



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W KATOWICACH**

WOOŚ.420.40.2020.MK1.20

Katowice, 11 stycznia 2022

**DECYZJA  
o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t, art. 84 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 2021 r. poz. 2373) w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 735 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku z 26 października 2020 r. zn. IOS6e-4426-14.1/2020 PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74, działającej przez pełnomocnika

- I. Stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa stacji Racibórz wraz z wybranymi elementami infrastruktury kolejowej przyległych szlaków w ramach projektu inwestycyjnego pn.: Prace na linii kolejowej E-59 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Chałupki (granica państwa)”.
- II. Określam istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:
  1. Zaplecza budowy oraz bazy materiałowo- sprzętowe, a także drogi dojazdowe należy lokalizować na obszarach zagospodarowanych i terenach przekształconych oraz z wykluczeniem terenów w lokalizacji określonej w tabeli nr 1, a także poza zasięgiem rzutu pionowego koron drzew i co najmniej w odległości 2 m na zewnątrz od tego zasięgu.

**Tabela 1**

Lp.	Rodzaj terenu	Nr linii kolejowej	Kilometraż linii kolejowej	Długość odcinka	Strona linii kolejowej
1.	korytarz regionalny, tereny zielone, Kanał Ulgi, kolizja z ciekami w km. lk 151 ok. 30,350,	151	od km ok. 29+950 do km ok. 31+250	ok. 1,30 km	po obu stronach
2.	korytarz regionalny, tereny zielone	151	od km ok. 31+250 do km ok. 31+320	ok. 70 m	prawa

3.	korytarz regionalny, tereny zielone	151	od km ok. 31+350 do km ok. 31+365	ok. 15 m	prawa
4.	korytarz regionalny, tereny zielone	151	od km ok. 31+380 do km ok. 31+440	ok. 60 m	prawa
5.	korytarzem regionalny, tereny zielone oraz lokalizacja budynków na terenie chronionym przed hałasem	151	od km ok. 31+250 do km ok. 31+560	ok. 310 m	lewa
6.	korytarz regionalny, tereny zielone oraz lokalizacja budynków na terenie chronionym przed hałasem i lokalizacja stanowisk archeologicznych	151	od km ok. 31+500 do km ok. 31+720	ok. 220 m	prawa
7.	korytarz regionalny, dolina i koryto rzeki Odry,	151	od km ok. 31+725 do km ok. 31+825	ok. 100 m	po obu stronach
8.	korytarz regionalny, tereny zielone, siedlisko herpetofauny, tereny zagrożone powodzią oraz lokalizacja budynków na terenie chronionym przed hałasem	151	od km ok. 31+820 do km ok. 32+100	ok. 280 m	prawa
9.	korytarz regionalny, tereny zielone, siedlisko herpetofauny, tereny zagrożone powodzią	151	od km ok. 31+820 do km ok. 32+000	ok. 180 m	lewa
10.	tereny zielone, tereny zagrożone powodzią oraz lokalizacja budynków na terenie chronionym przed hałasem	151	od km ok. 32+100 do km ok. 32+600	ok. 500 m	prawa
11.	tereny zielone	151	od km ok. 32+470 do km ok. 32+740	ok. 270 m	lewa
12.	tereny zielone oraz lokalizacja budynków na terenie chronionym przed hałasem	151	od km ok. 32+650 do km ok. 33+700	ok. 1,05 km	prawa
13.	lokalizacja budynków na terenie chronionym przed hałasem	151	od km ok. 33+100 do km ok. 33+700	Ok. 600 m	prawa
14.	tereny zielone	151	od km ok. 33+330 do km ok. 33+400	ok. 70 m	lewa

15.	tereny zielone	151	od km ok. 33+500 do km ok. 33+540	ok. 40 m	lewa
16.	lokalizacja stanowisk archeologicznych	151	od km ok. 33+880 do km ok. 33+920	ok. 40 m	lewa
17.	tereny zielone oraz częściowo korytarz regionalny	151	od km ok. 34+050 do km ok. 35+300  (w tym km. 34+700 - do końca inwestycji wynika z kolizji z korytarzem regionalnym)	ok. 1,25 km	lewa
18.	tereny zielone, siedlisko herpetofauny	151	od km ok. 34+050 do km ok. 34+750	ok. 700 m	po obu stronach
19.	korytarz regionalny i Kanał Psinka, tereny zielone,	151	od km ok. 34+900 do km ok. 35+300  (w tym km. ok. 34+900-3+,000 wynika z wyznaczonego buforu 50 m od kanału Psinka)	ok. 400 m	po obu stronach
20.	ciek w km lk 151 ok. 36,270 oraz tereny na odcinku 36,270-36,440	151	od km ok. 36+220 do km ok. 36+490	ok. 270 m	po obu stronach
21.	ciek w km. lk 177 ok. 2,410	177	od km ok. 2+370 do km ok. 2+470	ok. 100 m	po obu stronach

2. W czasie prac przygotowawczych do właściwego etapu robót budowlanych należy stosować środki minimalizujące zmętnienie wody w cieku:

- 1) nie należy wprowadzać do koryta ciężkiego sprzętu budowlanego,
- 2) dopuszcza się ruch ciężkiego sprzętu budowlanego w korycie rzeki Odry wyłącznie w związku z:
  - a) wykonaniem i późniejszym demontażem pod istniejącymi przęsłami szczelnych pomostów do przechwytywania gruzu z rozbiórki przęsła istniejącego mostu, koniecznych w przypadku braku możliwości ustawienia pontonów do przechwytywania gruzu,
  - b) odbiorem z powierzchni pomostów tymczasowych, materiałów z rozbiórki elementów istniejącego mostu oraz ich odtransportowaniem z obszaru koryta rzeki,
  - c) wbijaniem grodzic stalowych w dno rzeki wokół filarów oraz przed przyczółkiem od strony stacji Racibórz, które stanowić będą docelowe zabezpieczenie fundamentów podpór,
  - d) transportem elementów rusztowań i deskowań do wykonania wzmocnienia korpusów istniejących filarów,
- 3) narzut kamienny na brzegach i w korycie rzeki należy sypać wyłącznie z ładu,

- 4) prace nad korytem cieką Odra prowadzone będą przy zabezpieczeniu wód rzeki przed zanieczyszczeniem odpadami powstałymi w trakcie rozbiórki elementów istniejącego mostu, wzmocnienia pozostawianych istniejących podpór oraz budowy nowych elementów obiektu z zastosowaniem szczelnych podestów tymczasowych, pontonów do przechwytywania gruzu a także rusztowań z pomostami szczelnymi zabezpieczonych siatkami przeciwpyłowymi - w ramach rozbudowy mostu kolejowego na rzece Odrze w km 31+774 LK 151,
  - 5) należy przełożyć ciek Psinka na czas przebudowy przepustu poza obrys istniejącego przepustu z zastosowaniem przecisku w nasypie kolejowym. Wykopy należy wykonywać w tymczasowych ściankach szczelnych.
3. Wycinkę drzew i krzewów (ok. 1,0 ha) na całej długości inwestycji należy wykonać poza okresem lęgowym ptaków tj. poza okresem od 1 marca do 15 października. Dopuszcza się wycinkę drzew w okresie lęgowym wyłącznie pod nadzorem ornitologa i chiropterologa w sytuacji, gdy wycinka będzie wymagana ze względu na wyeliminowanie zagrożenia bezpieczeństwa ludzi i mienia.
  4. Drzewa przeznaczone do usunięcia o pierśnicy powyżej 50 cm (mierzonych na wysokości 130 cm) należy skontrolować pod kątem wykorzystywania ich jako schronienia letnie oraz zimowe nietoperzy oraz siedliska bezkręgowców. Kontrola powinna zostać przeprowadzona przez specjalistę entomologa i chiropterologa z nadzoru przyrodniczego, na maksymalnie 2 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku stwierdzenia siedlisk nietoperzy i chronionych owadów, usunięcie drzew możliwe będzie po uzyskaniu zezwolenia na realizację czynności zakazanych w stosunku do chronionych gatunków zwierząt.
  5. Drzewa, nieprzeznaczone do wycinki, należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi lub chemicznymi w następujący sposób:
    - 1) skupiska drzew/krzewów wydzielić poprzez oznakowanie taśmą w obrębie rzutu korony,
    - 2) pnie pojedynczych drzew osłonić przy użyciu np. drewnianych listew, tkaniny jutowej lub grubych mat słomianych lub trzciniowych; przy zastosowaniu oszalowania z desek należy zwrócić uwagę, aby deski szczelnie przylegały na całej powierzchni pnia do wysokości około 2 m (jeżeli jest to możliwe), dolna część deski powinna być wkopana, a jeśli jest to niemożliwe to obsypana ziemią lub dodatkowo zabezpieczona drutem oraz poprzez zabezpieczenie systemu korzeniowego w wykopach,
    - 3) wykopy w obrębie rzutu korony drzew należy wykonywać ręcznie. Przycięte korzenie należy zabezpieczyć preparatami grzybobójczymi. Odkopane korzenie winny zostać wpuszczone głębiej i zabezpieczone przed wysychaniem lub przed przymrozkami. Wykopy w pobliżu drzew powinny zostać niezwłocznie zasypane,
    - 4) zabrania się obcinania korzeni szkieletowych drzew, gdyż grozi to zachwianiem statyki drzewa,
    - 5) 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,
    - 6) po zakończeniu prac zabezpieczenia drzew należy zdemontować.
  6. W celu ochrony przed rozprzestrzenianiem inwazyjnych gatunków roślin:

- 1) zakazuje się składowania mas ziemnych w rejonie cieków wodnych,
- 2) w przypadku stwierdzenia inwazyjnych gatunków roślin na terenie objętym zamierzeniem należy:
  - 3) 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,
  - 4) dokładnie zebrać skoszoną biomasę do foliowych worków, a następnie wywieźć i zutylizować,
  - 5) 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,
  - 6) ziemię zawierającą kłącza podziemne rdestowców, 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 wykonać nadzór przyrodniczy.
7. W celu ochrony przed nieumyślnym zabijaniem zwierząt, które mogą przedostać się na teren realizacji przedsięwzięcia:
  - 1) przed przystąpieniem do wykonywania prac terenowych wszyscy pracownicy powinni zostać przeszkoleni i poinformowani o sposobie postępowania w przypadku stwierdzenia na terenie budowy zwierząt,
  - 2) co najmniej 2 tygodnie przed rozpoczęciem prac ziemnych teren należy skontrolować pod kątem występowania gatunków chronionych. Roboty ziemne oraz inne prace przygotowawcze, przed rozpoczęciem inwestycji należy prowadzić po uprzednim stwierdzeniu przez nadzór przyrodniczy, że na powierzchni terenu objętego zamierzeniem nie znajdują się siedliska oraz stanowiska chronionych zwierząt. Nadzór przyrodniczy zadecyduje o kontynuacji lub przerwaniu robót w terenie oraz o potrzebie przeniesienia osobników fauny poza strefy zagrożenia. W przypadku stwierdzenia w terenie zamierzenia wzmożonej migracji płazów, należy wstrzymać się z wykonywaniem prac przy użyciu sprzętu ciężkiego i powiadomić nadzór przyrodniczy, który zadecyduje o kontynuacji lub przerwaniu robót w terenie oraz o zastosowaniu tymczasowych wygradzeń,
  - 3) prace muszą być prowadzone w sposób umożliwiający spontaniczne przemieszczanie się zwierząt ze stref zagrożenia np. poprzez zastosowanie łagodnych (ściananych) brzegów wykopów, które ułatwią wydostawanie się z nich uwięzionych zwierząt lub też wykopy te należy zabezpieczyć siatką uniemożliwiającą wpadnięcie do nich zwierząt (o oczkach nie większych niż 0,5 cm i wysokości co najmniej 50 cm, wkopanej w ziemię na głębokość 30 cm) . Dopuszcza się zastosowanie ścianek szczelnych zamiast siatki, przy czym wówczas należy pozostawić ich elementy ok. 0,5 m nad powierzchnią gruntu, tworząc w ten sposób palisadę ochronną,
  - 4) prace na Kanale Psinka prowadzić poza okresami migracji płazów (czyli prowadzić w okresie od 1 listopada do 1 marca lub od 1 lipca do 31 sierpnia),
  - 5) prace w korycie rzeki Odry należy prowadzić poza okresem tarła ryb i inkubacji ikry (czyli poza okresem 1 marca – 15 lipca) - optymalny okres prowadzenia prac to

- listopad - luty. W przypadku konieczności prowadzenia prac w okresie od 1 marca do 15 lipca prowadzić je pod nadzorem ichtiologa.
- 6) plac budowy sąsiadujący z potencjalnym siedliskiem lub szlakiem migracji należy skutecznie zabezpieczyć przed możliwością przedostania się na jego teren małych zwierząt - w tym płazów, poprzez:
- a) montaż ogrodzeń tymczasowych, w rejonie aktualnego frontu robót z możliwością przemieszczania ich w miarę postępu prac, pod nadzorem herpetologicznym. Ogrodzenie musi mieć charakter stabilny, z trwałym naciągami, aby nie dopuścić do fałdowania, które obniża jego efektywność oraz zagwarantuje skuteczną ochronę małych zwierząt, w tym płazów na etapie realizacji inwestycji, w postaci: geowłókniny lub płotka wykonanego z siatki o oczkach maksymalnie 5 mm x 5 mm, o wysokości łącznej nie mniejszej niż 50 cm, w tym nie mniejszej niż 40 cm nad poziomem gruntu oraz osadzonych w gruncie na głębokość nie mniejszą niż 30 cm, z przewieszką o długości minimum 10 cm, skierowaną „na zewnątrz” od placu budowy. Wolne końce ogrodzeń należy zakończyć U – kształnymi zawrotkami (gdzie końcowa część ogrodzenia o długości co najmniej 5 m powinna przebiegać pod kątem prostym do granicy obszaru budowy),
  - b) ogrodzenia należy zastosować w następującej lokalizacji:
    - i. LK 151
      - od km 29+920 do km 30+500,
      - od km 31+229 do km 32+100,
      - od km 32+300 do km 33+600,
      - od km 34+000 do km 35+435,
      - od km 36+250 do km 36+460
    - ii. LK 177
      - od km 1+700 do km 2+100,
      - od km 2+400 do km 2+450.
  - c) wygradzenia herpetologiczne należy montować między 1 marca, a 30 października tj. w okresie nasilonej migracji płazów, najpóźniej 1-2 tygodni przed rozpoczęciem prac ziemnych na ww. odcinku realizacji inwestycji,
  - d) wygradzenia nie będą przecinały lokalnych szlaków migracji (przegradzanie cieków),
  - e) co najmniej raz w tygodniu należy kontrolować ogrodzenia pod kątem ich szczelności, a ewentualne wady niezwłocznie usuwać,
  - f) doszczegółowienie miejsc, sposób montażu i czasu funkcjonowania ogrodzenia, określić powinien ekspert z nadzoru herpetologicznego, z uwzględnieniem aktualnych warunków pogodowych i terenowych,
- 7) należy prowadzić kontrolę placu budowy (w tym wykopy, zagłębienia wypełnione wodą, zastoiska i zalewiska, wiadra wkopane w ziemię, rowy oraz inne miejsca mogące stanowić pułapki dla zwierząt) w celu poszukiwania uwięzionych zwierząt. W okresie wiosennych i jesiennych migracji, tj. od 1 marca do 15 maja oraz od 15 sierpnia do 15 października kontrole prowadzić dwa razy dziennie (rano i wieczorem), w pozostałym

okresie raz dziennie Kontrolę wykopów w tym zakresie winien realizować pracownik wyznaczony przez nadzór przyrodniczy,

- 8) jeżeli pomimo zastosowanych rozwiązań, zwierzęta zostaną uwięzione na terenie budowy, w tym w wykopach i innych sztucznych zagłębieniach terenu w granicy pasa technologicznego, należy je natychmiast uwolnić i przenieść do odpowiednich siedlisk poza rejon objęty inwestycją. Przy wyborze miejsca, do którego zwierzęta będą przenoszone należy wziąć pod uwagę możliwość ich przetrwania we właściwym stanie ochrony na nowym stanowisku, również z uwzględnieniem czynników antropogenicznych. Prace w ramach planowanej inwestycji można prowadzić po uprzednim przeniesieniu osobników dorosłych zwierząt i ich form rozwojowych.
8. Na wlotach wpustów ulicznych oraz studni wpadowych otwory (o ile są przewidziane) należy zabezpieczyć w sposób utrudniający wpadanie małych zwierząt, w szczególności płazów do wnętrza obiektów poprzez wyposażenie otworów w kraty stalowe lub rząd pionowych prętów (tzw. płaskowników) oraz zastosować elementy ucieczkowe umożliwiające wydostanie się płazów w postaci pochylni, bądź rur wyjściowych. Wielkość oczek kraty (odstępów pomiędzy prętami) powinna zapewniać przynajmniej zatrzymywanie dorosłych płazów i być jak najmniejsza z uwzględnieniem minimalizacji ryzyka blokowania przepływu (zalecana szerokość szczelin < 2 cm).
9. Należy dostosować przepust na Kanale Psinka, w km 34+948 km LK nr 151 o następujących parametrach technicznych tj. światło poziome – 3 m, światło pionowe - 1,21 m, długość przepustu - 12,08 m do migracji małych zwierząt, w tym płazów poprzez wykształcenie obustronnych półek o szerokości 0,50 m zapewniających zachowanie nad półką skrajni pionowej wynoszącej 1 m. Półki zostaną wykonane na gruncie, z powierzchnią górną do głębokości 15 cm umocnioną geokratą, wypełnioną betonem do wysokości 13 cm, a powyżej nawierzchnią gruntową przejścia dla płazów. Powierzchnia suchych półek powinna być wyrównana i pokryta gruntem rodzimym lub innym o podobnych parametrach fizyko - chemicznych o dużej zdolności retencjonowania wody. Nie należy stosować kruszyw łamanych oraz naturalnych gruboziarnistych. Sposób zagospodarowania terenu w rejonie przejścia powinien umożliwić przemieszczanie się płazów i innych małych zwierząt. Końcowe odcinki półek powinny posiadać przebieg bez gwałtownych załamań (w pionie i poziomie).
10. Po zakończeniu robót teren należy uporządkować i obsiać mieszanką traw gatunków rodzimych charakterystycznych dla siedlisk łąkowych w zagęszczeniu i w sposób uniemożliwiający ekspansję gatunków inwazyjnych pod nadzorem przyrodniczym - botanicznym. Wielkość roślin i ich zagęszczenie (zwarcie) powinny gwarantować pełne pokrycie podłoża.
11. Należy zapewnić nadzór przyrodniczy w trakcie wykonywania robót ziemnych oraz innych ingerujących w środowisko przyrodnicze - w celu: kontroli stanu środowiska przyrodniczego dla oceny zgodności wykonywanych prac z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach, ustalenia zasad dokumentowania prowadzonych prac, kontrolowania podejmowanych przez wykonawcę (inwestora) rozwiązań chroniących środowisko przyrodnicze, szkolenia wykonawców prac w kwestiach związanych z ochroną przyrody na etapie realizacji inwestycji, pełnionym

przez osoby legitymujące się doświadczeniem odpowiednim do zakresu wykonywanego nadzoru, a w szczególności o doświadczeniu:

- 1) botanicznym:
  - a) identyfikacja i nadzór w trakcie usuwania gatunków inwazyjnych roślin,
  - b) kontrola stanu zabezpieczenia zieleni nieprzeznaczonej do wycinki przed wpływem prac budowlanych,
  - c) nadzorowanie demontażu zabezpieczenia drzew nieprzeznaczonych do usunięcia,
  - d) nadzór nad uporządkowaniem terenu po zakończeniu robót,
- 2) herpetologicznym - nadzór w okresie aktywności płazów i gadów (tj. w okresie od 1 marca do 31 października), w tym:
  - a) kontrola placu budowy (w tym wykopy, zagłębienia wypełnione wodą, zastoiska i zalewiska, rowy) w celu poszukiwania uwięzionych zwierząt, a w razie potrzeby ich uwolnienie oraz przemieszczenie poza plac budowy w miejsca o cechach siedliska, w których występują w sposób naturalny,
  - b) doszczegółowienie miejsc, sposób montażu i czasu funkcjonowania ogrodzeń tymczasowych,
  - c) nadzór nad sposobem zabezpieczenia urządzeń odwodnienia w sposób chroniący przed możliwością wpadania do nich zwierząt,
  - d) nadzór w trakcie dostosowania przepustu na Kanale Psinka do migracji małych zwierząt, w tym płazów.
- 3) ornitologicznym:
  - a) nadzór w trakcie wycinki zieleni w okresie lęgowym, w celu określenia ewentualnego występowania zasiedlonych dziupli oraz gniazd ptaków, kontrola obecności zajętych gniazd ptaków w roślinności zielnej i bezpośrednio na ziemi na trasie planowanej inwestycji,
  - b) kontrola całego terenu budowy w trakcie prac i przekazywanie wykonawcy budowy uwag i zaleceń do harmonogramu prac budowlanych oraz uwag i zaleceń, co do sposobu prowadzonych prac,
  - c) kontrola obiektów budowlanych przeznaczonych do rozbiórki, które mogą stanowić miejsca gniazdowania ptaków,
- 4) entomologicznym:
  - a) kontrola i wyznaczanie terminów i sposobu wycinki drzew dziuplastych o średnicy powyżej 50 cm pod kątem potencjalnych siedlisk chronionych bezkręgowców,
- 5) ichtiologicznym:
  - a) nadzór nad wszystkimi pracami (terminy, sposób wykonywania prac) związanymi z pracami w korycie cieków (w korycie rzeki Odry w okresie tarła ryb i inkubacji ikry) oraz rowów melioracyjnych,
- 6) teriologicznym:
  - a) kontrola i wyznaczanie terminów wycinki drzew dziuplastych o średnicy powyżej 50 cm pod kątem potencjalnych siedlisk chronionych ssaków,
  - b) identyfikowanie obecności gatunków chronionych ssaków na obszarze i w najbliższym sąsiedztwie obszaru inwestycji, podejmowanie i koordynacja



- działań związanych z ochroną teriofauny oraz kontrola skuteczności i jakości realizowanych prac w tym zakresie,
- c) kontrola sposobu wykonania wykopów pod kątem możliwości samodzielnego wyjścia uwięzionych zwierząt,
  - d) kontrola placu budowy (w tym wykopy, zagłębienia wypełnione wodą, zastoiska i zalewiska, rowy, etc.) - w celu poszukiwania uwięzionych zwierząt, a w razie potrzeby ich uwolnienie oraz przemieszczenie poza plac budowy,
  - e) kontrola obiektów budowlanych planowanych do rozbiórki.
12. Należy stosować rozwiązania organizacyjno-techniczne mające na celu minimalizowanie emisji wtórnej pyłu z miejsc prowadzenia prac budowlanych i montażowych poprzez:
- 1) zabezpieczenie materiałów sypkich, pylistych, stanowiących surowce do budowy oraz odpadów o takim samym charakterze, powstających podczas prac budowlanych, przed ich rozwiewaniem (np. przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych pojazdów, zraszanie wodą),
  - 2) zapobieganie zanieczyszczeniu drogi wyjazdowej z placu budowy, a w przypadku jej zanieczyszczenia w związku z realizacją przedsięwzięcia, niezwłoczne jej wyczyszczenie.
13. W celu ograniczenia uciążliwości hałasowej prace budowlano-montażowe w sąsiedztwie terenów podlegających ochronie akustycznej należy prowadzić w porze dziennej między godziną 6<sup>00</sup> a 22<sup>00</sup> za wyjątkiem robót, których prowadzenie w sposób ciągły jest uzasadnione technologicznie i organizacyjnie np. betonowanie.
14. Zaplecze budowy, bazę materiałową oraz parkingi 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), tak by w przypadku awaryjnego wycieku substancji lub olejów z maszyn budowlanych i taboru samochodowego zanieczyszczenia mogły być zebrane i wywiezione do unieszkodliwienia. Tankowanie pojazdów należy przeprowadzić wyłącznie w miejscach z uszczelnionym podłożem.
15. Materiały i odpady niebezpieczne należy magazynować w sposób uniemożliwiający przedostawanie się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego: na utwardzonym, szczelnym podłożu, w szczelnych, zamykanych i opisanych pojemnikach, odpornych na działanie magazynowanych w nich substancji, w miejscu osłoniętym przed działaniem czynników atmosferycznych i ingerencją osób nieupoważnionych, a następnie przekazywać specjalistycznym jednostkom posiadającym zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami.
16. Wszelkie sypkie materiały np. kruszywo, ziemia z wykopów gromadzić w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków/rowów melioracyjnych lub systemów odwodnienia na skutek odpływu wód opadowych.
17. Masy ziemne powinny być zagospodarowywane w jak największym stopniu w obrębie terenu inwestycji. Ukształtowanie terenu wokół inwestycji należy prowadzić przede wszystkim z wykorzystaniem gruntu pozyskanego z wykopów pod obiekty inwestycji.

III. 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. Na obu torach szlakowych linii kolejowej 151 na odcinku od ok. 31+810 do ok. 31+920 o długości ok. 110 m zainstalować absorbery (tłumiki) przyszynowe.
2. Należy zaprojektować następujący ekran akustyczny, szczelnie połączony z gruntem, określony w Tabeli 2:

**Tabela 2**

Strona	Kilometraż LK 151 (od...do)		Rodzaj ekranu	Długość [m] (około)	Wysokość [m] (liczona od poziomu główki szyny)
Lewa	ok. 31+300	ok. 31+430	pochłaniający	130	2

## UZASADNIENIE

Spółka Akcyjna PKP Polskie Linie Kolejowe z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74, działając przez pełnomocnika, wnioskiem z 26 października 2020 r. zn. IOS6e-4426-14.1/2020 (który wpłynął do tutejszego organu 3 listopada 2020 r.), wystąpiła do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa stacji Racibórz wraz z wybranymi elementami infrastruktury kolejowej przyległych szlaków w ramach projektu inwestycyjnego pn.: Prace na linii kolejowej E-59 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Chałupki (granica państwa)”.

Organem właściwym do prowadzenia postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji w zakresie linii kolejowych, zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t 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 (tekst jednolity Dz. U. z 2021 r. poz. 2373) – dalej ustawa oos, jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach (z uwagi na położenie inwestycji na terenie województwa śląskiego).

Dokumentacja sprawy zawiera dokumenty określone w art. 74 ww. ustawy oos.

W ramach postępowania rozpatrzono następujące dokumenty przedłożone do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach:

- 1) wniosek z 26 października 2020 r. zn. IOS6e-4426-14.1/2020, pełnomocnika, działającego na podstawie upoważnienia udzielonego przez PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji pn.: „Przebudowa stacji Racibórz wraz z wybranymi elementami infrastruktury kolejowej przyległych szlaków w ramach projektu inwestycyjnego pn.: Prace na linii kolejowej E-59 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Chałupki (granica państwa)”,

- 2) kartę informacyjną przedsięwzięcia (KIP) sporządzoną przez firmę Databout sp. z o.o. z Warszawy, pod kierownictwem Pana Macieja Kaczmarskiego z 9.10.2020 r. wraz z wersją elektroniczną, oraz ujednoliconą kartę informacyjną przedsięwzięcia (zawierającą informacje objęte aneksami 1-4) z 16.08.2021 r. (dołączoną do pisma pełnomocnika z 13.08.2021 r. znak IOS6-452.19.2021.ID.5.IRE-02308-I,
- 3) mapę, w postaci papierowej oraz elektronicznej, w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem oddziaływania wykonaną na podstawie kopii mapy ewidencyjnej,
- 4) poświadczoną przez właściwy organ kopię map ewidencyjnych w postaci papierowej, wydanych przez Starostę Raciborskiego z 9.12.2019 r., obejmujących przebieg i zasięg oddziaływania przedsięwzięcia,
- 5) pisma pełnomocnika inwestora z 21.12.2020 r. znak IOS6e-4426-14.3/2020 (aneks nr 1), z 26.02.2021 r. znak IOS6-452.19.2021.ID.1. IRE-02308-I (aneks nr 2), z 31.05.2021 r. znak IOS6-452.19.2021.ID.3. IRE-02308-I (aneks nr 3), z 13.08.2021 r. znak IOS6-452.19.2021.ID.5.IRE-02308-I (aneks nr 4 przekazany pismem z 17.08.2021 r. znak WOO-I.070.34.2021.MK.1 do tut. organu, zg. z właściwością przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Kielcach), z 26.10.2021 r. znak IOS6-452.19.2021.ID.6. IRE-02308-I (aneks nr 5),
- 6) opinię z 20.01.2021 r. znak ONS/ZNS.523.1.2021 Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Raciborzu oraz pismo z 23.06.2021 r. znak ONS/ZNS.523.1.2021 podtrzymujące stanowisko wyrażone w ww. opinii z 20.01.2021 r. Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Raciborzu,
- 7) opinię z 2.02.2021 r. znak GL.RZŚ.435.4m.2021.AS1 Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach oraz ponowną opinię z 23.06.2021 r. znak: GL.RZŚ.435.4m.2021.AS1/KK.

Jak wynika z przedłożonych dokumentów – kopii mapy ewidencyjnej i wypisu z rejestru gruntów, obejmujących oddziaływanie planowanego zamierzenia w odległości 100 m od granic realizacji zamierzenia (zgodnie z art. 74 ust.1 pkt. 3a ustawy oos) liczba stron w postępowaniu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, przekracza 10. Wobec powyższego, o czynnościach organu strony były zawiadamiane obwieszczeniami, umieszczanymi na okres 14 dni na tablicy ogłoszeń oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach. Ponadto obwieszczenia przesłano do Urzędu Miejskiego w Raciborzu celem zawiadomienia stron postępowania poprzez wywieszenie na tablicy ogłoszeń tamt. urzędu, w innej formie publicznego ogłoszenia zwyczajowo przyjętej w danej miejscowości lub przez udostępnienie w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej organu administracji publicznej. Wszystkie obwieszczenia o których mowa powyżej, zostały zwrócone wraz z informacją o miejscu i czasie ich wywieszenia.

Na podstawie art. 80 ust. 2 ww. 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.

Po przeprowadzeniu analizy w zakresie charakteru, rozmiaru i lokalizacji przedsięwzięcia tut. organ stwierdził, że planowana inwestycja jest zaliczana do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, określonych w § 3 ust. 2 pkt 2, jako przebudowa linii kolejowych, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839).

Wobec powyższego, na podstawie art. 63 cyt. wyżej ustawy oos, należało stwierdzić czy dla planowanego przedsięwzięcia zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. W toku postępowania, na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 2 i 4 ustawy oos należało uzyskać opinię organów odpowiednio: inspekcji sanitarnej oraz właściwego do wydania oceny wodnoprawnej.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach wystąpił pismami z 11 stycznia 2021 r., za pośrednictwem platformy e-Puap, do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Raciborzu oraz do Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o opinię w ww. zakresie, załączając wymagane dokumenty, w tym kartę informacyjną przedsięwzięcia.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w południowej części Polski, w województwie śląskim na terenie powiatu raciborskiego, w mieście Racibórz.

Stacja Racibórz jest stacją węzłową, położoną w km 32,226 linii kolejowej nr 151 Kędzierzyn Koźle – Chałupki. W stacji Racibórz swój początek ma także linia kolejowa nr 177 Racibórz – Głubczyce. Linia nr 151 jest linią magistralną, zelektryfikowaną, dwutorową, zaliczoną do układu linii o znaczeniu państwowym, przeznaczoną do obsługi ruchu pasażerskiego i towarowego. Linia kolejowa nr 177 jest linią drugorzędną, nieelektryfikowaną, jednotorową. Stacja kolejowa Racibórz wraz z infrastrukturą towarzyszącą na analizowanym odcinku znajdują się na terenach o niewielkim stopniu zaludnienia (tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej). Analizowany odcinek przebiega w sąsiedztwie terenów związanych z infrastrukturą kolejową, produkcyjną, przemysłową i składową oraz terenów zielonych. Inwestycja znajduje się w dużej odległości od terenów górskich, nie przecina jezior. Zarówno zakres jak i zasięg oddziaływania inwestycji nie wkracza na teren uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej.

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że planowane prace mają na celu: przywrócenie/podwyższenie prędkości handlowej i podniesienie maksymalnego dopuszczalnego nacisku osiowego; poprawę punktualności realizowanych połączeń przewozów pasażerskich i towarowych; osiągnięcie parametrów eksploatacyjnych wymaganych dla wyznaczonych kodów ruchu według TSI; skrócenie czasu dowozu/odwozu ładunków do/od odbiorców/nadawców oraz zapewnienie punktualności realizowanych połączeń całopociągowych; poprawę przepustowości linii i stacji; skomunikowanie z rozbudowaną siecią dróg; zwiększenie dostępności transportu kolejowego; poprawę komfortu jazdy i obsługi pasażerów; poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego i przewożonych ładunków; racjonalizację kosztów eksploatacji i utrzymania zarządzanej infrastruktury poprzez zastosowanie elementów o wysokiej trwałości i niezawodności oraz likwidację zbędnej infrastruktury; ograniczenie dewastacji infrastruktury kolejowej na stacji; zapewnienie interoperacyjności kolei i umożliwienie niedyskryminującego dostępu do polskiej infrastruktury kolejowej operatorom z innych krajów; optymalizację nakładów inwestycyjnych; usprawnienie odwodnienia projektowanej infrastruktury kolejowej w celu jej poprawnego funkcjonowania.

Jak wynika z przedłożonych materiałów realizacja przedsięwzięcia, wg wariantu proponowanego przez inwestora, obejmuje:

1. Przebudowę (likwidacja istniejących i budowa nowych) peronów,
2. Przebudowę układu torowego na odcinku linii kolejowej nr 151 od km około 31+229,32 do km ok. 35+435,10 oraz linii kolejowej nr 177 od km ok.-0+293 do km ok. 2+100,
3. Prace w zakresie branży srk (sterowania ruchem kolejowym) poza kilometrażem przebudowywanego układu torowego:
  - 1) linia kolejowa nr 151:
    - a) roboty kablowe + urządzenia wolnostojące
      - przebudowa i budowa sieci i urządzeń srk od km 29+920,00 do km ok. 31+229,32 oraz od km 35+435,10 do km 36+900,00,
    - b) roboty kablowe:
      - przebudowa i budowa sieci i urządzeń srk od km 30+220,00 do km ok. 31+229,32 oraz od km 35+435,10 do km 36+600,00,
  - 2) linia kolejowa nr 177:
    - c) roboty kablowe + urządzenia wolnostojące:
      - przebudowa i budowa sieci i urządzeń srk na odcinku od km ok. 2+100 do km 2+864,11,
    - d) roboty kablowe:
      - przebudowa i budowa sieci i urządzeń srk na odcinku od km ok. 2+100 do km 2+564,11,
4. Przebudowę trakcji: linia kolejowa nr 151 od km 31+229,32 do km 35+585,00
5. Przebudowę skrzyżowania linii kolejowej nr 151 z drogą wojewódzką nr 935 (ul. Rybnicka / ul. Bosacka), przebudowa ul. Piastowskiej oraz ulic: Katarzyny, Fabrycznej i Zielonej w obrębie krzyżowań z DW 935, przebudowa skrzyżowania linii kolejowej LK 151 z ul. Piaskową (drogą powiatową nr 3548 S) w Raciborzu wraz z przebudową odcinków dróg na dojazdach do skrzyżowania; przebudowa skrzyżowania linii kolejowej LK 151 z ul. Josepha von Eichendorffa (drogą gminną nr 290041S) w Raciborzu, wraz z przebudową odcinków dróg na dojazdach do skrzyżowania,
6. Budowę zjazdu indywidualnego:
  - a) z ul. Łąkowej do działki nr ew. 2663/118 w Raciborzu- projektowany zjazd umożliwi dojazd do projektowanej nastawni,
  - b) z ul. Stalowej do działki nr ew. 785/118 w Raciborzu,
7. Budowę drogi wewnętrznej na części działki nr 3814/85, obręb 0007.AR\_2 Racibórz oraz utwardzenie powierzchni gruntu na częściach działek nr 3813/109, 3811/109, 3711/118, 786/118, 3809/117, 3807/117, 3805/114, 3803/115, 3818/115 w obrębie 0007.AR\_2 Racibórz oraz na częściach działek nr 1051/57 i 1053/56 w obrębie 0009.AR\_2 Studzienna,
8. Przebudowę przejazdu kolejowo-drogowego na linii kolejowej nr 151 w ciągu drogi nr 290120S (ul. Łąkowa) oraz przejazdu kolejowo-drogowego na linii kolejowej nr 151 w ciągu drogi nr 290206S (ul. Sosnowiecka), a także budowę przejazdu kolejowo-drogowego na linii kolejowej nr 177 w ciągu drogi wewnętrznej w Raciborzu,
9. Przebudowę sieci, instalacji i urządzeń sanitarnych, w tym sieci kanalizacji deszczowej, sieci kanalizacji sanitarnej, sieci elektrycznej, gazowej, zabezpieczenie i przebudowę istniejących kanałów deszczowych miejskich oraz stanowiących odwodnienie dróg,
10. Budowę nastawni, rozbiórkę obiektów kubaturowych,
11. W zakresie obiektów inżynierskich przewiduje się :

- a) rozbiórkę i budowę wiaduktu kolejowego w km 31+559 Lk 151 z budową ścian oporowych wzdłuż drogi dojazdowej do wiaduktu,
- b) rozbudowę mostu kolejowego w km 31+744 LK nr 151 nad rzeką Odrą (parametry światła mostu: 10,24m+3x9,60m+9,55m),
- c) rozbiórkę i budowę przejścia pod torami w km 32+194 LK nr 151,
- d) rozbiórkę i budowę wiaduktów w km 32+304 oraz w km 33+382,
- e) rozbiórkę przepustu w km 33+555 oraz rozbiórkę i budowę przepustu kolejowego na Kanale Psinka w km 34+948 LK 151.

Jak wynika z Karty informacyjnej przedsięwzięcia realizacja inwestycji ma na celu osiągnięcie następujących parametrów eksploatacyjnych dla linii kolejowej nr 151:

- 1) prędkość maksymalna dla:
  - pociągów pasażerskich – 120 km/h
  - pociągów towarowych – 100 km/h.

Szczegółowe informacje o planowanych pracach i sposobie ich wykonania zawiera charakterystyka przedsięwzięcia będąca załącznikiem do niniejszej decyzji.

Inwestor rozważał następujące warianty: bezinwestycyjny oraz 3 warianty inwestycyjne. Zakres prac przewidziany dla wariantu 1 (wybrany do realizacji) został opisany powyżej. W wariantcie I: zaplanowano przywrócenie na odcinku linii kolejowej nr 151 pierwotnych parametrów konstrukcyjnych linii kolejowej tj. prędkości 120 km/h dla pociągów pasażerskich i 100 km/h dla pociągów towarowych, a w wariantcie II: przystosowanie linii kolejowej nr 151 do prędkości maksymalnej 160 km/h dla ruchu pasażerskiego i prędkości maksymalnej 120 km/h dla ruchu towarowego wraz z przebudową obiektów inżynierskich, budową dróg dojazdowych, likwidacją części przejazdów i budową skrzyżowań wielopoziomowych. Natomiast w wariantcie III zaplanowano przystosowanie linii kolejowej nr 151 do prędkości maksymalnej 200 km/h dla pociągów pasażerskich (tabor z pudłem wychylnym lub tabor klasyczny zmodernizowany) i prędkości dla pociągów towarowych 120 km/h, przy czym proponowany przez Inwestora wariant (I) zakłada przywrócenie na odcinku linii kolejowej nr 151 pierwotnych parametrów konstrukcyjnych linii kolejowej tj. prędkości 120 km/h dla pociągów pasażerskich i 100 km/h dla pociągów towarowych. Wariant bezinwestycyjny zakłada z kolei jedynie prace utrzymaniowe zapewniające funkcjonowanie analizowanych linii kolejowych wraz ze stacją. W przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia, teren inwestycji pozostanie w stanie istniejącym i tym samym nie dojdzie do ingerencji w środowisko naturalne. Po analizie wariantowania zdecydowano o wyborze I wariantu realizacji inwestycji, który dotyczy istniejących linii kolejowych i jako taki został wybrany przez Inwestora. Przyjęto, że realizacja inwestycji w wariantcie II (alternatywnym) wiązałaby się z większymi kosztami inwestycyjnymi w porównaniu do wariantu I. Ponadto, inwestycja dotyczy istniejących linii kolejowych w granicach stacji kolejowej, stąd uznano, że nie byłby wykorzystany potencjał związany z możliwością jazdy z prędkością 160km/h dla ruchu pociągów pasażerskich. Realizacja inwestycji w wariantcie III, wiązałaby się z przebudową większej liczby łuków niż w wariantcie II oraz znacznych części odcinków szlakowych, a w konsekwencji zajęciem dodatkowych terenów. Natomiast wzrost prędkości pociągów pasażerskich i towarowych powodowałby zwiększone oddziaływanie akustyczne i konieczność stosowania środków ograniczających hałas. Uznano również, że zwiększona prędkość do 200 km/h mogłaby prowadzić do wzrostu śmiertelności zwierząt przekraczających linię kolejową. W związku z tym wariant ten został również odrzucony przez inwestora.

Z uwagi na rodzaj i skalę przedsięwzięcia można stwierdzić, że działania przewidziane w ramach inwestycji będą miały charakter lokalny o ograniczonym oddziaływaniu na środowisko przyrodnicze do najbliższego otoczenia wykonywania prac. Stosowana w trakcie prac budowlanych technologia będzie typową, stosowaną przy realizacji inwestycji kolejowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

Podczas realizacji inwestycji składowanie materiałów i surowców będzie się odbywać na odpowiednio do tego przygotowanych przez wykonawcę placach na terenie zaplecza technicznego oraz placu budowy lub samej budowy. Zaplecza budowy w tym bazy materiałowo-sprzętowe lokalizowane będą w pierwszej kolejności na terenach kolejowych, czyli na terenach przekształconych antropogenicznie, niekolidujących z istniejącą infrastrukturą oraz lokalnym zagospodarowaniem terenu. Zorganizowane będą poza: obszarami zabudowy mieszkaniowej oraz bezpośrednim zasięgiem koron drzew, poza dolinami cieków, rzeki Odry oraz innymi cennymi obszarami wskazanymi w tabeli nr 1 sentencji niniejszej decyzji. Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia teren, na którym usytuowane były miejsca zaplecza budowy zostanie uporządkowany i przywrócony do poprzedniego stanu. Przy zachowaniu warunków wskazanych w pkt. 1, 10 i 14 decyzji zaplecze budowy nie będzie zagrażało środowisku naturalnemu.

Technologia prac budowlanych będzie uwzględniała sprawne wykonywanie robót, z wykorzystaniem wydajnych maszyn budowlanych i torowych (np. ładowarek, koparek, dźwigów, wagonów do transportu i wbudowywania podsypki, pociągów do wymiany torów). Do transportu sprzętu i materiałów budowlanych wykorzystywane będą istniejące drogi oraz linie kolejowe. Roboty wykonywane będą przy użyciu sprzętu ciężkiego, ale także ręcznie (ze względu na charakter prac), część maszyn będzie dostosowana do poruszania się po torach, również większość prac będzie wykonywana z torowiska.

Roboty ziemne wykonywane będą w sposób zmechanizowany i ręczny przy użyciu typowych sprzętów budowlanych tj. maszyny do rozbiórki, koparki, ładowarki, walce i zagęszczarki, betoniarki. Przedmiotowa inwestycja zostanie wykonana zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami prawa budowlanego. Wszystkie zastosowane materiały wykorzystane do budowy będą posiadały dopuszczenie do stosowania w budownictwie.

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, krótkotrwały i odwracalny.

Wpływ planowanego przedsięwzięcia na stan powietrza atmosferycznego w czasie jego realizacji będzie krótkotrwały i związany przede wszystkim z emisją wtórną pyłów.

Ograniczenie zjawiska pylenia będzie możliwe poprzez zapewnienie organizacji robót placu budowy i transportu materiałów, polegającej m.in. na wprowadzeniu chronologii prowadzonych prac, organizacji ruchu pojazdów budowy poprzez korzystanie z istniejących utwardzanych dróg dojazdowych. Podczas transportu mas ziemnych oraz surowców mogących powodować pylenie w okresach suchych i wietrznych będą stosowane przykrycia, zabezpieczające przed pyleniem. Ponadto będzie miała miejsce nieorganizowana emisja gazów wynikająca ze spalania paliw w czasie pracy maszyn i urządzeń budowlanych oraz poruszających się samochodów ciężarowych. Ilość oraz skład emitowanych substancji uzależniona jest od rodzaju silników pracujących pojazdów lub maszyn (oraz ich wieku i stanu technicznego). W trakcie realizacji przedsięwzięcia będą wykorzystywane jedynie pojazdy posiadające aktualny przegląd techniczny.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia, w czasie prowadzenia prac rozbiórkowych, budowlanych i montażowych, do środowiska będzie przenikał hałas nieustalony od maszyn i urządzeń budowlanych.

Prace budowlane będą prowadzone w całości po śladzie istniejących już linii kolejowych, ponadto będą prowadzone tzw. metodą z torowiska, czyli przy użyciu maszyn poruszających się po torowisku, co znacznie skróci czas prowadzenia prac i ograniczy możliwość negatywnego oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne. W trakcie prac budowlanych zapewniony będzie reżim technologiczny, który uniemożliwi wystąpienie sytuacji powodujących skażenie środowiska gruntowo-wodnego. Prace budowlane będą wykonywane przy użyciu sprawnego technicznie i spełniającego stosowne normy sprzętu, z należytą starannością i dokładnością. Wpłynie to na maksymalne ograniczenie możliwości wystąpienia wycieku substancji niebezpiecznych do środowiska. Płyny eksploatacyjne (smary, paliwa) będą przechowywane w szczelnych zbiornikach na utwardzonym podłożu, a ewentualne awaryjne rozlania będą bezzwłocznie usuwane za pomocą środków sorpcyjnych, które następnie będą przekazywane do unieszkodliwiania firmom posiadającym stosowne zezwolenie. Wszelkie sypkie materiały np. kruszywo, ziemia z wykopów gromadzone będą w wyznaczonych miejscach.

Podczas prac budowlanych powstawać będą ścieki socjalno-bytowe. Ścieki te będą gromadzone, a następnie przekazywane specjalistycznym firmom posiadającym stosowne zezwolenia.

Zastosowanie powyższych rozwiązań zminimalizuje zasięg potencjalnego oddziaływania etapu budowy na środowisko wodno-gruntowe.

Mając na uwadze powyższe, Inwestor przewidział stosowne środki minimalizujące oddziaływania na etapie realizacji przedsięwzięcia, m.in. minimalizowanie emisji wtórnej pyłu z miejsc prowadzenia prac budowlanych i montażowych, odpowiednią organizację robót, w taki sposób, aby praca najgłośniejszych maszyn była możliwie krótka w rejonie terenów zabudowanych, prace budowlane w rejonie zabudowy mieszkaniowej chronionej akustycznie prowadzone będą w porze dziennej (godz. 6<sup>00</sup>-22<sup>00</sup>) za wyjątkiem robót, których prowadzenie w sposób ciągły jest uzasadnione technologicznie i organizacyjnie. Szczegółowe rozwiązania organizacyjno - techniczne minimalizujące negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko w fazie realizacji określono w pkt II. 12-16 niniejszej decyzji.

W fazie eksploatacji obiektu skala i rodzaje oddziaływań będą porównywalne do sytuacji obecnej. Jednym z najistotniejszych oddziaływań jest oddziaływanie akustyczne.

Realizacja inwestycji obejmuje swoim zakresem prace na dwóch istniejących liniach kolejowych nr 151 i 177. Faktycznie oddziaływanie akustyczne ogranicza się zatem do wskazanych na str. 13 niniejszej decyzji, kilometrów przebudowy układu torowego na stacji kolejowej Racibórz, dla których przeprowadzono szczegółową analizę akustyczną.

W sąsiedztwie linii kolejowych, które podlegać będą przebudowie znajdują się zabudowania mieszkaniowe podlegające ochronie akustycznej. Kwalifikacji najbliższych terenów podlegających ochronie akustycznej dokonano w oparciu o obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Zgodnie z przedłożonymi załącznikami graficznymi są to tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej. W związku z tym, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t. j. Dz. U. 2014, poz. 112) dopuszczalne poziomy hałasu w przypadku linii kolejowych dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej wynoszą: 61 dB(A) - dla pory dnia (przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom) oraz 56 dB(A) - dla pory nocy (przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom),



natomiast dla terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej wynoszą: 65 dB(A) - dla pory dnia (przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom) oraz 56 dB(A) - dla pory nocy (przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom).

Dla oceny oddziaływania linii kolejowej objętych planowanym przedsięwzięciem przeprowadzono analizę akustyczną. Przeprowadzono ją w siatce o kroku obliczeniowym 10 m na wysokości 4 m nad poziomem terenu z zastosowaniem programu komputerowego SoundPlan 7.4. W modelu obliczeniowym uwzględniono projektowane parametry torowiska takie jak zastosowanie podkładów strunobetonowych na podłożu z kruszywa na całej długości linii wraz z szynami bezстыkowymi. Z analizy dokumentów wynika, że w przypadku przedmiotowego układu kolejowego, obciążenie ruchem kolejowym dotyczy ruchu towarowego oraz związane jest z ruchem pasażerskim. Natężenie pociągów towarowych (ok. 52 pociągi/dobę) oraz pasażerskich (ok. 55 pociągów/dobę) na przedmiotowym odcinku jest porównywalne. W analizie dla pociągów pasażerskich przyjęto prędkości: 120 km/h dla pociągów pasażerskich oraz 80 km/h dla pociągów towarowych, z uwzględnieniem hamowania pociągów przed stacją.

W odniesieniu do linii kolejowej 177 przyjęto kursowanie średnio 1 pociągu towarowego na dobę (0.7 pociągu w porze dnia i 0.3 pociągu w porze nocy) oraz pociągów utrzymaniowo-naprawczych w liczbie średnio 0.3 pociągu na dobę (0.2 w porze dnia i 0.1 w porze nocy). Takie natężenie ruchu zostało dodane do modelu obliczeniowego na jednotorowej linii kolejowej 177. W obliczeniach przyjęto obowiązującą w stanie istniejącym prędkość pociągów 30 km/h – nie przewiduje się jej podniesienia po realizacji projektu.

Obliczenia wykonano również w receptorach zlokalizowanych przy najbliższej zabudowie mieszkaniowej (na każdej kondygnacji), położonych wzdłuż analizowanych odcinków linii. W wyniku przeprowadzonej analizy stwierdzono występowanie przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu w porze nocnej na terenach chronionych, zawierających się w przedziale od 0,2 dB do 3,8 dB.

Wobec tego inwestor w Karcie informacyjnej (doprecyzowanej aneksem 1 dołączonym do pisma z 21.12.2020 r. i aneksem 3 dołączonym do pisma z 31.05.2021 r.) zaproponował zastosowanie skutecznych środków minimalizujących oddziaływanie akustyczne w postaci ekranu akustycznego i absorberów (tłumików przyszynowych). Zatem wskazano konieczność zastosowania tłumików przyszynowych i posadowienia ekranu akustycznego wzdłuż linii kolejowej po jej lewej stronie. Parametry oraz lokalizację planowanych urządzeń wskazano w pkt. III.1 niniejszej decyzji.

Po przeanalizowaniu karty informacyjnej wraz z analizą akustyczną i uzupełnieniami tut. Organ stwierdził, iż z obliczeń akustycznych wynika, że eksploatacja linii kolejowej po przebudowie nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku pod warunkiem zastosowania ww. środków minimalizujących oddziaływanie.

W ramach analizy oddziaływania akustycznego przeprowadzono również analizę kumulacji oddziaływań akustycznych układu kolejowego z drogą wojewódzką DW 935, którą przecina ww. linia kolejowa. W wyniku kumulacji oddziaływań akustycznych układu kolejowego i układu drogowego stwierdzono, iż dominującym na analizowany odcinku jest ruch drogowy, natomiast linie kolejowe nr 151 oraz 177 są na tle drogi pomijalnymi źródłami hałasu.

Realizacja inwestycji obejmuje przebudowę oraz budowę kanalizacji deszczowej dla potrzeb odprowadzenia wód opadowych i roztopowych z odwodnienia torowiska, przebudowywanych dróg, obiektów inżynierskich i obiektów kubaturowych. Sieci kanalizacji deszczowej zlokalizowane w pasie drogowym i obszarze kolejowym, realizowane w ramach planowanego przedsięwzięcia nie stanowią przedsięwzięcia w rozumieniu rozporządzenia

Rady Ministrów z 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (§ 3 ust. 1 pkt 81). W ramach Inwestycji przewiduje się zabezpieczenie i przebudowę istniejących kanałów deszczowych miejskich stanowiących odwodnienie dróg w zakresie kolidującym z projektowanymi rozwiązaniami. Istniejące rowy odwadniające zostaną udrożnione i oczyszczone z zalegających w rowach elementów utrudniających odpływ wód deszczowych. Odbiornikiem wód deszczowych i opadowych dla projektowanej kanalizacji deszczowej odwadniającej drogi i tereny miejskie będzie istniejąca kanalizacja deszczowa. Przed wybranymi odbiornikami przewiduje się zastosowanie zbiorników retencyjnych żelbetowych w celu ograniczenia dopływu wód opadowych i roztopowych z przebudowywanych dróg i torowisk. W przypadku braku możliwości odpływu grawitacyjnego do odbiornika przewiduje się zastosowanie przepompowni wód deszczowych. Odbiornikiem kanalizacji deszczowej jest docelowo rzeka Odra. Oddziaływanie na etapie eksploatacji będzie zatem związane z odprowadzaniem wód opadowych z torowiska. Nie przewiduje się jednak, aby wpłynęło to na pogorszenie wskaźników jakości wód, ponieważ wody te nie zawierają istotnych stężeń zanieczyszczeń i przed odprowadzeniem do środowiska nie wymagają podczyszczenia. Jak wynika z przedłożonych dokumentów, wszystkie odprowadzane wody opadowe i roztopowe z terenów przedmiotowej inwestycji będą spełniały zapisy 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. 2019 r., poz. 1311).

Na etapie budowy oraz rozbiórki obiektów powstawać będą głównie odpady z grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury kolejowej, m.in. gruz, beton, podkłady kolejowe, odpady asfaltów i metali, kable, ziemia, tłuczeń torowy.

Większość tych odpadów można zagospodarować na terenie budowy poprzez:

- 1) ziemia: rekultywacja terenów zielonych na działkach realizowanej inwestycji,
- 2) gruz, tłuczeń torowy: podbudowa, utwardzenie terenu.

Kolejne z grup odpadów stanowią będą odpady powstające na terenie zaplecza socjalnego (odpady komunalne) i zaplecza technicznego terenu budowy, a także te powstające w związku z funkcjonowaniem maszyn budowlanych. Zgodnie z ustawą o odpadach z dnia 14 grudnia 2012 r. (Dz. U. z 2021 r. poz. 779 ze zm.) wytwórcą odpadów powstających w wyniku świadczenia usług w zakresie budowy, rozbiórki, remontu obiektów, czyszczenia zbiorników lub urządzeń oraz sprzątnięcia, konserwacji i napraw jest podmiot, który świadczy usługę, chyba że umowa o świadczeniu usługi stanowi inaczej. Zatem wykonawca robót będzie wytwórcą wszystkich odpadów powstających w wyniku prowadzonych przez niego działań. Na wykonawcy robót będzie ciążył obowiązek prowadzenia gospodarki odpadami zgodnie z wymogami ochrony środowiska. W szczególności będzie on odpowiedzialny za ich właściwe magazynowanie na placu budowy i klasyfikowanie, a następnie za ich zagospodarowanie oraz prowadzenie stosownej ewidencji wytwarzanych odpadów. Podczas prawidłowego wykonywania prac budowlanych, wydobyte z wykopów masy ziemne nie powinny zostać zanieczyszczone. Ponadto, ewentualny nadmiar mas ziemnych powinien zostać rozplantowany w granicach terenu inwestycji. Odpady obojętne dla środowiska, takie jak np. niezanieczyszczona ziemia, gruz, drewno itp. mogą być przekazywane na mocy rozporządzenia Ministra Środowiska z 10 listopada 2016 r. w sprawie listy rodzajów odpadów, które osoby fizyczne lub jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami

mogą poddawać odzyskowi na potrzeby własne, oraz dopuszczalnych metod ich odzysku (Dz.U. z 2016, poz. 93) podmiotom wymienionym w tytule rozporządzenia. Dopuszczalny sposób postępowania z nimi określa rozporządzenie Ministra Środowiska z 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz.U. z 2015, poz. 796).

Jak wynika z Karty informacyjnej linia nr 151 jest zelektryfikowana, zatem ruch kolejowy jest prowadzony przy użyciu lokomotyw elektrycznych i w związku z tym nie emituje zanieczyszczeń do powietrza. Natomiast linia kolejowa 177 nie jest zelektryfikowana. Jednakże ze względu na małe natężenie ruchu - kursowanie średnio 1 pociągu towarowego na dobę oraz pociągów utrzymaniowo-naprawczych w liczbie średnio 1 pociąg na trzy dni, nie przewiduje się znaczącego wpływu na stan jakości powietrza atmosferycznego w rejonie.

Po przeanalizowaniu informacji zawartych w przedłożonych dokumentach Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach uznał, że w fazie realizacji oraz fazie eksploatacji nie przewiduje się negatywnych oddziaływań na dobra kultury oraz obiekty wpisane do rejestru zabytków. Inwestycja nie koliduje z obiektami wpisanymi do rejestru zabytków. Najbliższe obiekty wpisane do rejestru zabytków wskazano w poniższej tabeli:

**Tabela 3**

Adres	Obiekt	Km linii kolejowej/strona/ odległość od linii kolejowej
Racibórz	Stare miasto w ramach średniowiecznego założenia (między ulicami: Drewnianą, Reymonta, Podwałę, 3 Maja, Drzymały, Wojska Polskiego i Placem Wolności)	lk 151, 32+200 - 32+500/ prawa/170 m lk 177, 0+00 - 0+300/ prawa/160 m
Racibórz, ul. Von Eichendorfa 14	Zespół budynków zakładu karnego w stylu neogotyckim, w ramach otaczającego go muru.	lk 151, 33+300 - 33+500/ prawa/ 200 m lk 177, 1+190 - 1+390/ prawa/190 m
Racibórz, Plac Władysława Jagiełły 3	Budynek z lat 1886-1894 w stylu neogotyckim	lk 151, 32+600/prawa/ 160 m lk 177, 0+400/prawa/ 150 m

Ponadto zidentyfikowano najbliższe zabytki wpisane do gminnej ewidencji zabytków. Zostały one wymienione w tabeli 4.

**Tabela 4**

Adres	Obiekt	Km linii kolejowej/ strona/ odległość od linii kolejowej
Racibórz, ul. Kolejowa 19	Kamienica	lk 151 32+600/prawa/60 m lk 177 0+400/prawa/50 m

Racibórz, ul. Bosacka 52	Kamienica	lk 151 31+600 /prawa/160 m
Racibórz, ul. Bosacka 56	Budynek mieszkalny	lk 151 31+600/prawa/70 m
Racibórz, ul. Bosacka 61	Kamienica	lk 151 31+700/prawa/85 m
Racibórz, Teren zakładu Carbon	Budynki przemysłowe – prasownia, warsztat elektryczny i techniczny, budynek kontroli jakości	lk 151 33+900/prawa/70 m lk 177 1+740/prawa/180 m
Racibórz, ul. Piaskowa 6	Budynki przemysłowe- prasownia, młynownia	lk 151 32+300/lewa/170 m lk 177 0+140/lewa/160 m
Racibórz, ul. Piaskowa 4	Budynek przemysłowy	lk 151 32+300/lewa/160 m lk 177 0+140/lewa/170 m
Racibórz, ul. Piaskowa 7c	Budynek przemysłowy	lk 151 32+300/lewa/200 m lk 177 1+140/prawa/210 m
Racibórz, ul. Eichendorfa 11,13,15,18	Budynki mieszkalne	lk 151 33+350/prawa/110 m lk 177 1+140/prawa/100 m
Racibórz, ul. Kolejowa 10,16,18,19,19a,20,21a	Budynki mieszkalne	lk 151 32+500/prawa/40 m lk 177 1+370/prawa/30 m
Racibórz, ul. Kościuszki 2,2abc	Budynki mieszkalne	lk 151 32+750/ prawa/ 90 m lk 177 0+560/ prawa/ 80 m
Racibórz, ul. Kościuszki 7a	Budynki mieszkalne	lk 151 33+100/prawa/110 m lk 177 0+830/prawa/100 m
Racibórz, ul. Kościuszki 9,9a	Budynki mieszkalne	lk 151 32+300/prawa/150 m lk 177 0+970/prawa/140 m
Racibórz, ul. Kościuszki 15	Budynki mieszkalne	lk 151 33+280/prawa/180 m lk 177 1+120/prawa/170 m
Racibórz, ul. Kościuszki 19	Budynki mieszkalne	lk 151 33+300/prawa/180 m lk 177 1+140/prawa/170 m
Racibórz, ul. Kościuszki 21	Budynki mieszkalne	lk 151 33+320/prawa/180 m lk 177 1+160/prawa/170 m
Racibórz, ul. Rybnicka 15	Budynki mieszkalne	lk 151 31+500/lewa/200 m
Racibórz, ul. Bosacka 71	Budynek mieszkalny	lk 151 31+600/prawa/30 m

Racibórz, ul. Piaskowa	Wiadukt	lk 151 32+310 lk 177 0+110
------------------------	---------	-------------------------------

Realizacja prac związana jest z bezpośrednią ingerencją w obiekt wpisany do gminnej ewidencji zabytków - wiadukt zlokalizowany w km linii kolejowej 32+310, którego rozbiórka przewidziana jest w ramach niniejszej inwestycji. Zakres prac został uzgodniony ze Śląskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków w Katowicach. Projekt zakłada wprowadzenie nowej konstrukcji z jednoczesnym zachowaniem charakterystycznych cech architektonicznych. Szczegółowy zakres prac został opisany w charakterystyce przedsięwzięcia, stanowiącej załącznik do decyzji.

Na potrzeby Karty informacyjnej w buforze 200 metrów od osi linii kolejowych zostały zewidencjonowane stanowiska archeologiczne. Najbliższe stanowiska archeologiczne przedstawia tabela 5:

**Tabela 5**

L.p	Obiekt	Kilometraż linii kolejowej	Odległość od osi [m]/ Strona linii kolejowej
Stanowiska punktowe			
1	śląd osadnictwa osada	początek opracowania – w zakresie gdzie przebudowywana będzie branża srk	100 m/ lewa
2	miasto	lk 151 ok. 32+000 lk 177 ok. -0,293	190 m/ prawa  200 m/prawa
3	śląd osadnictwa osada	lk 151 ok. 32+950 lk 177 ok. 0+700	105 m/ lewa  120m/lewa
4	śląd osadnictwa	lk 151 ok. 33+900 lk 177 ok. 1+680	50 m/ lewa  110 m/lewa
5	punkt osadniczy śląd osadnictwa	lk 177 w zakresie gdzie przebudowywana będzie branża srk	145 m/ prawa
6	śląd osadnictwa	ok. 35+140	105 m/ prawa
7	śląd osadnictwa punkt osadniczy	ok. 35+330	70 m/ prawa
8	śląd osadnictwa	zgodnie z zał. mapowym	70 m/ prawa

9	punkt osadniczy osada	zgodnie z zał. mapowym	80 m/ prawa
10	śląd osadnictwa	zgodnie z zał. mapowym	55 m/ lewa
Stanowiska obszarowe			
1	b.d	lk 151 31+600 – 31+700	15 m/ prawa
2	b.d	lk 151 31+600 – 31+700	110 m/prawa
3	b.d	lk 151 31+800 – 32+000	150 m/prawa
4	konstrukcje drewniane i murowane, mur obronny, rury wodociągowe	lk 151 32+000 – 32+500	150 m/prawa
		lk 177 -0+293-0+300	140 m/prawa
5	b.d	lk 151 34+000 – 34+150	180 m/prawa
		lk 177 1+900-2+100	160 m/prawa

Z Karty informacyjnej wynika, że inwestycja przebiega przez tereny, na których wyznaczone zostały: strefa ochrony konserwatorskiej „A” oraz strefa ingerencji konserwatorskiej „B”.

Jak wynika z przedłożonych dokumentów bezpośredni wpływ na stanowiska archeologiczne może wystąpić, jeżeli w trakcie prowadzenia robót ziemnych lub budowlanych, stwierdzone zostanie występowanie nawarstwień kulturowych, obiektów archeologicznych, reliktyw zabudowy, zabytków ruchomych lub przedmiotów, co do których istnieje przypuszczenie, iż są one zabytkami. Wówczas, aby ograniczyć wpływ na obiekty należy wstrzymać ww. roboty i postępować zgodnie z ustawą z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. z 2021 r., poz. 710). O ewentualnym odkryciu obiektu powiadomiony zostanie Śląski Wojewódzki Konserwator Zabytków w Katowicach oraz właściwa terenowo jednostka samorządowa.

Na podstawie baz danych będących w posiadaniu Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach oraz w oparciu o zebrane w postępowaniu dowody ustalono, że projektowana inwestycja znajduje się poza formami ochrony przyrody.

Najbliżej położony jest Park Krajobrazowy Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich zlokalizowany w odległości około 12 m od inwestycji (liczonej w kierunku północno-wschodnim), który powołany został rozporządzeniem Wojewody Katowickiego nr 181/93 z dnia 23 listopada 1993 r. (Dz. Urz. Woj. Kat. nr 15/93, poz. 130). Celem jego utworzenia było zachowanie i ochrona dóbr i walorów przyrodniczych oraz przyrodniczo-kulturowych i kulturowych na obszarze wielowiekowej działalności cystersów. Analiza oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że realizacja tej inwestycji nie będzie stanowić zagrożenia dla osiągnięcia celów ochrony tego parku.

Przedsięwzięcie położone jest poza granicami obszarów Natura 2000. Z danych przestrzennych Geoportal RDOŚ Katowice wynika, że najbliżej położony obszar Natura 2000 Stawy Łęczok PLH240010 zlokalizowany jest w odległości ok. 2,4 km na północ od

inwestycji, obszar Natura 2000 Stawy Wielikąt i Las Tworkowski PLB240003, w odległości około 3,4 km na południowy wschód od inwestycji, a obszar Natura 2000 Las koło Tworkowa PLH240040 oddalony jest około 3,3 km na południowy wschód od inwestycji. Natomiast zgodnie z Kartą informacyjną, obszar Natura Stawy Wielikąt i Las Tworkowski PLB240003 zlokalizowany jest w odległości około 3,8 km na południowy wschód od inwestycji, a obszar Natura 2000 Las koło Tworkowa PLH240040 oddalony jest około 3,7 km na południowy wschód od inwestycji.

Najbliżej położony obszar Natura 2000 Stawy Łęczczok PLH240010 stanowi jedną z nielicznych ostoj naturalnej roślinności w dolinie górnej Odry. Obszar jest także cenną ostoją dla awifauny. Oddzielony jest od inwestycji, w km 29+920 siecią istniejących cieków wodnych i dróg oraz zabudową mieszkaniową. Obszar Natura 2000 pokrywa się częściowo z rezerwatem przyrody Łęczczok utworzonym w 1957 r. Obszar Natura 2000 Stawy Łęczczok PLH240010 znajduje się w całości w granicach Parku Krajobrazowego Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich. Park ten nie ma planu ochrony. Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych opracowanym w maju 2001 r. (zaktualizowanym w styczniu 2021 r.) obszar Natura 2000 Stawy Łęczczok PLH240010 został wyznaczony dla ochrony:

- 1) siedlisk przyrodniczych:
  - a) 3150 starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion*,
  - b) 6430 ziołorośla górskie (*Adenostylion alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*),
  - c) 6510 niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*),
  - d) 9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*),
- 2) gatunków zwierząt:
  - a) 1188 kumak nizinny (*Bombina bombina*),
  - b) 6177 modraszek telejus (*Maculinea (Phengaris) teleius*).

Powyższy obszar został zatwierdzony decyzją Komisji Europejskiej z dnia 12 grudnia 2008 r. przyjmującą na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG drugi zaktualizowany wykaz terenów mających znaczenie dla Wspólnoty, składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument nr C(2008) 8039) (2009/93/WE))

Jakkolwiek w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia nie przeanalizowano wpływu inwestycji na przedmioty ochrony ww. obszaru chronionego to mając na uwadze dane będące w dyspozycji tut. organu m.in.: ekspertyzy pn. „Rozpoznanie miejsc występowania, określenie stanu ochrony, identyfikacja zagrożeń, działań ochronnych i zakresu monitoringu siedlisk przyrodniczych, a także bezkręgowców oraz kręgowców i ich siedlisk w obszarze Natura 2000 Stawy Łęczczok PLH240010 na potrzeby sporządzenia planu zadań ochronnych”, Biuro Badań Naukowych i Ekspertyz "Green Vetiver", 2016. Kraków oraz danych przestrzennych geoportal RDOS Katowice ustalono, że mając na uwadze zasadnicze prace torowe na istniejących liniach kolejowych na odcinku od km ok. 31+229,32 do km ok. 35+435,10 oraz odcinek linii kolejowej nr 177 od km ok.-0+293 do km ok. 2+100 to w konsekwencji tych prac nie przewiduje ingerencji inwestycji w przedmioty ochrony zidentyfikowane w obszarze Natura 2000. Zgodnie z danymi przestrzennymi Geoportal RDOŚ Katowice, najbliższe usytuowane siedliska przyrodnicze stanowiące przedmiot ochrony

w obszarze, znajdują się w odległości ok. 2,48 km od planowanej inwestycji (jest to siedlisko 9170). W odniesieniu do chronionych gatunków stanowiących przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 ustalono, że najbliższej inwestycji tj. w odległości ok. 2,6 km znajdują się siedliska rozrodu kumaka nizinnego.

Dla ww. obszaru ustanowiono plan zadań ochronnych, zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 16 listopada 2021 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Stawy Łęczczok PLH240010. Zgodnie z załącznikiem nr 3 do ww. zarządzenia określono istniejące i potencjalne zagrożenia dla zachowania właściwego stanu ochrony siedlisk przyrodniczych oraz gatunków zwierząt i ich siedlisk będących przedmiotami ochrony.

Zidentyfikowane zagrożenia:

- 1) dla siedliska 9170 łąka środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*) określono wyłącznie jedno zagrożenie potencjalne, którym jest: B02.04 Usuwanie martwych i umierających drzew - Usuwanie martwego drewna może powodować pogorszenie wskaźników struktury siedliska (pojedyncze pnie świadczące o usunięciu drzew stwierdzono jedynie przy granicy z gruntami rolnymi). Nie stwierdzono zagrożeń istniejących dla siedliska,
- 2) dla siedliska 3150 starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion* jako zagrożenie istniejące wskazano: I02 Problematyczne gatunki roślin - przede wszystkim dotyczy to ekspansji trzciny pospolitej zagłuszającej inne agregacje i zespoły szuwarów właściwych dla bioróżnorodności siedliska.

Jako zagrożenia potencjalne wskazano: F01.01 Intensywna hodowla ryb - zaniechanie prowadzonej gospodarki rybackiej, rozumiane jako nienapełnianie stawów wodą o głębokości min. 100 cm w okresie wegetacyjnym (III-X), może powodować trwałe niszczenie roślinności pływającej, bądź jej poszczególnych stadiów rozwojowych; H01.08 Zanieczyszczenie - rozproszone zanieczyszczenie wód zasilających stawy z obecnością ścieków pochodzących z gospodarstw domowych może powodować eutrofizację tych zbiorników oraz niekorzystny wzrost trofii (poprzez wzrost m.in. azotu); H05.01 Odpadki i odpady stałe - śmieci i odpady komunalne pozostawiane przez turystów, mogą powodować zatrucia i uszkodzenie organów wewnętrznych bądź mechanicznych u ptaków w momencie ich połknięcia bądź zaciepienia; K01.02 Zamulanie - zamulanie będące następstwem zaniechania gospodarki wodnej lub deficytu wody uniemożliwiającej "pełne" napełnienie stawów, może z upływem czasu (20-40 lat) istotnie pomniejszyć początkową pojemność danego stawu, co może być równoznaczne z ograniczeniem przestrzennym siedliska,

- 3) dla siedliska 6430 ziołorośla górskie (*Adenostylion alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*) jako zagrożenia istniejące wskazano: A03 Koszenie/ścianianie trawy - wykaszanie całej powierzchni grobli powoduje niszczenie struktury siedliska i poszczególnych gatunków rodzimych roślin wieloletnich, tym samym obniża wartość fitosocjologiczną płatu siedliska promując obce gatunki inwazyjne; I01 Obce gatunki inwazyjne - głównie nawłóć kanadyjska, niecierpek gruczołowaty powodują przekształcenie charakteru i struktury chronionego siedliska oraz stanowią wektor rozprzestrzenienia się na terenie całej ostoi.

Wśród zagrożeń potencjalnych zidentyfikowano: G01.02 Turystyka piesza i in. - ruch turystyczny poza wyznaczonymi szlakami może wpływać m.in. na zadeptywanie



i niszczenie okrywy roślinnej płatu, szczególnie w okresie wzrostu (wiosny); J02.13 Zaniechanie gospodarki wodnej - zaniechanie prowadzonej gospodarki rybackiej może negatywnie wpłynąć na konieczną sezonową zmianę uwilgotnienia profilu glebowego zajmowanego przez siedlisko 6430,

- 4) dla siedliska 6510 niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*) jako zagrożenia istniejące wskazano: A03.03 Zaniechanie/brak koszenia - zaniechanie corocznego koszenia powoduje pogorszenie jakości siedliska, w tym postępującą naturalną wtórną sukcesję krzewów i drzew gatunków lekkonasiennych kolonizujących otwarte siedlisko; I02 Problematyczne rodzime gatunki - zwiększanie się udziału trzcinnika piaskowego w zespole roślin współwystępujących w siedlisku powoduje zmianę charakteru i struktury jego płatów. Dla siedliska 6510 nie stwierdzono zagrożeń potencjalnych,
- 5) dla kumaka nizinnego (*Bombina bombina*) 1188 wskazano wyłącznie zagrożenia potencjalne. Wśród nich: F01.01 Intensywna hodowla ryb - hodowla ryb drapieżnych (okoń, szczupak) może powodować zmniejszenie liczebności młodych stadiów rozwojowych gatunku oraz obniżać sukces reprodukcyjny populacji (zjadanie ikry, kijanek, młodocianych osobników), dotyczy to wszystkich stawów hodowlanych z wyłączeniem "przesadek" w których gatunek ma optymalne warunki rozwoju; E01 Tereny zurbanizowane, tereny zamieszkałe - rozwój zabudowy w miejscowościach: Markowice, Raszczyce i związana z tym infrastruktura, może powodować zmianę warunków siedliskowych gatunku w przyszłości,
- 6) dla gatunku 6177 modraszek telejus (*Maculinea (Phengaris) teleius*) zagrożeniem istniejącym jest: A03.03 Zaniechanie/brak koszenia - zaniechanie corocznego koszenia powoduje przekształcanie siedliska w inne zbiorowisko roślinne, niekorzystne dla gatunku. Ponadto, brak koszenia spowoduje także wzrost samosiejek drzew i krzewów lekkonasiennych, które z czasem ocieniając glebę przyczynią się do zaniku roślin żywicielskich niezbędnych dla rozwoju gatunku. Powierzchnia siedliska ulegnie zmniejszeniu. Drugim zagrożeniem istniejącym są: I02 Problematyczne rodzime gatunki - trzcinnik piaskowy powoduje wypieranie gatunków charakterystycznych, w tym rośliny żywicielskiej niezbędnej w rozwoju gatunku na stanowisku. Jako zagrożenie potencjalne wskazano: I01 Obce gatunki inwazyjne - głównie nawłóć kanadyjska może spowodować przekształcenie struktury i cech siedliska w zbiorowisko niekorzystne dla gatunku.

W odniesieniu do tego obszaru, w planie zadań ochronnych, przewidziano następujące cele działań ochronnych:

- 1) dla siedliska 3150 starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion* wskazano:

utrzymanie powierzchni siedliska na co najmniej 13 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów, utrzymanie oceny wskaźnika „Charakterystyczna kombinacja zbiorowisk w obrębie transektu” - duża różnorodność fitocenotyczna zbiorowisk, obecne nymfeidy i elodeidy. Pleustofity drobne obecne lub nie (jeżeli obecne to w starorzeczach do 50% pokrycia powierzchni) (FV), na stanowiskach: Starorzecze I i III, utrzymanie oceny wskaźnika „Charakterystyczna kombinacja zbiorowisk w obrębie transektu” - brak nymfeidów lub elodeidów lub obecne obie grupy, ale wówczas w zbiorowiskach elodeidów obecność rogatka sztywnego *Ceratophyllum demersum* więcej niż 25%. Pleustofity drobne obecne lub nie (jeżeli obecne to w starorzeczach powyżej 50% pokrycia powierzchni) (U1), na

stanowisku Starorzecze II, utrzymanie oceny wskaźnika „Gatunki wskazujące na degenerację siedliska” - brak gatunków obcych i inwazyjnych (dopuszcza się obecność moczarki kanadyjskiej *Elodea canadensis*) (FV), na stanowiskach: Starorzecze I, II i III oraz utrzymanie oceny wskaźnika „Barwa wody” - słabo zielona, słabo przezroczysta, brązowawo-przezroczysta (FV), na stanowiskach: Starorzecze I, II i III,

2) dla siedliska 6430 ziołorośla górskie (*Adenostylion alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*) wskazano:

utrzymanie powierzchni siedliska na co najmniej 1,07 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów, utrzymanie oceny wskaźnika „Gatunki charakterystyczne” - 4 gatunki charakterystyczne i więcej (FV), na stanowisku Ziołorośla I, utrzymanie oceny wskaźnika „Gatunki charakterystyczne” - 2 lub 3 gatunki charakterystyczne (U1), na stanowiskach: Ziołorośla II i III, utrzymanie oceny wskaźnika „Gatunki ekspansywne roślin zielnych” - gatunki ekspansywne pokrywają 10-25% badanej powierzchni (U1), na stanowiskach: Ziołorośla I i III, poprawę oceny wskaźnika „Obce gatunki inwazyjne” - brak takich gatunków (FV), na stanowisku Ziołorośla I oraz poprawę oceny wskaźnika „Obce gatunki inwazyjne” - poniżej 1% pokrycia przez te gatunki (U1), na stanowiskach: Ziołorośla II i III,

3) dla siedliska 6510 niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*) wskazano:

utrzymanie powierzchni siedliska na co najmniej 4 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów, poprawę procentu powierzchni zajętej przez siedlisko na transekcie” - do udziału powyżej 60% na stanowisku Łąka I oraz do udziału powyżej 50% na stanowisku Łąka II, utrzymanie oceny wskaźnika „Gatunki charakterystyczne” - więcej niż 4 gatunki charakterystyczne (FV), na stanowiskach: Łąka I i II, utrzymanie oceny wskaźnika „Obce gatunki inwazyjne” - brak lub pojedyncze osobniki gatunków o niskim stopniu inwazyjności, tj. nie zagrażające różnorodności biologicznej (FV), na stanowiskach: Łąka I i II, poprawę oceny wskaźnika „Gatunki ekspansywne roślin zielnych” - brak gatunków silnie ekspansywnych i łączne pokrycie gatunków ekspansywnych <20% (FV), na stanowisku Łąka I oraz utrzymanie właściwej (FV) oceny tego wskaźnika na stanowisku Łąka II oraz utrzymanie oceny wskaźnika „Ekspansja krzewów i podrostu drzew” - łączne pokrycie na transekcie <1% (FV), na stanowiskach: Łąka I i II,

4) dla siedliska 9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*) wskazano:

utrzymanie powierzchni siedliska na co najmniej 100 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów, utrzymanie oceny wskaźnika „Charakterystyczna kombinacja florystyczna” - typowa, właściwa dla siedliska przyrodniczego (z uwzględnieniem specyfiki regionalnej i zróżnicowania fitosocjologicznego) (FV), utrzymanie oceny wskaźnika „Wiek drzewostanu (udział starodrzewu) „ - >10% udział drzew starszych niż 100 lat (FV), utrzymanie oceny wskaźnika „Martwe drewno (łączne zasoby) „ - >20 m<sup>3</sup>/ha (FV), utrzymanie oceny wskaźnika „Martwe drewno wielkowymiarowe” - > 5 szt./ha (FV) oraz utrzymanie oceny wskaźnika „Mikrosiedliska drzewne (drzewa biocenotyczne) „ >20 szt./ha (FV),

5) dla kumaka nizinny (*Bombina bombina*) 1188 wskazano:

utrzymanie stabilnej populacji gatunku z uwzględnieniem naturalnych procesów poprzez zachowanie minimum 200 osobników dorosłych i 4 stanowisk kumaka nizinny (FV) oraz poprawę oceny parametru „Perspektywy zachowania” - właściwy stan ochrony, który można

przypuszczać, że utrzyma się w perspektywie 10-15 lat (FV), na stanowiskach: KUM1, KUM2 i KUM3,

6) dla gatunku 6177 modraszek telejus (*Maculinea (Phengaris) teleius*) wskazano:

utrzymanie powierzchni siedliska gatunku na co najmniej 4 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów, poprawę oceny wskaźnika „Liczba obserwowanych osobników” - 4-8 osobników/100 m (U1), poprawę oceny wskaźnika „Indeks liczebności” - 10-20 osobników/100m (U1), poprawę oceny wskaźnika „Dostępność roślin żywicielskich” - >20% powierzchni siedliska (FV), poprawę oceny wskaźnika „Dostępność mrówek gospodarzy” - >50% proporcji powierzchni penetrowanej przez mrówki (FV), utrzymanie oceny wskaźnika „Zarastanie ekspansywnymi bylinami” - <25% udziału ekspansywnych bylin w całej powierzchni otwartego płatu (FV), oraz utrzymanie oceny wskaźnika „Zarastanie przez drzewa/krzewy” - <25% udziału drzew i krzewów w całej powierzchni otwartego płatu (FV).

Wskazane powyżej oceny (FV, U1 i U2) wymienionych parametrów i wskaźników odnoszą się do właściwych metodyk oceny stanu ochrony poszczególnych siedlisk i gatunków, gdzie zostały one jednoznacznie zwaloryzowane. Metodyki te opracowano na potrzeby Państwowego Monitoringu Środowiska prowadzonego przez GIOS.

Ze względu na skalę i rodzaj przedsięwzięcia (powierzchnia terenu inwestycji – 86 ha, zakres prac nie przewiduje pozyskiwania dodatkowego terenu poza będącym w dyspozycji inwestora; prace torowe będą realizowane na odcinku już istniejących linii kolejowych: linii kolejowej nr 151 oraz linii kolejowej nr 177) oraz jego usytuowanie a także brak powiązań hydrologicznych przyjęto, że inwestycja nie będzie generowała zagrożeń zidentyfikowanych dla każdego z przedmiotów ochrony oraz nie wpłynie na możliwość osiągnięcia celów postawionych planie zadań ochronnych. Nie stwierdzono również, aby zamierzenie stanowiło barierę dla ewentualnych powiązań przyrodniczych rzeki Odry i ww. obszaru Natura 2000. Przedmiotowa inwestycja nie pogorszy również integralności obszaru Natura 2000 lub jego powiązań z innymi obszarami.

Obszar Natura 2000 Stawy Wielikąt i Las Tworkowski PLB240003 obejmuje fragment doliny Odry na południe od Raciborza z kompleksem stawowym „Wielikąt” wraz z terenem Lasu Tworkowskiego. Stawy Wielikąt to kompleks stawów hodowlanych złożony z dziewięciu większych stawów i kilkunastu mniejszych stawów. Brzegi większości stawów zarośnięte są wąskim szuwarem trzcinowym, ale w niektórych miejscach szuwar jest bardziej rozwinięty i dochodzi do kilkudziesięciu metrów szerokości.

Przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Stawy Wielikąt i Las Tworkowski zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych dla tego obszaru są dwa gatunki ptaków wymienione w Załączniku I Dyrektywy Rady 79/409/EWG: A022 bączek (*Ixobrychus minutus*) i A060 podgorzałka (*Aythya nyroca*) oraz trzy gatunki ptaków migrujących niewymienione w Załączniku I Dyrektywy Rady 79/409/EWG: A058 helmiatka (*Netta rufina*), A005 perkoz dwuczuby (*Podiceps cristatus*) i A051 krakwa (*Anas strepera*).

Las Tworkowski usytuowany jest w pobliżu wsi Ligota Tworkowska. Stanowi niewielki kompleks leśny obejmujący fragment lasów grądowych i łęgowych, położonych wśród pól uprawnych i bezpośrednio przylegający do rzeki Odry.

Powyższy obszar Stawy Wielikąt i Las Tworkowski PLB240003 został wyznaczony Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 27 października 2008 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz. U. Nr 198, poz. 1226).

Dla ww. obszaru ustanowiono plan zadań ochronnych - zarządzenie nr 35/2013 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 23 grudnia 2013 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Stawy Wielikąt i Las Tworkowski PLB240003.

Zgodnie z załącznikiem nr 3 do ww. zarządzenia, turystykę pieszą, jazdę konna i jazdę na pojazdach niezmotoryzowanych określono jako istniejące zagrożenie w stosunku do bączka a w odniesieniu do pozostałych przedmiotów ochrony jako zagrożenie potencjalne. Natomiast polowanie, pojazdy zmotoryzowane, zmiana stawów na ośrodki rekreacyjne i zaprzestanie hodowli ryb, wytyczanie nowych ścieżek pieszych lub rowerowych z wyjątkiem terenu wokół stawów: Rzymskie, Podymacz oraz grobli między działkami nr 557/9 i 569/10 w sposób powodujący płoszenie ptaków, skutkujący brakiem możliwości wyprowadzania lęgów (w sąsiedztwie szuwarów i linii brzegowej stawów), napowietrzne linie elektryczne i telefoniczne, produkcja energii wiatrowej, obce gatunki inwazyjne i drapieżnictwo uznano za potencjalne zagrożenia dla wszystkich przedmiotów ochrony.

Celami działań ochronnych wspólnymi dla bączka, perkoza dwuczubego, krakwy, helmiatki i podgorzałki są:

- utrzymanie siedlisk gatunku poprzez zachowanie gospodarki stawowej,
- zachowanie istniejących szuwarów,
- zwiększenie powierzchni siedliska poprzez tworzenie co najmniej 1 wyspy na stawach.

Następnie, w Załączniku numer 5 wskazano działania ochronne dla stawów, z podziałem na obligatoryjne i fakultatywne.

Działania obligatoryjne:

1. Stosowanie tradycyjnych metod chowu i hodowli ryb w ziemnych stawach typu karpiowego.
2. Zachowanie siedlisk gatunków stanowiących przedmioty ochrony w obszarze.

Działania fakultatywne:

1. Utrzymanie powierzchni zarośniętej roślinnością wynurzoną na niezmiennym poziomie przy +/- 3% tolerancji tej powierzchni.
2. Pozostawianie napełnionych stawów w okresie 15 IV - 31 VIII z wyjątkiem pierwszych i drugich przesadek oraz stawów na których prowadzona jest rekultywacja, konserwacja, remont. W przypadku konieczności remontu lub konserwacji stawu, należy go pozostawić nienapełnionym w okresie 15 kwietnia – 31 sierpnia.
3. Budowa co najmniej 1 wyspy na terenie kompleksu Stawów Wielikąt: umocnienia kamieniami, faszyną itp. materiałami całej linii brzegowej.

Siedliskami ptaków są stawy z szuwarami wysokimi: na stawach rybnych Wielikąt oraz stawów Przysadki a także Kompleksu Bażyna (stawy Kopaniane I-IV). Są to szuwały. Szuwar wysoki: trzciniowy, pałkowy rzadziej mozgowy, jak i niski: mannowy, porastające groble oraz linię brzegową stawów, jak również czasem część lub (w pojedynczych przypadkach) całość powierzchni dna stawów. Również płyty rdestu – ziemnowodnego lub ostrogorzkiego, które po zalaniu stawu utworzyły siedliska lęgowe lub schronienie dla perkozów i kaczek. Zgodnie z ekspertyzą pn. „Wyniki monitoringu przedmiotów ochrony w obszarze Natura 2000 Stawy Wielikąt i Las Tworkowski PLB240003 oraz monitoring stanu ochrony ich siedlisk w roku 2020” siedliska przedmiotów ochrony stwierdzono w obrębie stawów: Syryński I - IV, stawu Malik, stawu Żabnik, Podymacz, Grabowski, Nowy, Topolowy, Cymyńczyk, Razy, Podymacz, Rzymskie, Lubomirski I-II, Kierszczok, Nowy. Szuwały wysokie występują również na kompleksie Bażyna- na stawach Kopalnianych I i III.

Obszar Natura 2000 Las koło Tworkowa PLH240040 obejmuje wyspę lasu położoną wśród pól uprawnych i bezpośrednio przylegającą do rzeki Odry. Ostoja stanowi zwarty płat roślinności leśnej drzewiastej położony na prawym brzegu rzeki Odry pomiędzy granicą Polski z Republiką Czeską, a miastem powiatowym Racibórz. Przedmiotami ochrony obszaru Las koło Tworkowa zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych są siedliska: Łęgowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum*) (kod: 91F0), łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródliskowe) (kod: \*91E0) oraz grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*) (kod: 9170) oraz gatunki: Pachnica dębowa (*Osmoderma eremita*) (kod: \*1084) i Zgniotek cynobrowy (*Cucujus cinnaberinus*) (kod: 1086).

Na terenie lasu znajdują się liczne starorzecza Odry, wcięte w otaczający teren na głębokość od kilkudziesięciu centymetrów do 2 metrów. Wyżej wymieniony obszar został zatwierdzony decyzją Komisji Europejskiej 2011/64/UE z 10 stycznia 2011 r. i uznany jako obszar mający znaczenie dla Wspólnoty. Dla ww. obszaru ustanowiono plan zadań ochronnych (Zarządzenie Nr 27/2013 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 28 października 2013 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Las koło Tworkowa PLH240040).

W odniesieniu do ww. przedmiotów ochrony nie stwierdzono zagrożeń istniejących, a tylko potencjalne, wśród których wymieniono w odniesieniu do:

- a) siedliska \*91E0 i 91F0: przekształcenie łągów w grądy na skutek zmieniających się warunków wodnych w konsekwencji wcinania się koryta Odry w podłoże czy też nadmierne rozluźnienie drzewostanu wskutek zabiegów gospodarki leśnej, co może skutkować ekspansją gatunków rodzimych (pokrzywa *Urtica dioica*) lub inwazją gatunków obcych (niecierpki *Impatiens parviflora*, *I. glandulifera*) ze szkodą dla struktury siedliska,
- b) siedliska 9170: nadmierne rozluźnienie drzewostanu wskutek zabiegów gospodarki leśnej, co może skutkować ekspansją gatunków rodzimych (pokrzywa *Urtica dioica*) lub inwazją gatunków obcych (niecierpki *Impatiens parviflora*, *I. glandulifera*) ze szkodą dla struktury siedliska,
- c) pachnicy dębowej: pogorszenie warunków siedliskowych w wyniku prowadzenia intensywnej eksploatacji lasów połączonej z eliminowaniem w ramach zabiegów sanitarnych drzew martwych i zamierających (wycinanie i usuwanie drzew martwych, zamierających czy powalonych przez wiatr) co w konsekwencji może powodować zmniejszenie liczby właściwych próchnowisk i w dalszej perspektywie zanikanie lokalnej populacji tego gatunku,
- d) zgniotka cynobrowego: obce gatunki inwazyjne, które prawdopodobnie zagłuszają młode siewki drzew, uniemożliwiając tym samym utrzymanie ciągłości odnowień siedliska dla zgniotka cynobrowego, a także działalność gospodarcza z usuwaniem martwych i umierających drzew może wpłynąć na populację gatunku.

Celami działań ochronnych wskazanymi w ww. zarządzeniu odnośnie do siedliska przyrodniczego łęgowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum*) (kod: 91F0) i siedliska łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródliskowe) (kod: \*91E0) oraz do siedliska przyrodniczego Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*) (kod: 9170) jest utrzymanie w dynamicznej równowadze wszystkich siedlisk

leśnych na terenie obszaru, na łącznej powierzchni leśnej nie mniejszej niż 95,92 ha, a powierzchnia zajmowana przez poszczególne siedliska leśne może podlegać zmianom w zależności od warunków klimatycznych. Odnośnie do gatunku pachnica dębowa (*Osmoderma eremita*) (kod: \*1084) celem jest utrzymanie populacji gatunku w obszarze a także rozpoznanie faktycznego stanu ochrony gatunku i jego siedliska w obszarze tj. jednoznaczna ocena parametrów stanu ochrony oraz określanie ewentualnych zabiegów ochronnych. Natomiast odnośnie do gatunku zgniotek cynobrowy (*Cucujus cinnaberinus*) (kod: 1086) celem jest utrzymanie populacji gatunku w obszarze, w niepogorszonym stanie ochrony na poziomie minimum U1. Zgodnie z metodyką Państwowego Monitoringu Środowiska stan niezadawalający U1 w odniesieniu do parametru populacja oznacza, że dla wskaźnika obecność gatunku na stanowisku – nie stwierdzono aktualnie obecności ale obecność potwierdzona w ciągu ostatnich 12 lat oraz dla wskaźnika areal zajmowany przez populację oznacza występowanie gatunku w 2-4 miejsc (przy czym odległość między miejscami stwierżeń w sąsiadujących kwadratach siatki UTM nie jest mniejsza niż 1 km) lub jeśli gatunek odnotowano w co najmniej 5 miejscach na całym stanowisku, nieobejmującym 2 kwadratów siatki UTM, przy czym odległość między sąsiednimi miejscami stwierżeń jest nie mniejsza niż 50 m. Zgodnie z ekspertyzą pn. Analiza rozmieszczenia i stanu zachowania siedlisk przyrodniczych zgniotka cynobrowego na obszarach Natura 2000: Dolina Widawy, Graniczny Meander Odry, Las koło Tworkowa, Kowalska 2012 wykonanej na potrzeby planu zadań ochronnych całkowity areal gatunku określono w obszarze chronionym na 25-35 ha. Natomiast w oparciu o wyniki inwentaryzacji prowadzonej w ramach monitoringu przedmiotów ochrony w obszarach Natura 2000 – zadanie (część) nr 2, mgr inż. Tomasz Biwo 2020, przyjęto, że w porównaniu do wcześniejszej inwentaryzacji (Kucharzyk, Mazurkiewicz 2016) nie zaobserwowano wzrostu areалу i liczebności populacji zgniotka cynobrowego gdyż już wtedy stwierdzono go prawie w całym kompleksie leśnym. Łączna powierzchnia stanowiska jest równa zalesionej powierzchni obszaru tj. ok. 100 ha.

Analizowane obszary chronione położone są w znacznej odległości od inwestycji 3,3 km - 3,4 km. Oddzielone są od jej granic siecią inwestycji drogowych i kolejowych przez co należy wykluczyć oddziaływanie bezpośrednie w postaci niszczenia siedlisk jak i pośrednie w postaci zmiany warunków siedliskowych np. poziomu wód gruntowych. Zatem zamierzenie nie będzie źródłem zidentyfikowanych zagrożeń istniejących i potencjalnych dla przedmiotów ochrony. Celem działań ochronnych dla przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 Las koło Tworkowa PLH240040 (chronionych siedlisk przyrodniczych) jest utrzymanie w dynamicznej równowadze wszystkich siedlisk leśnych, a obszaru Natura 2000 Stawy Wieliką i Las Tworkowski - utrzymanie siedlisk gatunków stanowiących przedmioty ochrony obszaru poprzez zachowanie gospodarki stawowej, zachowanie istniejących szuwarów. Zatem analizując lokalizację przedsięwzięcia można stwierdzić, że jego realizacja i eksploatacja nie będzie się wiązała z jakimkolwiek wpływem na zasoby chronionych siedlisk i gatunków oraz nie wpłynie na zmiany wskaźnika U1 (zgniotek cynobrowy) decydującego o stanie jego zachowania.

Przedsięwzięcie nie wpłynie pośrednio lub bezpośrednio na możliwość osiągnięcia celów działań ochronnych oraz możliwości realizacji działań ochronnych zaplanowanych w planach zadań ochronnych dla ww. obszarów Natura 2000.

Biorąc pod uwagę charakter, lokalizację i skalę możliwego oddziaływania przedsięwzięcia należy stwierdzić, że przedmiotowa inwestycja nie pogorszy stanu siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków dla których ochrony wyznaczono obszary Natura 2000, nie wpłynie negatywnie na siedliska i gatunki, dla których ochrony zostały wyznaczone przedmiotowe

obszary Natura 2000, ani nie pogorszy integralności obszarów Natura 2000 lub ich powiązań z innymi wyznaczonymi lub zatwierdzonymi obszarami Natura 2000.

Pozostałe formy ochrony przyrody położone są w odległości od inwestycji:

- 1) rezerwat przyrody Łęczczok - ok. 2,4 km na północ od inwestycji,
- 2) Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy Wielikąt - 5,5 km na południowy wschód od inwestycji,
- 3) obszar chronionego krajobrazu – Meandry rzeki Rudy w odległości – ok. 14,2 km na południe od inwestycji,
- 4) stanowisko dokumentacyjne – Skalka – ok. 13,4 km na wschód od inwestycji,
- 5) użytek ekologiczny – Łąka trzęślicowa w Małej Nędzy – około 7 km na północny wschód od inwestycji,

jednak ze względu na lokalizację i charakter przedsięwzięcia nie przewiduje się negatywnego wpływu inwestycji na ww. formy ochrony przyrody.

Z analizy Karty informacyjnej wynika, że na terenie zieleńca w Parku im. Kpt. Franciszka Stala, wśród zadrzewienia od strony ul. Sejmowej, ul. Kolejowej, ul. Głowackiego, wzdłuż ul. Kolejowej rosną 4 pomniki przyrody. Są to:

- 1) platan klonolistny - rośnie w odległości około ok. 3,2 m od inwestycji w km ok. 32+380 Lk 151 i ok. 0+180m Lk 177,
- 2) platan klonolistny - rośnie w odległości około ok. 16,6 m od inwestycji w km ok. 32+470 Lk 151 i ok. 0+270 m Lk 177,
- 3) platan klonolistny - rośnie w odległości około ok. 14,5 m od inwestycji w km ok. 32+480 Lk 151 i ok. 0+280 m Lk 177,
- 4) platan klonolistny – rośnie w granicy zakresu inwestycji w kilometrażu ok. 32+450 Lk 151 oraz ok. 0+250 Lk 177.

Również z Karty informacyjnej wynika, że w zakresie inwestycji znajduje się tylko jeden pomnik przyrody, platan klonolistny zlokalizowany w granicy terenu realizacji inwestycji w kilometrażu ok. 32+450 Lk 151 oraz ok. 0+250 Lk 177. Kolejnym, położonym najbliżej terenu inwestycji pomnikiem przyrody jest drzewo (platan klonolistny), które rośnie poza zakresem inwestycji (3,2 m, licząc od pnia), w km ok 32+380 Lk 151 i ok. 0+180m Lk 177. Z analizy dokumentów wynika, że w bliskim sąsiedztwie drzew, przy ulicy Kolejowej w Raciborzu wykonywane będą prace z zakresu branży drogowej i sanitarnej. Drzewa rosną na terenie parku, w który inwestycja nie będzie ingerowała. Prace prowadzone będą w najbliższej odległości, ok. 36,9 m od pomników przyrody. Odległość ta gwarantuje, że w wyniku prac nie będzie naruszana ich strefa korzeniowa. Nie zachodzi więc ryzyko mechanicznego uszkodzenia drzew. W związku z tym należy przyjąć, że nie będą naruszane zakazy dotyczące tej formy ochrony przyrody.

Inwestycję przecinają korytarze ekologiczne o charakterze lokalnym i ponadlokalnym.

W Karcie informacyjnej wymieniono lokalizację terenów, w obrębie których wyznaczono potencjalne miejsca migracji płazów - od km ok. 31+229 do km 32+100, od km ok. 32+300 do km 33+600, od km ok. 34+000 do km 35+435 linii kolejowej 151 oraz od km ok. 1,700 do km 2,100 linii kolejowej 177. Ciekami wzdłuż, których przewiduje się lokalne migracje płazów są Kanał Psinka, Kanał Odry oraz Kanał Ulgi, a także mniejsze cieki i rowy w km ok. 30+350, ok. 36+270 linii kolejowej nr 151 oraz w km ok. 2+410 linii kolejowej nr 177.

Inwestycja przecina następujące korytarze ekologiczne o znaczeniu ponadlokalnym:

- 1) korytarz spójności obszarów chronionych Olza - Odra – w granicach zakresu inwestycji na odcinku od km ok. 29+920 do km ok. 30+200 oraz od km ok. 31+630 do km ok. 31+830 LK 151,
- 2) ornitologiczny Dolina Górnej Odry –na odcinku od km 29+920 do km ok. 32+140 oraz od km ok. 34+730 do km ok. 36+900 Lk 151,
- 3) ssaków kopytnych K/LR- Odra/1 -od km ok. 29+920 do km ok. 30+065 LK 151, a także ichtiologiczny i chiropterologiczny – na odcinku od km ok. 31,630 do km 31,830, wzdłuż rzeki Odry w km ok. 31+774 LK 151.

W odległości około 8,3 km przebiega korytarz ekologiczny o statusie krajowym Lasy Raciborskie (Kod: KPd-16).

Wpływ inwestycji na korytarze ekologiczne analizowany był w kontekście tworzenia barier ekologicznych uniemożliwiających lub utrudniających przemieszczanie się roślin i zwierząt, utraty i degradacji/ fragmentacji siedlisk oraz ich izolacji, zabijania zwierząt, płoszenia i zmiany areалу. Zasadnicze oddziaływania na funkcjonalność korytarzy ekologicznych związane będą z etapem budowy, w trakcie którego może dojść do zaburzenia aktualnego stanu siedlisk, zakłócenia warunków bytowania i migracji zwierząt, szczególnie w aspekcie lokalnym. Będą to jednak oddziaływania krótkotrwałe, często lokalne i odwracalne. Inwestycja nie stworzy trwałych barier, które uniemożliwiłyby przemieszczanie się organizmów, co dotyczy zarówno korytarzy o randze lokalnej i ponadlokalnej.

Zgodnie z informacjami zawartymi w Karcie informacyjnej w ramach inwestycji przewiduje się rozbudowę mostu kolejowego na rzece Odrze w Raciborzu, zlokalizowanego w km 31,774 linii kolejowej nr 151 oraz przebudowę przepustu kolejowego na Kanale Psinka, zlokalizowanego w km 34,948 linii kolejowej nr 151, a także prace związane z regulacją i umocnieniem kanału.

Aby zachować i poprawić warunki migracji małych zwierząt, zwłaszcza płazów, nowo planowany przepust na Kanale Psinka (34+948 km LK nr 151) planuje się dostosować do pełnienia funkcji przejścia dla zwierząt. Dostosowując przepust do pełnienia funkcji przejścia dla zwierząt kierowano się więc daleko idącą zasadą ostrożności, biorąc pod uwagę istnienie potencjalnych (niestwierdzonych faktycznie w terenie) szlaków migracji. Inwestycja nie polega też na tworzeniu nowej bariery na zidentyfikowanym szlaku migracji płazów, a na poprawie warunków ich potencjalnych migracji (z uwagi na stosunkowo sprzyjające warunki siedliskowe w rejonie istniejącej linii kolejowej nr 151). Obecnie istniejący przepust nie jest dostosowany do pełnienia funkcji przejścia dla zwierząt, nie zaprojektowano w jego ramach żadnych pótek dla zwierząt.

Z Karty informacyjnej wynika, że czasowe ograniczenie funkcji migracji może wystąpić wyłącznie podczas prac na Kanale Psinka, gdzie budowany będzie nowy przepust. Oddziaływanie to będzie jednak ograniczone w czasie. Dla zminimalizowania oddziaływania prace na Kanale Psinka będą prowadzone poza okresami migracji płazów (między listopadem i marcem lub w lipcu-sierpniu).

Teren objęty wnioskiem stanowi obszar migracji zwierząt w skali regionu w miejscu przecięcia inwestycji z Odrą w km LK 151 ok. 31,774. Migracja małych i średnich zwierząt jest aktualnie możliwa skrajnym przęsłem od strony Kędzierzyna-Koźła. Most kolejowy w km 31+774 LK 151 będzie przebudowywany w taki sposób, iż po przebudowie koryto Odry pozostanie w stanie odpowiadającym aktualnemu, nie ulegnie zmianie liczba przęseł i istniejąca drożność migracji zwierząt pod skrajnym przęsłem mostu kolejowego w km ok. 31+774 LK 151 od strony Kędzierzyna-Koźła po przebudowie zostanie zachowana. Dolina



rzeczna, która jest kluczowa dla zachowania funkcji korytarzowej i prawidłowego funkcjonowania przejścia dla zwierząt zostanie zachowana w obecnym kształcie.

Przebieg korytarza ichtiologicznego wyznacza rzeka Odra. Dla utrzymania drożności tego korytarza przewiduje się prowadzenie prac w korycie ciekłu na przedmiotowym odcinku inwestycji poza okresem tarła ryb i inkubacji ikry, który przypada na okres 1 marca – 15 lipca (optymalny okres prowadzenia prac listopad - luty), a w przypadku konieczności prowadzenia prac w tym okresie, tylko pod nadzorem ichtiologa.

Na innych ciekach nie przewiduje się prac ograniczających potencjalne migracje zwierząt.

Teren, na którym realizowana będzie inwestycja sąsiaduje z korytem Kanału Ulgi. Prace nie będą jednak prowadzone w korycie kanału Ulgi.

Na przebiegu rowów melioracyjnych zakres prac związany jest z przebudową sieci srk i nie będzie oddziaływał na siedlisko gruntowo - wodne. Rowy odwadniające znajdujące się na terenie inwestycji mogą stanowić potencjalne siedliska chronionych gatunków zwierząt, w szczególności płazów, stąd wszelkie prace ingerujące w koryta cieków wodnych i rowy melioracyjne wskazano aby wykonywać poza okresem wędrówki i rozrodu herpetofauny (optymalny czas prowadzenia prac listopad-luty). Dopuszcza się prowadzenie prac poza wyznaczonym terminem pod warunkiem prowadzenia nadzoru przyrodniczego i przy uzyskaniu odpowiednich pozwoleń derogacyjnych. Istniejące rowy odwadniające zostaną odbudowane (nachylenie skarp i głębokość), udrożnione i oczyszczone, z nachyleniem skarp 1:1,5. Nachylenie takie nie zakłóci migracji małych zwierząt, w tym płazów.

W związku z kolizją inwestycji z korytarzem ekologicznym dla ptaków od km ok. 29+920 do km ok. 32+140 Lk 151 oraz od km ok. 34+730 do ok. 36+900 Lk 151 oraz przebudową sieci trakcyjnej rozważano możliwość zastosowania rozwiązań służących ochronie awifauny, w tym:

- 1) zastosowania markerów na przewodach trakcyjnych. Z przekazanych wyjaśnień wynika, że markery na przewodach trakcyjnych i osłony izolatorów nie będą stosowane. Nie stwierdzono dowodów na to, by istniejąca sieć trakcyjna stanowiła zagrożenie dla ornitofauny, również w obrębie przebiegającego tu korytarza ornitologicznego. Sieć trakcyjna przebiega w terenie zurbanizowanym, gdzie nie stwierdzono wysokiej śmiertelności ptaków w związku ze zderzeniami z siecią trakcyjną, czy porażeniami prądem. Linia kolejowa otoczona jest obiektami o podobnej wysokości (budynki, linie elektroenergetyczne niskiego napięcia, oświetlenie uliczne, zadrzewienia), brak większych zbiorników wodnych, rzeka Odra przekraczana jest mostem. Sprawia to, że ptaki migrujące na dłuższe dystanse, zwłaszcza większe ptaki wodno-błotne i drapieżne szczególnie narażone na zderzenia z siecią trakcyjną, przelatują ponad nią,
- 2) zabezpieczenia istniejącego mostu na rzece Odrze przed możliwością zderzenia ornitofauny. Ustalono, że okablowanie mostu układane będzie w specjalnej kanalizacji kablowej. W związku z funkcjonowaniem mostu kolejowego w krajobrazie nie przewiduje się wprowadzenia dodatkowych zabezpieczeń na tym obiekcie chroniących miejscową awifaunę.

Po przeanalizowaniu informacji zawartych w przedłożonych dokumentach Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach uznał, że w fazie realizacji oraz eksploatacji nie przewiduje się znacząco negatywnych oddziaływań na środowisko przyrodnicze.

Na potrzeby sporządzenia Karty informacyjnej przedsięwzięcia nie była wykonywana pełna inwentaryzacja przyrodnicza. Z analizy karty informacyjnej wraz z uzupełnieniami wynika, że podstawą jej sporządzenia były materiały źródłowe, w tym „Ekspertyza dotycząca adaptacji infrastruktury kolejowej do zmian klimatu – utrzymanie linii kolejowych i projekty inwestycyjne finansowane z perspektywy finansowej 2014-2020”; Dane udostępnione przez PKP PLK S.A., <http://klimada.mos.gov.pl/zmiany-klimatu-w-polsce/tendencje-zmian-klimatu/>; „Analiza składu jakościowego wód opadowych i roztopowych pochodzących z obszarów kolejowych [http://www.plk-sa.pl/files/public/user\\_upload/pdf/Akty\\_prawne\\_i\\_przepisy/Ochrona\\_srodowiska/21.04.2017/Analiza\\_jakosci\\_wod\\_opadowych\\_i\\_roztopowych.pdf](http://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Akty_prawne_i_przepisy/Ochrona_srodowiska/21.04.2017/Analiza_jakosci_wod_opadowych_i_roztopowych.pdf)”, wiedza autorów Kip oraz obserwacje z wizji terenowej przeprowadzonej w trzeciej dekadzie sierpnia 2019 (na terenie planowanego przedsięwzięcia tj. w zakresie inwestycji, jak również w buforze ok. 150 m od osi torowiska). Jak wynika z przedłożonej dokumentacji oględziny terenu miały na celu ogólne rozpoznanie przyrodnicze terenu inwestycji. Badania miały charakter nieinwazyjny bez umyślnego prowadzenia odłowów i pozyskiwania okazów, niepowodujących płoszenia, niszczenia, zabijania oraz chwytania zwierząt gatunków chronionych. Przeprowadzone zostały metodą marszrutową i opierały się na obserwacji wzrokowej (metoda na upatrzonego) oraz słuchowej. Skupiono się przede wszystkim na gatunkach chronionych prawem krajowych i europejskim oraz na poszukiwaniu śladów bytowania zwierząt (tropy, odchody, gniazda, ślady żerowania).

Inwestor przewidział szereg rozwiązań minimalizujących negatywny wpływ na lokalną florę i faunę. Prace prowadzone będą pod nadzorem przyrodniczym. W decyzji (w pkt. II. 11) nałożono obowiązek zapewnienia nadzoru przyrodniczego w trakcie realizacji przedsięwzięcia, prowadzonego przez właściwych specjalistów – botanika, ornitologa, herpetologa, entomologa, teriologa, celem kontrolowania sposobu prowadzenia prac budowlanych, pod kątem wypełnienia obowiązków wynikających z uzyskanej decyzji, z uwagi na zaplanowane w ramach inwestycji działania związane, m.in. z: wycinką drzew w okresie lęgowym, eliminacji inwazyjnych gatunków roślin, zabezpieczenie drzew nieprzeznaczonych do wycinki, kontrolowaniem występowania zwierząt na terenie budowy (w tym, m.in. płazów) oraz ich ewentualnym przenoszeniem poza teren budowy, założeniem płotków herpetologicznych itp. Określone zostały szczegółowe warunki ochrony środowiska, a także ramy i obowiązki poszczególnych specjalistów w trakcie realizacji zamierzenia. Harmonogram realizacji prac ogólnego nadzoru przyrodniczego (terminy, pory dnia, częstotliwość kontroli) powinien uwzględniać fenologię i aktywność dobową poszczególnych gatunków i elementów środowiska oraz winien być skorelowany z harmonogramem realizacji przedsięwzięcia. W uzasadnionych przypadkach, których obecnie nie można przewidzieć, nadzór przyrodniczy, podejmie decyzje o zastosowaniu korekt lub wprowadzeniu dodatkowych zabezpieczeń w organizacji prac budowlanych. 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 robót pod nadzorem przyrodniczym pozwoli zmniejszyć oddziaływanie na faunę do minimum.

W obszarze prowadzonych badań terenowych, powierzchnię biologicznie czynną terenu inwestycji stanowią tereny porośnięte roślinnością trawiastą, zadrzewienia, zakrzewienia. Skład gatunkowy występującej zieleni stanowią w większości orzech włoski, klon jawor oraz klon zwyczajny, dziki bez czarny oraz róża (*Rosa* sp.). Kanał Psinka na odcinku planowanej

inwestycji nie ma dobrze rozwiniętego pasa szuwarów, ciekowi towarzyszy typowa zieleń nieurządzona, której pas jest miejscami dość wąski.

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że w obszarze oddziaływania inwestycji nie stwierdzono stanowisk chronionych gatunków roślin oraz chronionych siedlisk przyrodniczych, zbiorników wodnych, które mogłyby być dogodnym siedliskiem bytowania i rozrodu zwierząt, w tym płazów. Inwestycja przecina rzekę Odrę w km ok. 31+774 linii kolejowej nr 151, kanał Psinka w km 34+948 oraz rowy melioracyjne w km ok. 30+350, ok. 30+900, ok. 36+270 linii kolejowej nr 151 oraz w km ok. 2+410 linii kolejowej nr 177. Teren, na którym realizowana będzie inwestycja sąsiaduje z korytem Kanału Ulgi. W celu ograniczenia zmętnienia wody w ciekach zastosowane zostaną środki minimalizujące określone w pkt. II.2 niniejszej decyzji, celem zabezpieczenia wód kanału Psinka przed zanieczyszczeniem odpadami zaplanowano przełożenie cieku Psinka na czas przebudowy przepustu poza obrys istniejącego przepustu z zastosowaniem przecisku w nasypie kolejowym, a wykopy będą wykonywane w tymczasowych ściankach szczelnych.

Zadrzewienia i zakrzewienia, są lub mogą być wykorzystywane przez lokalnie występujące populacje zwierząt, w tym objętych ochroną gatunkową.

Realizacja inwestycji w przedmiotowym wariantcie wiąże się z koniecznością usunięcia około 1 ha drzew i krzewów, w tym podrostów. W powyższym zakresie wycinki przewiduje się również usunięcie około 0,018 ha w km LK 177 (w km ok. 1+770) w ramach przebudowy układu drogowego, drzewa i krzewy znajdujące się w buforze 6 m od skrajnych szyn projektowanych torów lub zewnętrznych krawędzi skarp (nasypów lub przekopów), a także poza wyznaczonym buforem 6 m, np. w rejonie km ok. 31+550 strona lewa, w km ok. 32+300 strona prawa i lewa, od km 33+500 do km 33+600, strona prawa LK151.

Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew lub krzewów na terenie zieleni lub w zadrzewieniu będą wykonywane w sposób najmniej szkodzący drzewom i krzewom. Nieprzewidziane do usunięcia drzewa i krzewy będą zabezpieczone w sposób określony w pkt. II. 5 decyzji.

Biorąc pod uwagę charakter drzewostanu oraz lokalizację wycinek, a także ograniczony zasięg wpływu inwestycji na miejscową florę do niezbędnego minimum, tut. organ nie nałożył na Inwestora dodatkowych obowiązków, w tym wprowadzenia nasadzeń zastępczych, mając na uwadze zapisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 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 r., poz. 1247).

Zgodnie z Kartą informacyjną w buforze badań stwierdzono stanowiska roślin inwazyjnych. Inwazyjny gatunek *Reynoutria sp.* wykazano w następującej lokalizacji: od km 31+510 do km 31+525 (strona lewa Lk 151), od km 31+805 do km 31+815 (strona prawa LK 151), od km 31+810 do km 31+850 (strona lewa LK 151), od km 32+705 do km 32+730 (strona lewa LK 151). Rośliny inwazyjne ze względu na swoją specyfikę stanowią zagrożenie dla różnorodności biologicznej. Istnieje więc ryzyko rozprzestrzeniania obcych gatunków i ich utrzymywania się także po zakończeniu prac budowlanych. Skutecznie konkurując z rodzimą roślinnością znacznie ograniczają, a w przypadku wielu gatunków uniemożliwiają ich regenerację. Rozprzestrzenianiu gatunkom obcym sprzyjają wszelkie zaburzenia

zachodzące w środowisku: prace ziemne połączone z transportem ziemi zanieczyszczonej fragmentami kłaczy, pędów i nasion, a także wyrzucanie całych roślin lub ich fragmentów. W decyzji określono więc warunek (pkt.II. 6) dotyczący konieczności podjęcia na etapie realizacji przedsięwzięcia działań polegających na eliminacji obcych gatunków roślin poprzez pełne i trwałe usunięcie pod kontrolą nadzoru przyrodniczego.

Z analizy przedłożonych dokumentów wynika, że w trakcie przeprowadzonej w trzeciej dekadzie sierpnia 2019 roku wizji terenowej, stwierdzono przedstawicieli wielu gatunków fauny, w tym awifauny reprezentowanej przez gatunki chronione i łowne. Stwierdzenia wszystkich gatunków zwierząt miały głównie charakter zerowiskowy lub dyspersyjny, niemniej wskazano, iż wszystkie stwierdzone gatunki ptaków mogą być potencjalnie lęgowymi gatunkami na terenie inwestycji z uwagi na obecność dogodnych siedlisk dla poszczególnych gatunków w postaci zadrzewień, zakrzewień i zabudowań.

Przyjęto, że analizowany bufor wariantu inwestycji jest dogodnym siedliskiem ssaków w tymająca szaraka, myszy domowej, szczura wędrownego, kreta, sarny, kuny domowej, tchórza, łasicy łaski, jelenia szlachetnego, lisa, dzika itp. Rząd nietoperzy mogą reprezentować następujące gatunki: borowiec wielki, mroczek posrebrzany, mroczek późny, karlik malutki, gacek brunatny.

Z herpetofauny w sąsiedztwie torowiska na południu inwestycji w odległości ok. 570 m (w linii prostej) od cieku powierzchniowego Psinka odnotowano martwego osobnika ropuchy zielonej, będącej pod ochroną ścisłą. Ustalono więc, że teren inwestycji może stanowić miejsce migracji, bytowania i hibernacji płazów, w szczególności, wykazanej na analizowanym terenie ropuchy zielonej. Z gadów wyróżniono jaszczurkę zwinkę. Wśród entomofauny wyróżniono rusałkę kratkowiec, przestrojnika jutrina, bielinka rzepnika, biedronkę siedmiokropkę czy skoczka zielonego. W trakcie przeprowadzonych oględzin terenu, nie stwierdzono występowania chronionych gatunków chrząszczy saproksylofagicznych. Wykazano przedstawicieli pajęczaków: krzyżak ogrodowy oraz mięczaków: pomrów, wstężyk ogrodowy, ślimak winniczek. Ichtyofauna według wiedzy autorów Karty informacyjnej i materiałów źródłowych prezentowana może być przez: brzanę, świnkę, klenia, bolenia, szczupaka, jazia będącymi sztucznie wprowadzonymi gatunkami do rzeki Odry i kanału Ulgi w Raciborzu.

Z powyższego wynika, że na terenie inwestycji występują siedliska pospolitych i chronionych a także łownych gatunków fauny.

Realizacja prac budowlanych może wiązać się z powstaniem bariery psychofizycznej dla zwierząt związanej z obecnością sprzętu technicznego oraz stałą aktywnością ludzi na placu budowy, okresowym pogorszeniem warunków siedliskowych zwierząt np. zagrożeniem wystąpienia tzw. pułapek antropogenicznych, np.: niezabezpieczonych elementów inwestycji lub wykopów uniemożliwiających wydostanie się zwierząt, przypadkami nieumyślnego zabijania zwierząt co może być wynikiem zajęcia terenu oraz prac związanych z przygotowaniem miejsca budowy, wykonywaniem robót ziemnych na obszarach o warunkach siedliskowych dogodnych do rozrodu i wychowu młodych, rozbiórką obiektów budowlanych.

Na podstawie analiz przeprowadzonych w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia wraz z uzupełnieniami określono oddziaływania i zagrożenia inwestycji na miejscową faunę w trakcie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia oraz warunki mające na celu zminimalizowanie oddziaływania inwestycji na lokalną faunę (pkt. II.7 i 8). Narzucone rozwiązania winny zapewnić maksymalną ochronę siedlisk zwierząt.

Wycinka drzew i krzewów, jak wynika z dokumentacji prowadzona będzie poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października. W Karcie informacyjnej przedsięwzięcia oraz w aneksie nr 5 wskazano, że w przypadku konieczności prowadzenia wycinki również w trakcie trwania sezonu lęgowego ptaków Inwestor zapewni nadzór ornitologiczny nad prowadzeniem wycinki. Mając na uwadze nieprecyzyjne zapisy Karty informacyjnej oraz fakt, że zadrzewienia i zakrzewienia przeznaczone do wycinki stanowią w większości zwarte kompleksy roślinności, zwrócono się do Inwestora o dookreślenie lokalizacji odcinków linii kolejowych, gdzie zadrzewienia i zakrzewienia występują w formie zwartych kompleksów i wycinka winna być bezwzględnie prowadzona poza okresem lęgowym, który przypada między 1 marca a 15 października. Zgodnie z zasadą przezorności, w aneksie nr 5 wskazano, że wycinka zieleni przeprowadzona zostanie na całym odcinku inwestycji, w całości poza sezonem lęgowym ptaków.

Wycinka drzew i krzewów zawsze negatywnie oddziałuje na ptaki, nietoperze, owady oraz inne grupy zwierząt, co ma związek z uszczupleniem ich siedlisk. W celu kompleksowej ochrony zwierząt bytujących w zadrzewieniach przyjęto w oparciu o zapisy Karty informacyjnej termin wycinki od 16 października do końca lutego (pkt. II. 3 decyzji). Działanie to w maksymalnym stopniu zminimalizuje negatywny wpływ inwestycji na ptaki. Dopuszczono jednak wycinkę drzew i krzewów w okresie lęgowym, w oparciu o informacje zawarte w Karcie informacyjnej, tylko w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa ludzi i mienia ze strony istniejącej zieleni (częściowe lub całkowite obumarcie), pod nadzorem ornitologa. Zniszczenie siedlisk poza okresem lęgowym umożliwi ptakom w kolejnych latach zajęcie innych miejsc, tym samym nie wpłynie znacząco na lokalne ich populacje.

Celem ograniczenia ujemnego wpływu planowanej drogi na miejscową chiropterofaunę, Wnioskodawca był wzywany do wyjaśnienia czy na etapie realizacji w km 31+630 do km 31+830, place budowy będą wyposażone w oświetlenie o parametrach ograniczających przyciąganie owadów, celem ochrony nietoperzy. W uzupełnieniu wyjaśniono, że nie planuje się stosowania tego typu oświetlenia tzn. odbiegającego od standardowego na przedmiotowym odcinku z uwagi na to, że:

- 1) prace budowlane będą oddziaływaniami ograniczonym w czasie (w przeciwieństwie do stacji kolejowej, gdzie projektuje się oświetlenie uwzględniające możliwe występowanie nietoperzy w tym rejonie),
- 2) znaczna część obszaru w obrębie korytarza spójności obszarów chronionych została wyłączona z lokowania elementów zaplecza placu budowy,
- 3) w otoczeniu przedmiotowego odcinka znajdują się liczne drogi i place posiadające już standardowe oświetlenie uliczne (ul. Piastowska, Rybacka, Bosacka, Nowowiejska).

Z danych zawartych w dokumentach wynika, że w trakcie oględzin terenowych zwracano uwagę na stan fitosanitarny badanych drzew w których określano obecność uszkodzeń, wypróchnień, czy dziupli, oraz na obecność gniazda w celu stwierdzenia potencjalnych miejsc bytowania ptaków, nietoperzy lub owadów. Nieliczne drzewa posiadały jednak wypróchnienia, spośród nich do wycinki zaplanowano trzy jesiony (w km ok. 32,320 i 32,330 LK 151(strona prawa), oraz w km 32,720 LK 151 (strona lewa)) i dwie topole przy LK 177 (lewa) na wysokości km: 34,200 LK 151. W pkt. II. 4 decyzji, wskazano na obowiązek skontrolowania drzew i krzewów przeznaczonych do wycinki przed ich usunięciem, w zakresie występowania chronionych gatunków roślin i innych zwierząt, zwłaszcza tych o pierśnicy powyżej 50 cm, mierzonej na wysokości 130 cm.

W trakcie realizacji inwestycji zapewniony zostanie nadzór ornitologiczny i chiropterologiczny, który przed wycinką drzew i krzewów lub rozbiórką obiektów dokona

ogłędzin pod kątem obecności lęgów ptaków/nietoperzy. W przypadku ich występowania wskaże dopuszczalny termin i sposób wycinki lub rozbiórki obiektów.

Na terenie planowanej inwestycji wyróżniono tereny przyrodniczo cenne od km 31,229 do km 32,100, od km 32,300 do km 33,600, od km 34,000 do km 35,435 linii kolejowej nr 151 oraz od km 1,700 do km 2,100 linii kolejowej 177- z uwagi na kolizje inwestycji z Kanałem Psinka i Kanałem Odry będącym korytarzem ekologicznym, potencjalnymi szlakami migracji płazów oraz miejscami ich rozrodu i bytowania na analizowanym terenie oraz ostojami bytowania zwierząt w postaci przede wszystkim kompleksów zadrzewień.

W związku z tym w decyzji (pkt. II. 7 i 8) określono szereg rozwiązań minimalizujących negatywne oddziaływanie na małe zwierzęta, w tym płazy: w celu ograniczenia możliwości rozrodu zwierząt w pojawiających się na terenie budowy zastoiskach wodnych (które stanowią potencjalne miejsca siedliska płazów), nakazano powstałe zastoiska likwidować na bieżąco w uzgodnieniu i pod nadzorem specjalisty herpetologa, a jednocześnie wskazano na obowiązek stałej kontroli całego placu budowy, dookreślono lokalizację wygradzenia tymczasowego z dookreśleniem parametrów technicznych wygradzenia i sposób ich montażu, obiekt na kanale Psinka dostosowano do migracji tej grupy zwierząt w sposób określony w pkt. II. 9 decyzji. Prace na przedmiotowych odcinkach inwestycji w okresie marzec- październik prowadzone będą pod nadzorem herpetologa.

Przedmiotem analiz było również funkcjonowanie wygradzeń tymczasowych w rejonie drogi serwisowej linii kolejowej (między Kanałem Ulgi, a km 31+229,32 LK nr 151), w kontekście zwiększania zagrożenia kolizji z płazami na tej drodze. W Karcie informacyjnej wyjaśniono, że ruch na tej drodze jest znikomy. Funkcjonujący rów, który przebiega przepustem pod drogą uznano jedynie za potencjalne miejsce migracji płazów. Zatem, nie przewiduje się by lokalizacja wygradzeń tymczasowych w km 29+920 do km 30+500 LK151 przyczyniła się do zwiększenia śmiertelności płazów w tym rejonie, w związku z funkcjonowaniem drogi serwisowej.

W decyzji odstąpiono od obowiązku montażu pułapek łownych. Głównym celem stosowania wygradzeń tymczasowych będzie zabezpieczenie placu budowy i jego zaplecza przed dostępem małych zwierząt, w tym płazów i gadów. Planowane wygradzenia nie będą przecinały lokalnych szlaków migracji (przegradzanie cieków). Okresowe pułapki łowne stosuje się w sytuacji, gdy infrastruktura liniowa lub innego typu inwestycja przecina lokalny szlak migracji uniemożliwiając płazom przedostawanie się z miejsc zimowania do miejsc rozrodu. W przypadku omawianej inwestycji w trakcie jej realizacji zachowane zostaną szlaki migracji, a wygradzenia blokować będą dostęp nie do miejsc rozrodu i zimowania, a do terenów placów budowy i miejsc, w których aktualnie prowadzone są prace budowlane. W związku z tym nie planuje się stosowania okresowych pułapek łownych i ręcznego przenoszenia płazów.

W ramach inwestycji zaplanowano budowę przepustu kolejowego zintegrowanego z ciekami (kanał Psinka w km 34+948 LK151) z funkcją przejścia dla płazów, celem nie pogorszenia ale polepszenia warunków migracji tej grupy zwierząt.

Jak wynika z Karty informacyjnej, obiekt zaprojektowano tak, aby światło poziome wynosiło 3 m, światło pionowe 1,21 m przy długości przepustu 12,08 m. Obiekt został dostosowany do pełnienia funkcji przejścia dla zwierząt (płazów) poprzez wykształcenie obustronnych półek o szerokości 0,5 m zapewniających zachowanie nad półką skrajni pionowej wynoszącej 1 m. Zastosowanie przepustu o funkcjach ekologicznych na przecięciu inwestycji z Kanałem Psinka wynika z aktualnego zagospodarowania terenu – w rejonie przecięcia ciekowi towarzyszą tereny biologiczne czynne sprzyjające migracji płazów.

Zdaniem tut. organu parametry przejścia określone w decyzji (pkt. II. 9) zagwarantują jego wykorzystanie przez zwierzęta, którym są dedykowane. Jakkolwiek zgodnie z analizą Karty informacyjnej na trasie przebiegu istniejącego i planowanego przepustu przyjęto potencjalne migracje tej grupy zwierząt, to nałożenie warunków co do parametrów ww. przejścia jest uzasadnione.

Określono również sposób zagospodarowania póltek, w celu zwiększenia ich funkcjonalności jako łączników na szlakach migracji. Montaż i sposób zagospodarowania póltek możliwy będzie po konsultacji z herpetologiem zgodnie z jego wskazówkami.

Zaplanowanie przejścia dla zwierząt w tym miejscu wynika głównie z zachowania drożności potencjalnego korytarza lokalnych migracji płazów i parametry przejścia odpowiadają głównie tej grupie zwierząt, choć przyjęte parametry pozwolą również na korzystanie z przejścia innym małym zwierzętom. W decyzji nie określono warunków co do realizacji struktur naprowadzających do przejścia.

Z dokumentacji sprawy nie wynika, że w obrębie inwestycji występują masowe migracje tej grupy zwierząt. Koryto ciekru Psinka w naturalny sposób wyznacza oś migracji w tym rejonie, a płazy mogą korzystać z siedlisk towarzyszących ciekowi. Przyjęto zatem, za niezasadne odgradzanie ewentualnie migrujących tym korytarzem płazów od obszarów przyległych. Szczególnie dogodne warunki w tym względzie występują po zachodniej stronie linii kolejowej, gdzie występują tereny niezagospodarowane, pokryte roślinnością. Najścia na półki ukształtowane zostaną w łagodny sposób, umożliwiając wchodzenie na półki małym zwierzętom, w tym płazom.

Podsumowując, nie przewiduje się negatywnego wpływu przebudowy stacji Racibórz z wybranymi elementami infrastruktury kolejowej na obszary objęte ochroną na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. 2021, poz. 1098 z póź. zm.). Teren przedsięwzięcia położony jest poza takimi obszarami. Realizacja przedsięwzięcia nie przyczyni się również do znaczącej degradacji środowiska przyrodniczego inwestycji, przyjęte rozwiązania zminimalizują wpływ inwestycji w trakcie jej realizacji.

Należy zaznaczyć, że Inwestor zobowiązany jest do przestrzegania przepisów dotyczących ochrony gatunkowej z mocy prawa i w sytuacji, gdy kontynuacja prac budowlanych wymagała będzie zniszczenia, zrywania, uszkodzenia roślin, niszczenia siedlisk roślin oraz gatunków zwierząt objętych ochroną, chwytania okazów zwierząt objętych ochroną, czy też przemieszczania ich z miejsc regularnego przebywania na inne miejsca, winno się wstrzymać prace do czasu uzyskania stosownego zezwolenia – tj. decyzji wynikającej z art. 56 ust. 2 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Na zniszczenie siedlisk i osobników gatunków chronionych oraz na przeniesienie niektórych z nich na siedliska zastępcze wymagana jest zgoda właściwego regionalnego dyrektora ochrony środowiska.

W toku postępowania przeanalizowano, czy planowane przedsięwzięcie może wpłynąć na nieosiągnięcie celów środowiskowych jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) i podziemnych (JCWPd) zawartych w planie gospodarowania wodami dorzecza Odry. Obecnie obowiązuje aktualizacja planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, przyjęta Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz.U. 2016 poz. 1967). Analizowane przedsięwzięcie położone jest w zasięgu jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) o nazwie Odra od wypływu ze zb. Polder Buków do Kanału Gliwickiego i kodzie PLRW600019117159, której charakterystyka przedstawia się

następująco: to silnie zmieniona część wód, dla której wyznaczono cel środowiskowy: osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego; możliwość migracji organizmów wodnych na odcinku cieklu istotnego - Odra od Kanału Gliwickiego do wypływu ze Zbiornika Buków i dobrego stanu chemicznego. Ww. JCWP charakteryzuje się słabym potencjałem ekologicznym oraz stanem chemicznym poniżej stanu dobrego. Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje dalszego pogarszania się stanu JCWP w perspektywie długofalowej. Jest to JCWP zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych ze względu na brak możliwości technicznych. Termin osiągnięcia celów środowiskowych przewiduje się w 2027 roku. Przeprowadzona analiza wykazała, że realizacja i eksploatacja planowanego przedsięwzięcia nie wpłynie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych określonych dla ww. JCWP.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w zasięgu jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o kodzie PLGW6000142 charakteryzującej się dobrym stanem chemicznym i ilościowym. Celem środowiskowym dla przedmiotowej JCWPd jest osiągnięcie dobrego stanu chemicznego oraz dobry stan ilościowy. Jest to JCWPd niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Teren inwestycji częściowo znajduje się w granicach obszaru szczególnego zagrożenia powodzią. Zgodnie z art. 77 ustawy z 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 310 ze zm.) zakazuje się na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią gromadzenia ścieków, nawozów naturalnych, środków chemicznych, a także innych substancji lub materiałów, które mogą zanieczyścić wody, oraz prowadzenia przetwarzania odpadów, w szczególności ich składowania. Jeżeli nie spowoduje to zagrożenia dla jakości wód w przypadku wystąpienia powodzi, właściwy organ Wód Polskich może w drodze decyzji zwolnić od ww. zakazów. W przypadku planowanego przedsięwzięcia, gdy zaistnieje taka potrzeba inwestor winien wystąpić o wydanie decyzji zwalniającej z zakazów określonych w art. 77 ww. ustawy.

Jak wynika z dokumentacji przedsięwzięcie położone jest na terenie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 332 - Subniecka kędzierzyńsko-głubczycka i położone jest w zasięgu jego projektowanego obszaru ochronnego. Inwestycja nie znajduje się na terenach ochrony pośredniej strefy ochronnej ujęcia wody.

Inwestycja przecina także rowy melioracyjne w km ok. 30+350, ok. 30+900, ok. 36+270 linii kolejowej nr 151 oraz w km ok. 2+410 linii kolejowej nr 177. Zakres prac realizowanych w tych miejscach związany jest z przebudową sieci srk i nie będzie negatywnie oddziaływał na środowisko gruntowo-wodne.

Po analizie przedstawionych informacji tut. organ uznał, że planowane działania nie wpłyną negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których jest mowa w art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne, a ustanowionych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”, przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz.U. z 2016 r., poz. 1967).

Inwestycja będzie mieć znikomy wpływ na klimat lokalny tego obszaru miasta. Zmiany w pokryciu terenu nie powinny wpływać na wilgotność oraz ruchy mas powietrza.

Planowana inwestycja przyczyni się do ograniczenia emisji zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza, w tym gazów cieplarnianych, poprzez stworzenie atrakcyjnej alternatywy dla podróży pojazdami z silnikami spalinowymi. Przewiduje się, że zakres inwestycyjny poprawi jakość infrastruktury i przyczyni się do wzrostu płynności ruchu, co wpłynie na poprawę efektywności energetycznej. Zmniejszenie ilości zużywanego paliwa będzie miało bezpośrednie przełożenie na redukcję emisji gazów cieplarnianych.



Podstawowymi elementami opisu cech klimatu od skali globalnej po lokalną w klimatologii są temperatura powietrza i opady atmosferyczne. Na podstawie wieloletnich obserwacji przebiegu temperatury powietrza określa się oscylacje i tendencje temperatury w krótszych lub dłuższych okresach, identyfikując je, jako cykle ociepleń czy ochłodzeń. W seriach opadowych – wyróżnia się okresy suche, wilgotne lub normalne. W Polsce dwa ostatnie dziesięciolecia XX wieku i pierwsza dekada XXI wieku są najcieplejszymi w historii instrumentalnych obserwacji w Polsce. We wszystkich porach roku obserwowany jest wzrost temperatury powietrza, z tym że zdecydowanie silniejszy jest w zimie, a słabszy w lecie. Analiza przewidywanych zmian klimatu wskazuje na to, że w ciągu najbliższych dziesięcioleci:

- 1) nastąpi ocieplenie, wyrażone wzrostem średniej temperatury dobowej oraz zmniejszeniem liczby dni chłodnych, zmniejszy się okres zalegania pokrywy śnieżnej na gruncie,
- 2) zwiększą się opady, wyrażone zarówno wzrostem maksymalnego opadu dobowego oraz liczbą dni z opadami ekstremalnymi, przy jednoczesnym zmniejszeniu liczby dni, w których opady występują,
- 3) parametry klimatu będą się charakteryzować dużą zmiennością w odniesieniu do wartości ekstremalnych.

Na etapie prac budowlanych należy liczyć się z wystąpieniem krótkotrwałych uciążliwości związanych z bezpośrednią emisją gazów cieplarnianych, w szczególności dwutlenku węgla. Będzie ona wynikać z procesu spalania paliw w silnikach pojazdów i maszyn wykorzystywanych na etapie budowy, głównie ciężkiego sprzętu budowlanego (spycharki, ładowarki, transport ciężarowy itp.). Emisja tych zanieczyszczeń będzie koncentrować się w obrębie prowadzonych prac przy linii kolejowej. Wykorzystane do pracy pojazdy będą posiadać aktualne przeglądy techniczne. Emisja pośrednia gazów cieplarnianych, na etapie eksploatacji, w tym głównie CO<sub>2</sub>, będzie związana przede wszystkim ze zużyciem prądu i będzie ona powstawać w miejscu jej wytworzenia tj. w elektrowni.

Mając na uwadze powyższe, jak również chwilowy i przemijający charakter oddziaływania (ustaną wraz z zakończeniem prac), jak i krótki okres trwania budowy, oddziaływanie na klimat i jego zmiany należy uznać, jako mało istotne.

Po przeprowadzonych pracach poprawi się płynność ruchu, a transport kolejowy (przedmiotowa linia kolejowa), zwiększy swoją atrakcyjność przewozową, co przyczyni się do przejęcia części ruchu drogowego, zarówno indywidualnego, jak i publicznego. Zmniejszenie liczby pojazdów drogowych w znaczny sposób przyczyni się do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych.

Biorąc powyższe pod uwagę należy stwierdzić, że planowana modernizacja wpłynie pozytywnie na emisję gazów cieplarnianych, a co za tym idzie – nie będzie się przyczyniać do intensyfikacji zachodzących zmian klimatu.

Najbardziej istotnymi zjawiskami z punktu widzenia oddziaływania na infrastrukturę kolejową na etapie eksploatacji linii kolejowej, objętej niniejszym przedsięwzięciem są: wyładowania atmosferyczne, niskie temperatury i opady śniegu.

PKP PLK S.A. wprowadziła procedurę SMS-PW-06 „Zarządzanie kryzysowe”, która zgodnie z art. 5 pkt 8 tej procedury 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.

Mając na uwadze położenie przebudowywanych linii kolejowych w odległości ok. 10 km (mierzone w linii prostej) od granicy państwa oraz że obszar, na który będzie oddziaływać planowane przedsięwzięcie bezpośrednio graniczy z przedsięwzięciem, można wnioskować, iż nie będzie ono w żadnym z możliwych elementów środowiska oddziaływać na tereny państw ościennych, zatem nie istnieje konieczność przeprowadzania postępowania transgranicznego.

Realizacja przedsięwzięcia nie jest uzależniona od ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz.U. 2021 r., poz. 1973 ze zm.), ponieważ dotrzymane będą standardy jakości środowiska.

Oceniając przewidywany wpływ przedsięwzięcia na środowisko i stwierdzając brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, tutejszy organ kierował się następującymi uwarunkowaniami:

1) rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

- a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji – skala przedsięwzięcia o charakterze lokalnym. Powierzchnia terenu inwestycji – w granicach terenu kolejowego w stanie istniejącym, w trakcie prowadzenia prac budowlanych oraz po realizacji inwestycji jest taka sama i wynosi około 86 ha. Zakres prac nie przewiduje pozyskiwania dodatkowego terenu poza będącym w dyspozycji inwestora,
- b) różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi - teren inwestycji obejmuje w głównej mierze istniejące tereny kolejowe w sąsiedztwie obszarów zurbanizowanych i przekształconych przez człowieka, przez co przedstawia niewielką wartość przyrodniczą. Z przedstawionych wyników prowadzonych oględzin terenowych wynika, że teren inwestycji nie przedstawia ponadprzeciętnych wartości przyrodniczych, nie występują tu siedliska i stanowiska roślin chronionych, w rozumieniu rozporządzenia z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000. Inwestycja nie będzie wykorzystywała surowców naturalnych,
- c) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie – nie przewiduje się kumulowania oddziaływania linii kolejowych z innymi przedsięwzięciami, które mogłyby znacząco wpływać na stan środowiska oraz na tworzenie bariery migracyjnej dla zwierząt,
- d) emisji i występowania innych uciążliwości – Inwestor przewidział stosowne środki minimalizujące oddziaływania na etapie realizacji jak i eksploatacji przedsięwzięcia, m.in. organizacja robót, w taki sposób, aby praca najgłośniejszych maszyn była możliwie krótka w rejonie terenów zabudowanych oraz posadowienie ekranów akustycznych, które po zrealizowaniu przedsięwzięcia zapewnią dotrzymanie standardów akustycznych na terenach podlegających ochronie akustycznej; park maszynowy organizowany będzie tak, aby był on zlokalizowany poza dolinami cieków czy też rowów melioracyjnych, zapewnione zostaną również środki oraz działania minimalizujące oddziaływanie na środowisko przyrodnicze (m. in. wycinka drzew i krzewów poza okresem lęgowym ptaków, ochrona drzew nieprzeznaczonych do

- wycinki, ochrona zwierząt przed nieumyślnym zabijaniem i zapewnienie nadzoru przyrodniczego w trakcie prac związanych z realizacją przedsięwzięcia),
- e) ryzyka wystąpienia poważnej awarii – linie kolejowe nie zaliczają się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska,
- 2) usytuowanie przedsięwzięcia poza: obszarami wodno-błotnymi oraz innymi obszarami o płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszarami wybrzeży, górskimi, obszarami przylegającymi do jezior oraz uzdrowisk i obszarami ochrony uzdrowiskowej, formami ochrony przyrody,
- 3) rodzaj i skala możliwego oddziaływania, rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt 1 i 2, wynikające z:
- a) zasięgu oddziaływania – oddziaływanie linii kolejowych jest oddziaływaniem lokalnym, ograniczonym do najbliższego sąsiedztwa linii, po zastosowaniu środków minimalizujących oddziaływanie nie zostaną objęte tereny podlegające ochronie akustycznej, obiekty zabytkowe oraz obszary chronione na podstawie innych przepisów, w tym o ochronie przyrody,
  - b) braku transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Raciborzu opinią z 20.01.2021 r. znak ONS/ZNS.523.1.2021, przedstawił swoje stanowisko o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia, które podtrzymał pismem z 23.06.2021 r. znak ONS/ZNS.523.1.2021 (stanowiącym odpowiedź na przesłane w toku postępowania uzupełnienia inwestora z 26.02.2021 r. znak IOS6-452.19.2021.ID.1. IRE-02308-I (aneks nr 2), z 31.05.2021 r. znak IOS6-452.19.2021.ID.3. IRE-02308-I (aneks nr 3)). Należy jednak zauważyć, iż w toku prowadzonego postępowania, na wezwanie tut. organu, inwestor złożył kolejne (poza aneksem 1, 2, 3) dodatkowe wyjaśnienia do przedłożonych dokumentów dotyczące przede wszystkim kwestii przyrodniczych (aneks 4 i 5). Opinia sanitarna wraz z ww. pismem podtrzymującym stanowisko inspektora sanitarnego, została wydana przed kolejnym uzupełnieniem dokumentacji (aneks 4 i 5). Mając na uwadze fakt, iż złożone uzupełnienia (z 13.08.2021 r. znak IOS6-452.19.2021.ID.5. IRE-02308-I (aneks nr 4) i z 26.10.2021 r. znak IOS6-452.19.2021.ID.6. IRE-02308-I (aneks nr 5)) dotyczyły kwestii ochrony przyrody stwierdzono, iż właściwym do przeprowadzenia weryfikacji dokumentacji w zakresie uwarunkowań przyrodniczych jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach zatem ww. opinię sanitarną z 20.01.2021 r. znak ONS/ZNS.523.1.2021 (podtrzymaną pismem 23.06.2021 r.) uznano za wystarczającą i nie wystąpiono ponownie do właściwego organu inspekcji sanitarnej o jej podtrzymanie lub ewentualną zmianę.

Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach przedłożył opinię z 2.02.2021 r. znak GL.RZŚ.435.4m.2021.AS1. W związku z faktem, iż inwestor, na wezwanie tut. organu, przedłożył uzupełnienia do Karty informacyjnej (z 26.02.2021 r. znak IOS6-452.19.2021.ID.1. IRE-02308-I (aneks nr 2), z 31.05.2021 r. znak IOS6-452.19.2021.ID.3. IRE-02308-I (aneks nr 3)) tut. organ wystąpił do właściwego organu wodnoprawnego z prośbą o ponowną opinię lub podtrzymanie stanowiska wyrażonego ww. opinią z 2.02.2021 r. Uwzględniając powyższe, Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach przedłożył nową opinię z 23.06.2021 r. znak:

GL.RZŚ.435.4m.2021.AS1/KK. W przedmiotowej opinii przedstawiono stanowisko o odstąpieniu od konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, wskazując jednocześnie warunki realizacji przedsięwzięcia, które w części uwzględniono w sentencji decyzji. Wskazane w sentencji warunki realizacji przedsięwzięcia mają na celu ograniczenie oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne etapu realizacji i prowadzonych wtedy prac montażowo-budowlanych oraz etapu eksploatacji przedsięwzięcia. Poniżej przytoczono część warunków wynikających z opinii Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach z 23.06.2021 r. i określono w jakim zakresie zostały uwzględnione w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

- 1) zaplecza budowy (baza sprzętowo - materiałowa, miejsca magazynowania odpadów) organizować poza dolinami cieków (odległość 50 m) oraz poza obszarami zagrożonymi powodzią.

W decyzji doszczegółowiono ww. warunek poprzez szczegółowe wskazanie w tabeli 1 terenów wykluczonych z lokalizacji zaplecza budowy oraz baz materiałowo-sprzętowych, a także dróg dojazdowych.

- 2) czas odwodnienia wykopów budowlanych powinien być ograniczony do niezbędnego minimum.

Warunku powyższego nie uwzględniono ponieważ nie jest on precyzyjny i nie określa działań minimalizujących oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia, wynikających z uwarunkowań środowiskowych,

- 3) zaplecze budowy powinno być zaopatrzone w systematycznie opróżniane przenośne sanitariaty, natomiast powstałe w trakcie realizacji inwestycji ścieki i odpady powinny być na bieżąco usuwane z terenu budowy,
- 4) zaplecza zorganizować z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni,
- 5) zaplecza budowy wyposażać w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw do gruntu,
- 6) płyny eksploatacyjne (smary, paliwa, itp.) lub odpady w postaci ciekłej przechowywać w szczelnych zbiornikach, a wszelkie awaryjne rozlania bezzwłocznie usuwać za pomocą środków sorpcyjnych, które następnie będą przekazywane do unieszkodliwienia,
- 7) stan techniczny maszyn budowlanych i środków transportu powinien być regularnie sprawdzany przez Wykonawcę prac, w celu wyeliminowania zanieczyszczenia gruntu w wyniku ewentualnego wycieku zanieczyszczeń do gruntu.

Obowiązek wyposażenia placu budowy w sanitariaty wynika z przepisów prawa (rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. z 2003 nr 47 poz.401)), zatem nie wymaga to regulowania niniejszą decyzją. Wskazane warunki dotyczą dobrych praktyk stosowanych w budownictwie m.in.: unikanie niekontrolowanego zanieczyszczenia wód i gruntu oraz wynikają z obowiązujących przepisów prawa. Warunki dotyczące organizacji zaplecza budowy zostały doszczegółowione w pkt. II. 14, 15 i 16 niniejszej decyzji.

- 8) po zakończeniu prac budowlanych należy uporządkować teren w granicach inwestycji.

Warunek ten został uwzględniony i doprecyzowany w punkcie II. 10 decyzji,

- 9) wody deszczowe skierowane do rowów i cieków odprowadzać w sposób nie powodujący zalania terenów przyległych,
- 10) wody opadowe i roztopowe z terenu inwestycji wprowadzane do ziemi lub do cieków powinny spełniać wymogi określone w Rozporządzeniu 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.2019, poz. 1311).
- 11) przekroczenia cieków przez obiekty inżynierskie wykonać zgodnie z wydanymi dla nich warunkami technicznymi,

Powyższe warunki wynikają z obowiązujących przepisów prawa, m.in. z ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne i w związku z tym nie zostały uwzględnione w sentencji decyzji.

- 12) działania obejmujące kształtowanie koryt cieków, regulację wód i przebudowę urządzeń wodnych powinny zapewnić swobodny przepływ wód oraz nie powodować podtopień, cofek, spiętrzeń,

Powyższy warunek jest nieprecyzyjny i nie został uwzględniony w decyzji ponieważ uznano, iż wskazane już w sentencji decyzji warunki dotyczące pracy w korytach cieków (m.in. dotyczące prac prowadzonych na rzece Odrze i Kanale Psinka) są wystarczające w celu zapewnienia właściwego postępowania na etapie realizacji, nie powodującego znaczącego wpływu na środowisko.

- 13) prace w ciekach lub w ich pobliżu należy prowadzić w sposób:

- a) eliminujący lub ograniczający do niezbędnego minimum ingerencję w elementy biologiczne, hydromorfologiczne i fizykochemiczne wód cieków;
- b) ograniczający nieuzasadnione zmętnienie wód płynących;
- c) ograniczający do niezbędnego minimum wprowadzanie w koryto cieków ciężkiego sprzętu i prowadzenie prac w korycie w okresie niskich stanów wód, jeżeli jest to możliwe;
- d) z zabezpieczeniem koryta cieku przed osuwaniem się materiału ziemnego do koryta, powodującego w wodach płynących zwiększenie ilości zawiesiny oraz przed przedostawaniem się do wód materiałów budowlanych i odpadów;
- e) w celu zapewnienia swobodnego przepływu wód w korytach cieków oraz ograniczenia zaburzenia stosunków wodnych na przebudowywanych odcinkach cieków oraz rowów melioracyjnych, należy zastosować rozwiązania czasowe umożliwiające swobodne wykonywanie prac w samym korycie bez narażenia wód cieku na niekontrolowane zanieczyszczenia oraz zachowanie swobodnego przepływu tych wód.

Powyższe warunki są nieprecyzyjne i nie zostały uwzględnione w decyzji. Dotyczą one dobrych praktyk stosowanych w budownictwie tj.: ograniczania ingerencji w ciek, unikania nieuzasadnionego zmętnienia i zanieczyszczenia wód, prowadzenia prac przy niskim stanie wód (jeśli jest to możliwe), unikanie niekontrolowanego zanieczyszczenia wód. Informacje, których one dotyczą zostały w części uwzględnione i szczegółowo opisane w punkcie II. 2 niniejszej decyzji.

Ponadto wskazane w wyżej ww. opinii ogólne zasady ograniczania oddziaływania na środowisko wynikają wprost z przepisów prawa, bowiem zgodnie z art. 74 ustawy Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz.U. z 2021 poz. 1973) w trakcie realizacji inwestycji należy zapewnić oszczędne korzystanie z terenu, a zgodnie z art. 75 tej ustawy uwzględnić ochronę środowiska w podejmowanych działaniach. W związku z powyższym oczywiste jest, że

w trakcie realizacji inwestycji jest niedopuszczalne celowe zmętnianie i zanieczyszczanie wód, czy nieuzasadniona ingerencja w koryto cieków lub zakłócenia swobodnego przepływu wód oraz powodowanie podtopień, cofek, spiętrzeń. W związku z powyższym nie nakładano dodatkowych uwarunkowań w tym zakresie. W niniejszej decyzji, biorąc pod uwagę zaproponowane przez inwestora rozwiązania, nałożony został szereg warunków zapewniających, właściwe i niepowodujące strat w środowisku, wykonywanie prac na etapie realizacji przedsięwzięcia.

Podobnie, jak w przypadku opinii sanitarnej z 20.01.2021 r. znak ONS/ZNS.523.1.2021 (podtrzymanej pismem z 23.06.2021 r.), mimo dodatkowych uzupełnień inwestora (z 13.08.2021 r. znak IOS6-452.19.2021.ID.5.IRE-02308-I (aneks nr 4) i z 26.10.2021 r. znak IOS6-452.19.2021.ID.6. IRE-02308-I (aneks nr 5)) dotyczących kwestii uwarunkowań przyrodniczych, tut. organ stwierdził, iż właściwym do przeprowadzenia weryfikacji dokumentacji w zakresie uwarunkowań przyrodniczych jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach zatem ww. opinię Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach z 23.06.2021 r. znak: GL.RZŚ.435.4m.2021.AS1/KK uznał za wystarczającą.

Na podstawie analiz przeprowadzonych w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia wraz z uzupełnieniami określono oddziaływania i zagrożenia środowiska związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia. Zaproponowano środki zapobiegawcze i minimalizujące potencjalne negatywne oddziaływania przedmiotowej inwestycji, a także wskazano wytyczne, które powinny zostać uwzględnione w projekcie budowlanym.

Wobec powyższego tutejszy organ biorąc m.in. pod uwagę powyższe stanowiska oraz uwarunkowania nie nałożył obowiązku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Po zebraniu całego materiału dowodowego, strony zostały powiadomione o tym fakcie (obwieszczeniem z 22 listopada 2021 r. znak WOOŚ.420.40.2020.MK1.18) i poinformowane, że w terminie 7 dni od zawiadomienia, mogą się wypowiedzieć co do zebranych dowodów w przedmiotowej sprawie. Żadna ze stron nie skorzystała z przysługującego jej prawa i nie wniosła uwag do prowadzonego postępowania. Tym samym organ wypełnił zapis art. 10 Kodeksu postępowania administracyjnego, obligujący do zapewnienia stronom czynnego udziału w postępowaniu i umożliwił wypowiedzenie się co do zebranych dowodów.

Biorąc pod uwagę powyższe orzeczono jak w sentencji.

## **POUCZENIE**

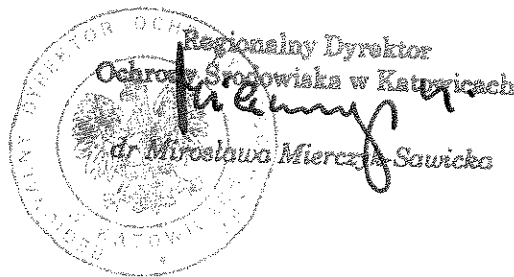
Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

W trakcie biegu terminu do odwołania, strona ma prawo do zrzeczenia się odwołania. 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.

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.

Załącznik:

Charakterystyka przedsięwzięcia



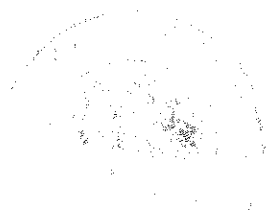
Otrzymują:

1. Pani Ewa Makosz  
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
Centrala Biuro Ochrony Środowiska  
ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
2. Pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa w związku z art. 74 ust. 3 ustawy oos.

Do wiadomości (ePUAP):

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Raciborzu - zgodnie z art. 74 ust. 4 ustawy oos
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach  
Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie - zgodnie z art. 74 ust. 4 ustawy oos
3. Starosta Raciborski - zgodnie z art. 86a ustawy oos
4. WOOS – aa

Zgodnie z ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2021 r. poz. 1923), za wydanie decyzji 24 lutego 2020 r. uiszczono opłatę skarbową w wysokości 205 zł na konto Urzędu Miasta Katowice.  
gł. specjalista Małgorzata Kuballa





## Charakterystyka przedsięwzięcia

Inwestor: Spółka Akcyjna PKP Polskie Linie Kolejowe z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74,

### I. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w południowej części Polski, w województwie śląskim na terenie powiatu raciborskiego w mieście Racibórz. Zamierzenie obejmuje przebudowę układu torowego wraz z niezbędną infrastrukturą w rejonie stacji PKP Racibórz (linie kolejowe nr 151, nr 177) na odcinku od km ok. 31+229,32 do km ok. 35+435,10 linii kolejowej nr 151 oraz od km ok.-0+293 do km ok. 2+100 linii kolejowej nr 177. Zakres planowanej inwestycji przecina rzekę Odrę w km ok. 31+774 linii kolejowej nr 151, kanał Psinka w km 34+948, a także rowy melioracyjne w km ok. 30+350, ok. 30+900, ok. 36+270 linii kolejowej nr 151 oraz w km ok. 2+410 linii kolejowej nr 177. Teren, na którym realizowana będzie inwestycja sąsiaduje z korytem Kanału Ulgi.

### II. Opis planowanego zamierzenia

Zakres prac związanych z przebudową układu torowego obejmuje odcinek linii kolejowej nr 151 od km ok. 31+229,32 do km ok. 35+435,10 oraz odcinek linii kolejowej nr 177 od km ok.-0+293 do km ok. 2+100. Realizacja inwestycji obejmuje kompleksową wymianę nawierzchni torów i rozjazdów wraz z infrastrukturą peronową, wzmocnieniem górnych partii podtorza, przebudowę systemu odwodnienia, przebudowę geometrii torów dostosowując stację Racibórz do wymaganej klasy prędkości kolejowej.

W zakresie infrastruktury kolejowej projektuje się nową nawierzchnię torową o następujących parametrach:

- tory główne zasadnicze klasy technicznej 1, standard konstrukcyjny wariant 1.1: nawierzchnia z nowych szyn bezстыkowych typu 60E1 na podkładach strunobetonowych PS-94 z przytwierdzeniem sprężystym typu SB na podsypce tłuczniowej min. 0,35 m;
- tory główne dodatkowe w klasie technicznej 2, standard konstrukcyjny wariant 2.1 i 2.3: nawierzchnia z nowych szyn bezстыkowych typu 49E1/60E1 na podkładach strunobetonowych PS-83 z przytwierdzeniem sprężystym typu SB na podsypce tłuczniowej min 0,30 m;
- tory odstawcze, wyciągowe i żeberka ochronne w klasie technicznej 3, standard konstrukcyjny wariant 3.4: nawierzchnia z szyn bezстыkowych typu 49E1 na podkładach strunobetonowych PS-83 z przytwierdzeniem sprężystym typu SB na podsypce tłuczniowej min 0,25 m.

Odwodnienie nawierzchni układu torowego w obrębie stacji Racibórz zaprojektowano w postaci odwodnienia liniowego ze studniami rewizyjnymi. Odwodnienie liniowe na międzytorzu projektuje się jako drenaż lekki z rur drenarskich PVC o minimalnej średnicy Ø160mm, perforowana na całym obwodzie.

Dodatkowo zostanie wykonane oczyszczenie i udrożnienie istniejących rowów znajdujących się w km od ok. 34+850 do końca opracowania, bez zmiany pochylenia i sposobu utwardzenia powierzchni skarp i dna.

1. Realizacja inwestycji obejmuje przebudowę układu drogowego:

- a) skrzyżowania linii kolejowej nr 151 z drogą wojewódzką nr 935 (ul. Rybnicka / ul. Bosacka) DW 935 i ul. Piastowskiej oraz ulic: Katarzyny, Fabrycznej i Zielonej w obrębie krzyżowań z DW 935 wraz z wykonaniem nowych konstrukcji nawierzchni i wzmocnieniem podłoża, budowę ścieżki pieszo – rowerowej, chodników oraz ścian oporowych i palisad. W ramach inwestycji projektowana jest przebudowa zjazdów indywidualnych i publicznych,
- b) skrzyżowania linii kolejowej LK 151 z ul. Piaskową (drogą powiatową nr 3548 S) wraz z przebudową odcinków dróg na dojazdach do skrzyżowania,
- c) skrzyżowania linii kolejowej LK 151 z ul. Josepha von Eichendorffa (drogą gminną nr 290041S) w Raciborzu, wraz z przebudową odcinków dróg na dojazdach do skrzyżowania,

oraz budowę zjazdu indywidualnego:

- a) z ul. Łąkowej do działki nr ew. 2663/118 w Raciborzu. Teren, na którym usytuowany został zjazd położony jest na obszarze przejazdu kolejowo drogowego. Projektowany zjazd umożliwi dojazd do projektowanej nastawni. Nawierzchnia zjazdu zostanie wykonana z kostek brukowych betonowych,
- b) z ul. Stalowej do działki nr ew. 785/118 w Raciborzu- Teren, na którym usytuowany został zjazd położony jest w pasie drogowym ul. Stalowej, między jezdnią, a granicą pasa drogowego. Projektowany zjazd umożliwi połączenie projektowanej drogi wewnętrznej z ulicą Stalową. Nawierzchnia zjazdu zostanie wykonana z betonu asfaltowego,
- c) drogi wewnętrznej na części działki nr 3814/85, obręb 0007.AR\_2 Racibórz oraz utwardzenie powierzchni gruntu na częściach działek nr 3813/109, 3811/109, 3711/118, 786/118, 3809/117, 3807/117, 3805/114, 3803/115, 3818/115 w obrębie 0007.AR\_2 Racibórz oraz na częściach działek nr 1051/57 i 1053/56 w obrębie 0009.AR\_2 Studzienna. Na tym obszarze znajdują się: droga kolejowa, budynki oraz urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej. W ramach inwestycji projektowana jest nawierzchnia asfaltowa. Woda opadowa z projektowanych pasów drogowych odprowadzana będzie do projektowanej kanalizacji deszczowej.

2. Inwestycja obejmuje również:

- a) przebudowę przejazdu kolejowo-drogowego na linii kolejowej nr 151 w ciągu drogi nr 290120S (ul. Łąkowa) w Raciborzu. W ramach inwestycji projektowana jest przebudowa przejazdu kolejowo-drogowego oraz wykonanie nowej konstrukcji jezdni ul. Łąkowej na odcinku objętym demontażem istniejącego przejazdu kolejowo-drogowego,
- b) przebudowę przejazdu kolejowo-drogowego na linii kolejowej nr 151 w ciągu drogi nr 290206S (ul. Sosnowiecka) w Raciborzu. Projektowana jest przebudowa przejazdu kolejowo-drogowego przy użyciu płyt żelbetowych,
- c) budowę przejazdu kolejowo-drogowego na linii kolejowej nr 177 w ciągu drogi wewnętrznej w Raciborzu. Inwestycja usytuowana jest w pasie drogowym ulicy Łąkowej, oraz na obszarze kolejowym usytuowanym na południe od ul. Łąkowej.

3. W zakresie obiektów inżynierskich przewiduje się :

- a) rozbiórkę i budowę wiaduktu kolejowego w km 31+559 Lk 151 z budową ścian oporowych wzdłuż drogi dojazdowej do wiaduktu,
- b) rozbudowę mostu kolejowego w km 31+744 LK nr 151 nad rzeką Odrą (parametry światła mostu: 10,24m+3x9,60m+9,55m).

W ramach rozbudowy mostu kolejowego na rzece Odrze w Raciborzu nie przewiduje się prac związanych z regulacją i umocnieniem koryta rzeki z wyjątkiem:

- zabezpieczenia fundamentów pozostawianych filarów nurtowych istniejącego mostu;
- zabezpieczenia fundamentu pozostawianego istniejącego przyczółka od strony Chałupek (stacji Racibórz) znajdującego się w korycie rzeki, wraz z lokalnym umocnieniem powierzchni skarp obwałowania na szerokości konstrukcji zabezpieczającej przyczółek oraz budową schodów skarpowych dla obsługi.

W ramach rozbudowy obiektu planowana jest:

- rozbiórka istniejącej i wykonanie nowej, ciągłej konstrukcji nośnej przęseł,
  - rozbiórka istniejącego i budowa nowego przyczółka od strony stacji Racibórz-Markowice,
  - nadbudowa istniejących filarów celem dostosowania do rzędnych wysokościowych nowej konstrukcji przęseł,
  - wzmocnienie korpusów istniejących filarów poprzez wykonanie na całej ich wysokości płaszczy żelbetowych gr. 20 cm,
  - zabezpieczenie fundamentów istniejących filarów nurtowych przez wybitcie wokół fundamentów ścianek szczelnych z grodzic stalowych oraz wykonanie wypełnienia z betonu do poziomu istniejącego dna rzeki – ścianki stalowe po zakończeniu robót zabezpieczających zostaną obcięte na poziomie istniejącego dna rzeki ,
  - zabezpieczenie fundamentu istniejącego przyczółka od strony stacji Racibórz przez wybitcie wokół fundamentu ścianki szczelnej oraz wykonanie wypełnienia z betonu z uformowaniem przed przyczółkiem poziomej półki dla obsługi, o szerokości 1,8 m,
  - wykonanie systemu odwodnienia przęseł – wody opadowe odprowadzane będą przy filarach w osiach 3 i 5, bezpośrednio do rz. Odry,
  - montaż elementów wyposażenia (chodniki, pomosty dla obsługi, balustrady, itp.,
  - umocnienie skarp przy obiekcie z wykonaniem schodów skarpowych dla obsługi,
- c) rozbiórkę i budowę przejścia pod torami w km 32+194 LK nr 151. Nowobudowane przejście pod torami w km proj. 32+194 zapewni połączenie pomiędzy budynkiem dworca a peronami. Skomunikowanie przejścia z poziomem peronów i chodnika zostanie zapewnione poprzez wykonanie schodów i pochylni,
- d) rozbiórkę i budowę wiaduktów w km 32+310 LK nr 151 nad ul. Piaskową (w ramach budowy wiaduktu przewiduje się pozostawienie części istniejących przyczółków i ścian oporowych oraz budowę nowej ściany oporowej wzdłuż ul. Kolejowej) oraz w km 33+382 LK nr 151 (w ramach budowy wiaduktu kolejowego przewidziana jest również budowa szczelnej wanny żelbetowej pod ul. Eichendorffa na dojazdach do wiaduktu oraz budowa ścian oporowych wzdłuż drogi dojazdowej do wiaduktu - wzdłuż ul. Eichendorffa, a także ściany oporowej wzdłuż ul. Dąbrowszczaków,
- e) rozbiórkę przepustu w km 33+555 oraz rozbiórkę i budowę przepustu kolejowego na Kanale Psinka w km 34+948 LK 151. Przewidziana jest regulacja kanału

w przepuście i bezpośrednio przed i za przepustem - przed przepustem na odcinku 9 m, za przepustem na odcinku 7 m. Długość odcinka regulacji, korekty kanału to 28 m. Skorygowane zostaną skarpy przy przepuście i szerokości dna cieku przy przepuście. Szerokość dna kanału w przepuście 1,4 m, przed i za przepustem około 1,4 m. Nachylenie skarp 1:1,5.

Realizacja inwestycji obejmuje przebudowę sieci, instalacji i urządzeń sanitarnych, w tym sieci kanalizacji deszczowej, sieci kanalizacji sanitarnej, sieci elektrycznej i gazowej oraz wodociągowej budowę kanalizacji deszczowej dla potrzeb odprowadzenia wód opadowych i roztopowych z odwodnienia torowiska, przebudowywanych dróg, obiektów inżynierskich i obiektów kubaturowych.

Odbiornikiem wód deszczowych i opadowych dla projektowanej kanalizacji deszczowej odwadniającej drogi i tereny miejskie zostanie wykorzystana istniejąca kanalizacja deszczowa. Przed wybranymi odbiornikami przewiduje się zastosowanie zbiorników retencyjnych żelbetowych w celu ograniczenia dopływu wód opadowych i roztopowych z przebudowywanych dróg i torowiska.

Zbiorniki dla wód deszczowych i opadowych z projektowanej kanalizacji deszczowej odwadniającej drogi zaprojektowano w następujących lokalizacjach:

- w poboczu ul. Bosackiej, w rejonie projektowanego wiaduktu kolejowego w km 31+557,
- w poboczu ul. Piaskowej, w rejonie projektowanego wiaduktu kolejowego w km 32+304.

Zbiorniki dla wód deszczowych i opadowych z projektowanej kanalizacji deszczowej odwadniającej obszar kolejowy zaprojektowano na obszarze kolejowym w następujących lokalizacjach:

- ok. km 32+200, po północnej stronie ul. Piaskowej,
- ok. km 32+500, po południowej stronie ul. Piaskowej
- ok. km 32+800, w rejonie ul. Kolejowej,
- ok. km 33+500, w rejonie ul. 1 Maja.

W przypadku braku możliwości odpływu grawitacyjnego do odbiornika przewiduje się zastosowanie przepompowni wód deszczowych. Odbiornikiem kanalizacji deszczowej jest docelowo rzeka Odra.

Zakres przebudowy sieci trakcyjnej obejmuje odcinek linii kolejowej nr 151 od km ok. 31+229,32 do km ok. 35+585,00. W związku z przebudową układu torowego na stacji Racibórz zostanie wykonana całkowita przebudowa sieci trakcyjnej. Istniejąca sieć wraz z konstrukcjami zostanie rozebrana i zostanie wybudowana nowa sieć trakcyjna. Dla torów głównych zasadniczych projektuje się sieć typu YC150-2CS150, w torach głównych dodatkowych oraz w przejściach rozjazdowych torów zasadniczych projektuje się sieć typu C120-2C. Dla torów bocznych przewidziano sieć typu C95 C. Zaprojektowano podwieszenie sieci do konstrukcji wsporczych na podwieszeniach rurowych.

W związku z kolizją zamierzenia inwestycyjnego z istniejącymi sieciami elektrycznymi na odcinku od km 31,420 do 35+400 projektuje się przebudowę linii kablowych niskiego napięcia kablami o średnicy od 22 mm do 40 mm, linie średniego napięcia kablami o średnicy od 38 mm do 50 mm. Przebudowę projektuje się w wykopach liniowych zlokalizowanych na ławie torowiska oraz w minimalnej odległości potrzebnej do przebudowy. Na tym odcinku przekraczane będą dwa cieki: rzeka Odra (ok. 31+774 km lk nr 151) i Kanał

Psinka (34+948 km lk nr 151). W przypadku rzeki Odry kable układane będą w kanalizacji kablowej na obiekcie mostowym. Przy przekroczeniu Kanału Psinka planuje się zastosować przewiert sterowany, z uwagi jednak na fakt, że odcinek ten i tak objęty będzie pracami (rozbiórka i budowa przepustu) inwestor rozważa możliwość przekroczenia cieku przekopem otwartym.

Realizacja inwestycji obejmuje budowę nastawni jako budynku dwukondygnacyjnego, niepodpiwniczonego. Planuje się likwidację istniejących peronów, a następnie budowę nowych peronów na stacji Racibórz w celu zapewnienia jak najlepszego dostępu podróżnych do infrastruktury pasażerskiej, ze szczególnym uwzględnieniem osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Perony 1 i 2 oraz przejście podziemne zostaną wyposażone w elementy małej architektury i informacji podróżnych.

W ramach przedsięwzięcia prowadzone będą prace rozbiórkowe istniejącej infrastruktury kolejowej – tory, podtorze, słupy sieci trakcyjnej itp. oraz rozbiórki obiektów inżynierskich i inżynieryjnych (m.in. most na rzece Odrze, przepust na Kanale Psinka). Prace rozbiórkowe prowadzone będą ręcznie oraz maszynami.

Na etapie realizacji prac budowlanych wykorzystanie materiałów związane będzie głównie z wymianą nawierzchni i podtorza, rozbiórką istniejących obiektów i elementów oraz budowie nowych. Materiały wykorzystywane podczas przebudowy to przede wszystkim kruszywo, piasek, żwir czy też kamień, stosowane do podbudowy, podkłady kolejowe, szyny stalowe, jak również cement, beton, elementy konstrukcyjne, kable itp. W związku z prowadzonymi pracami zastosowane będą podkłady strunobetonowe na podłożu z kruszywa na całej długości linii kolejowych wraz z szynami bezстыkowymi.

Do realizacji inwestycji konieczne będzie wykorzystanie ciężkiego sprzętu budowlanego m. in.: samochodów ciężarowych – do transportu sprzętu i materiałów budowlanych; maszyn do rozbiórki; koparek i ładowarek, walców i zagęszczarek, betoniarek – do zagęszczania gruntów, wykorzystywane będą także samochody ciężarowe – do transportu sprzętu i materiałów budowlanych i pociągi do układania torów oraz wagony do transportu i wbudowywania podsypki.

W ramach inwestycji zaplanowano budowę przepustu kolejowego zintegrowanego z ciekim (kanał Psinka w km 34+948 LK151) z funkcją przejścia dla płazów.

Obiekt zaprojektowano tak, aby światło poziome wynosiło 3 m, światło pionowe 1,21 m przy długości przepustu 12,08 m. Obiekt zostanie dostosowany do pełnienia funkcji przejścia dla zwierząt (płazów) poprzez wykształcenie obustronnych półek o szerokości 0,5 m zapewniających zachowanie nad półką skrajni pionowej wynoszącej 1 m.

W ramach przebudowy przepustu kolejowego na Kanale Psinka, wykonane zostaną prace związane z regulacją i umocnieniem kanału. Długość odcinka regulacji, kanału wynosi 28 m.

W ramach rozbudowy mostu kolejowego w km 31+744 LK nr 151 na rzece Odrze w Raciborzu nie przewiduje się prac związanych z regulacją i umocnieniem koryta rzeki z wyjątkiem:

- zabezpieczenia fundamentów pozostawianych filarów nurtowych istniejącego mostu;
- zabezpieczenia fundamentu pozostawianego istniejącego przyczółka od strony Chałupek (stacji Racibórz) znajdującego się w korycie rzeki, wraz z lokalnym umocnieniem powierzchni skarp obwałowania na szerokości konstrukcji zabezpieczającej przyczółek oraz budową schodów skarpowych dla obsługi.

Praca ciężkiego sprzętu budowlanego w korycie rzeki będzie mieć charakter lokalny, tj. roboty będą prowadzone przęsło po przęsle z wykorzystaniem do 3 jednostek sprzętu jednocześnie oraz stosunkowo krótkookresowy. W czasie wykonywania robót w obrębie danego przęsła przepływ wody w pozostałych przęsłach będzie zapewniony co umożliwi przemieszanie się w korycie rzeki ryb i innych gatunków zwierząt.

Wszystkie roboty nad korytem rzeki Odry prowadzone będą przy zabezpieczeniu wód rzeki przed zanieczyszczeniem odpadami powstałymi w trakcie rozbiórki elementów istniejącego mostu, wzmocnienia pozostawianych istniejących podpór oraz budowy nowych elementów obiektu. Zabezpieczenie zostanie zrealizowane poprzez zastosowanie pod obiektem np. szczelnych podestów tymczasowych, pontonów do przechwytywania gruzu, rusztowań z pomostami szczelnymi zabezpieczonych siatkami przeciwpływowymi. Wszystkie powstające odpady będą na bieżąco usuwane z terenu robót.

Transport maszyn i materiałów, podobnie jak wywóz gruzu i innych odpadów – odbywać się będą za pomocą transportu drogowego i kolejowego, a materiały magazynowane będą na terenie kolejowym.

Montaż nawierzchni przejazdów kolejowo-drogowych prowadzony będzie z wykorzystaniem dźwigów, również kolejowych oraz drezyn na terenie kolejowym z czasowym zajęciem pasa drogowego. Dźwigi, jak również kolejowe oraz drezyny wykorzystywane będą również przy pracach remontowych obiektów inżynierskich.

Przedsięwzięcie koliduje z obiektem objętym ochroną konserwatorską na podstawie wpisu do gminnej ewidencji zabytków – wiadukt znajdujący się w km 32+310 linii kolejowej nr 151. W ramach przedsięwzięcia prace prowadzone będą w obrębie niniejszego wiaduktu kolejowego zlokalizowanego nad ul. Piaskową w Raciborzu. W związku ze złym stanem technicznym obiektu projektuje się jego rozbiórkę i budowę nowego wiaduktu kolejowego. W ramach prowadzonych prac uwzględniono zachowanie części istniejących przyczółków oraz ścian oporowych. Projekt przewiduje całkowitą rozbiórkę ustroju nośnego oraz fragmentu ścian i przyczółków na długości ok 48,7 m z obu stron ulicy. W miejscu rozebranych przyczółków zostanie wykonany nowy wiadukt kolejowy o konstrukcji żelbetowej i schemacie statycznym ramy jednonawowej o rozpiętości 13,2 m. Z istniejącej konstrukcji stalowej zachowane zostaną skrajne blachownice wraz z wspornikami chodnikowymi oraz filary. Blachownice zostaną oczyszczone wraz z uzupełnieniem ubytków oraz odtworzeniem geometrii. W ten sposób przygotowane konstrukcje zostaną zakotwione w belkach gzymsowych projektowanej konstrukcji nośnej i będą pełnić funkcje dekoracyjną. Do istniejącej balustrady zostanie dospawana poręcz na wysokości 1,1m. Zdemontowane istniejące filary zostaną oczyszczone i wydłużone. W tym celu przewiduje się przecięcie ich pod ozdobną głowicą oraz dospawanie elementu rurowego o zbliżonym kształcie do istniejącego. Filary zostaną zakotwione do ściany oporowej pod projektowaną konstrukcją nośną. Na wszystkich elementach stalowych zostaną odtworzone powłoki malarskie. Część odstoniętych przyczółków oraz ceglane ściany oporowe zostaną zachowane. Zostaną one oczyszczone i wykonane zostanie uzupełnienie ubytków. Za ceglanymi ścianami od strony zasypki będzie wykonany płaszcz żelbetowy w celu wzmocnienia konstrukcji. Na istniejących konstrukcjach oporowych zostanie wykonany gzyms żelbetowy w którym zostanie zakotwiona balustrada kształtem nawiązująca do istniejącej.

Wszystkie prace wykonywane będą w oparciu o przygotowany przez wykonawcę, harmonogram robót, przy uwzględnieniu zaplanowanego fazowania robót i ilości zamknięć torowych.

Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska w Katowicach  
*M. Międzyk-Sawicki*  
dr Mariola Międzyk-Sawicka

