$ m³, a także projektowanej pompowni technicznej i projektowanych zbiorników sloop'owych o pojemności 30m³ i 100m³. Cały odcinek pomiędzy połączeniem z linią PKP PLK SA, a końcem bocznic wynosi 1 100m.

Przedsięwzięcie w części północnej (tj. tory rozładunkowe z rampami) znajdują się w granicach przedsięwzięcia polegającego na budowie bazy paliw wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie MPL „Katowice”. W ramach tego przedsięwzięcia uzgodnione zostały m.in. dwa tory dedykowane rozładunkom paliw z cystern wraz z projektowanymi zbiornikami paliw, a także projektowaną pompownią techniczną i projektowanymi zbiornikami sloop'owymi.

Przedsięwzięcie polegające na budowie bocznic kolejowej nie zmienia warunków technicznych projektowanej bazy paliw, w tym ilości przeladowywanych paliw, parametrów zbiorników magazynujących paliwo, parametrów pompowni technicznej oraz pozostałych warunków zapisanych w uzyskanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Projektowana bocznic, w tym baza paliw dla lotniska Katowice-Pyrzowice, usytuowane są po południowo-wschodniej stronie lotniska.

Otoczenie lotniska stanowi typowy krajobraz wiejski. Obszar stanowiący bezpośrednio otoczenie MPL „Katowice” ma charakter rolniczy. Lotnisko otaczają tereny upraw rolniczych, łąki, nieużytki, rozproszone zagajniki, zakrzaczenia, lasy.

II. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycie nieruchomości szatą roślinną

Projektowane przedsięwzięcie położone jest na działkach o numerach ewidencyjnych jak pokazano w tabeli poniżej:

Lp.	NR DZIAŁKI	OBRĘB EWID.	GMINA	POWIAT	Opis
1	579/4	Nowa Wieś	Mierzęcice	Będzin	Bocznica kolejowa
2	1338/3	Mierzęcice	Mierzęcice	Będzin	Bocznica kolejowa
3	579/5	Nowa Wieś	Mierzęcice	Będzin	Bocznica kolejowa
4	579/7	Nowa Wieś	Mierzęcice	Będzin	Teren bazy paliw
5	497/66	Pyrzowice	Ożarowice	Tarnowskie Góry	Teren bazy paliw (część działki)

Sumaryczna długość torów bocznic kolejowych wynosi ok. 1 100 m.

Powierzchnia terenu zakresu przedsięwzięcia wynosi ok. 4,8241 ha.

Bocznica kolejowa projektowana jest po śladzie torów kolejowych, które łączyły tzw. starą bazę paliw z linią 182.

Analizowany obszar w całości porośnięty jest gęsto drzewami (głównie sosny) i krzewami, które będą wymagały usunięcia w związku z realizacją inwestycji.

III. Rodzaj technologii

W ramach przedsięwzięcia planowane są prace:

- rozbiórka torów i rozjazdów kolejowych;
- wykonanie wykopów i nasypów;
- wzmocnienie górnych partii podtorza;
- wykonanie drenaży rurowych;
- budowa torów (wykorzystany tłuczeń i drewno iglaste);
- regulacja torów w planie i profilu,
- wykonanie rampy rozładunkowej dla towarów innych.

Roboty odwodnieniowe (układanie przewodów rurowych) wykonane będą wg ogólnych zasad podanych w normie BN-75/8846-01 (tj. norma branżowa: „Roboty ziemne w podtorzu kolejowym do układania przewodów rurowych”) i BN-80/8939-17 (tj. norma branżowa „Przeprowadzanie rurociągów kabli pod torami kolejowymi”).

Grunty i inne materiały będą wbudowane w podtorzu tak, aby:

- nasypy nie powodowały spiętrzeń wód i nie mogły się w nich lub przy nich zbierać wody opadowe oraz wody spływające z przyległego terenu,
- możliwe było odprowadzenie (a w razie potrzeby także przepuszczenie) niewielkich ilości wód opadowych spływających po powierzchni terenu lub podtorza,
- niemożliwa była infiltracja wód opadowych i podziemnych w podtorze (np. podsiąkanie),
- zapewniony był odpływ wód znajdujących się w podtorzu.

Podtorze będzie odwadniane powierzchniowo, tzn. kształtując odpowiednio jego powierzchnie i stosując w miarę potrzeby pokrycia filtracyjne i szczelne oraz rowy i płytkie drenaże podziemne. Spływ wód powierzchniowych z równi stacyjnych zapewnia się przy użyciu drenażu płytowego, tj. nadanie powierzchniom gruntu podtorza spadków poprzecznych, ułożenie warstw filtracyjnych i odprowadzenie przy użyciu tych warstw wód do

drenaży zewnętrznych (np. rowów) i drenaży podziemnych wewnętrznych.

Pozostałe powierzchnie podtorza (z wyjątkiem skarp) profiluje się ze spadkami poprzecznymi równymi 5-10% w kierunku możliwego spływu wód. Dotyczy to także powierzchni odsadzek, łąw ochronnych i powierzchni gruntów mało przepuszczalnych, znajdujących się pod gruntami przepuszczalnymi, m.in. warstwami filtracyjnymi, nasypami z przepuszczalnych gruntów itp.

Grubości jednorazowo układanych warstw gruntów i innych materiałów powinny być dostosowane do używanego sprzętu zagęszczającego (najczęściej do 0,45m). Wymiary największych ziaren wbudowanego materiału należy uzależniać od stosowanego sprzętu do rozścielania i zagęszczania, w przypadku sprzętu typowego wymiary ziaren materiału nie powinny przekraczać połowy grubości układanej warstwy oraz:

- 0,6m – w przypadku korpusu nasypu,
- 0,2m – dla górnych części podtorza (nie dotyczy to pokryć ochronnych torowisk),
- 0,1m – przy obiektach.

Materiał wbudowany przy obiektach musi być odporny na osiadanie (np. grunt klasy QS3), układany będzie cienkimi warstwami i zagęszczany małymi zagęszczarkami, tak, aby uniknąć uszkodzeń obiektu.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Katowicach

dr Mirosława Mierosyła Sawicki

