



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W KATOWICACH**

WOOS.420.19.2021.AS3.15

Katowice, 29 lipca 2022

**DECYZJA  
o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. p, art. 82 oraz art. 87 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 (Dz. U. z 2022 r., poz. 1029 z późn. zm.) – dalej zwanej ustawą oos, a także art. 4 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1712), w związku art. 108 §1 i §2 i art. 155 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 735 z późn. zm.) – dalej zwanej Kpa, po rozpatrzeniu wniosku pełnomocnika PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie zn. IOS6.452.6.2021.KK.4.ISW-00847-I z 13 lipca 2021 r., uzupełnionego pismami: zn. IOS6.452.7.2021.KK.9.ISW-00847-I z 16 września 2021 r., z 12 października 2021 r. zn. IOS6.452.7.2021.KK.10.ISW-00847-I, z 19 października 2021 r. zn. IOS6.452.7.2021.KK.11.ISW-00847-I i z 19 listopada 2021 r. zn. IOS6.452.7.2021.KK.12.ISW-00847-I

**orzekam**

- I. Zmienić decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach z 28 czerwca 2018 r. zn. WOOS.4201.6.2016.AS3.30 dla przedsięwzięcia pn.: „Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo – odcinek realizacyjny – stacja Chorzów Batory – granica województw śląskie/lódzkie” w następujący sposób:
  - 1) punkt I.2.A.5 lit. b) decyzji o brzmieniu:

„Zaplecza budowy, bazy sprzętowo – materiałowe, place składowe należy lokalizować poza obszarami cennymi przyrodniczo, tj. poza:

    - a) obszarem Natura 2000 Podziemia Tarnogórsko-Bytomskie PLH240003 tj. od km 22+371 do km 36+042 (strona lewa),
    - b) Zespołem Przyrodniczo- Krajobrazowym Żabie Doły tj. od km 13+099 do km 14+600 (strona prawa) LK131,
    - c) płatem siedliska przyrodniczego 7140 - Torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzerio-Caricetea*) w km 65+560 – 65+680 (strona

- prawa torowiska) - w odległości min. 30 m od siedliska,
- d) płatami siedliska \*91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródłiskowe) tj. od km 47+365 do km 47+582, strona lewa LK131; od km 48+451 do km 48+524, strona prawa LK131; od km 51+967 do km 52+129, strona prawa LK131; od km 55+212 do km 55+573, strona prawa/lewa LK 131; od km 57+429 do km 57+518, strona prawa/lewa LK131; od km 61+150 do km 61+679, strona prawa/lewa LK131; od km 63+544 do km 63+673, strona prawa/lewa LK131; od km 63+860 do km 64+138, strona prawa/lewa LK131; od km 65+834 do km 65+973, strona prawa/lewa LK131; od km 66+124 do km 66+389, strona prawa/lewa LK131; od km 66+949 do km 67+282, strona prawa/lewa LK131; od km 71+623 do km 71+787, strona lewa LK131; od km 80+122 do km 80+200, strona lewa LK131; od km 83+141 do km 83+507, strona prawa/lewa LK131; od km 83+733 do km 84+086, strona prawa LK131; od km 85+601 do km 85+943, strona prawa/lewa LK131; od km 86+421 do km 86+696, strona prawa/lewa LK131; od km 92+442 do km 92+634, strona prawa/lewa LK131,
- e) płatami siedliska 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Gallio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*) tj. od km 22+939 do km 23+207, strona lewa LK131; od km 55+939 do km 57+341 strona prawa/lewa LK131; od km 60+752 do km 60+901, strona lewa LK131; od km 64+134 do km 64+435, strona prawa LK131; od km 84+222 do km 84+828, strona lewa LK131; od km 84+993 do km 85+742, strona lewa LK131; od km 85+885 do km 86+086, strona prawa LK131; od km 91+296 do km 91+625, strona prawa LK131; od km 92+756 do km 93+255, strona prawa LK131; od km 94+176 do km 94+393, strona prawa LK131; od km 95+010 do km 95+559, strona prawa LK131; od km 95+309 do km 95+646, strona lewa LK131,
- f) płatami siedliska 9110 Kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagenion*) tj. od km 70+470 do km 70+651, strona lewa LK131; od km 70+836 do km 71+060, strona prawa/lewa LK131; od km 79+578 do km 79+667, strona lewa LK131; od km 94+717 do km 95+318, strona lewa LK131; od km 0+093 do km 0+323, strona prawa LK686; od km 0+514 do km 0+875, strona prawa LK686,
- g) płatami siedliska 9190 Kwaśne dąbrowy (*Quercion robori-petraeae*) tj. od km 69+996 do km 71+024, strona prawa LK131; od km 70+580 do km 71+132, strona prawa/lewa LK131,"

otrzymuje brzmienie:

„Zaplecza budowy, bazy sprzętowo – materiałowe, place składowe należy lokalizować poza obszarami cennymi przyrodniczo, tj. poza:

- a) obszarem Natura 2000 Podziemia Tarnogórsko-Bytomskie PLH240003 tj. od km 22+371 do km 36+042 LK131 (strona lewa),
- b) Zespołem Przyrodniczo- Krajobrazowym Żabie Doły tj. od km 13+099 do km 14+600 LK131 (strona prawa),
- c) Działoszyńskim Zespołem Przyrodniczo-Krajobrazowym tj. od km 110+814 do km 111+076 LK131 (strona lewa),
- d) płatem siedliska przyrodniczego 7140 - Torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzerio-Caricetea*) w km 65+560 – 65+680 LK131 (strona prawa torowiska) - w odległości min. 30 m od siedliska,
- e) płatami siedliska \*91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródłiskowe)

tj. od km 47+365 do km 47+582, strona lewa LK131; od km 48+451 do km 48+524, strona prawa LK131; od km 51+967 do km 52+129, strona prawa LK131; od km 55+212 do km 55+573, strona prawa/lewa LK131; od km 57+429 do km 57+518, strona prawa/lewa LK131; od km 61+150 do km 61+679, strona prawa/lewa LK131; od km 63+544 do km 63+673, strona prawa/lewa LK131; od km 63+860 do km 64+138, strona prawa/lewa LK131; od km 65+834 do km 65+973, strona prawa/lewa LK131; od km 66+124 do km 66+389, strona prawa/lewa LK131; od km 66+949 do km 67+282, strona prawa/lewa LK131; od km 71+623 do km 71+787, strona lewa LK131; od km 80+122 do km 80+200, strona lewa LK131; od km 83+141 do km 83+507, strona prawa/lewa LK131; od km 83+733 do km 84+086, strona prawa LK131; od km 85+601 do km 85+943, strona prawa/lewa LK131; od km 86+421 do km 86+696, strona prawa/lewa LK131; od km 92+442 do km 92+634, strona prawa/lewa LK131,

- f) płatami siedliska 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum, Tilio-Carpinetum*) tj. od km 22+939 do km 23+207, strona lewa LK131; od km 55+939 do km 57+341 strona prawa/lewa LK131; od km 60+752 do km 60+901, strona lewa LK131; od km 64+134 do km 64+435, strona prawa LK131; od km 84+222 do km 84+828, strona lewa LK131; od km 84+993 do km 85+742, strona lewa LK131; od km 85+885 do km 86+086, strona prawa LK131; od km 91+296 do km 91+625, strona prawa LK131; od km 92+756 do km 93+255, strona prawa LK131; od km 94+176 do km 94+393, strona prawa LK131; od km 95+010 do km 95+559, strona prawa LK131; od km 95+309 do km 95+646, strona lewa LK131,
- g) płatami siedliska 9110 Kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagenion*) tj. od km 70+470 do km 70+651, strona lewa LK131; od km 70+836 do km 71+060, strona prawa/lewa LK131; od km 79+578 do km 79+667, strona lewa LK131; od km 94+717 do km 95+318, strona lewa LK131; od km 0+093 do km 0+323, strona prawa LK686; od km 0+514 do km 0+875, strona prawa LK686,
- h) płatami siedliska 9190 Kwaśne dąbrowy (*Quercion robori-petraeae*) tj. od km 69+996 do km 71+024, strona prawa LK131; od km 70+580 do km 71+132, strona prawa/lewa LK131,"

2) punk I.2.C.1 decyzji o brzmieniu:

„Należy zaprojektować następujące ekrany akustyczne pochłaniające oraz odbijające, szczelnie połączone z gruntem, określone w Tabeli nr 4.

Tabela nr 4.

Lp.	Nr linii	Kilometraż		Parametry			
		od	do	Strona	Długość [m]	Wysokość [m]	Rodzaj
1	131	5+521	5+614	prawa	111	2	pochłaniający
2	131	5+539	5+615	lewa	78	4	pochłaniający
3	131	5+614	5+763	prawa	149	1	pochłaniający
4	131	5+615	5+754	lewa	139	2	pochłaniający
5	131	5+763	5+865	prawa	102	2	pochłaniający
6	131	5+929	6+002	prawa	78	3	pochłaniający
7	131	6+002	6+198	prawa	180	1	pochłaniający
8	131	6+198	6+258	prawa	66	2	pochłaniający
9	131	6+258	6+453	prawa	196	3	pochłaniający
10	131	6+453	6+548	prawa	95	1,5	pochłaniający

Lp.	Nr linii	Kilometraż		Parametry			
		od	do	Strona	Długość [m]	Wysokość [m]	Rodzaj
11	131	15+756	15+810	prawa	54	1,5	pochłaniający
12	131	15+881	15+945	prawa	64	2	pochłaniający
13	131	15+933	16+027	lewa	93	1,5	pochłaniający
14	131	15+945	16+024	prawa	78	1,5	pochłaniający
15	131	16+027	16+058	lewa	31	2	pochłaniający
16	131	16+171	16+211	lewa	40	2	pochłaniający
17	131	16+178	16+216	prawa	38	2	pochłaniający
18	131	16+216	16+274	prawa	58	3	pochłaniający
19	131	16+274	16+504	prawa	226	1	pochłaniający
20	131	16+678	16+866	prawa	186	2	odbijający
21	131	16+866	16+922	prawa	56	1,5	odbijający
22	131	16+922	17+061	prawa	141	2	pochłaniający
23	131	17+061	17+122	prawa	60	3	pochłaniający
24	131	17+122	17+248	prawa	124	4	pochłaniający
25	131	17+248	17+323	prawa	75	6	pochłaniający
26	131	18+440	18+523	prawa	80	6	pochłaniający
27	131	18+523	18+576	prawa	56	5,5	pochłaniający
28	131	18+576	18+678	prawa	103	4	pochłaniający
29	131	18+678	18+837	prawa	156	3	pochłaniający
30	131	25+628	25+646	prawa	23	2,5	pochłaniający
31	131	25+646	25+683	prawa	43	3	pochłaniający
32	131	25+683	25+733	prawa	54	2,5	pochłaniający
33	131	25+733	25+770	prawa	37	3,5	pochłaniający
34	131	25+770	25+859	prawa	91	2	pochłaniający
35	131	25+799	25+910	lewa	112	1,5	pochłaniający
36	131	25+859	25+903	prawa	45	3,5	pochłaniający
37	131	25+903	25+995	prawa	91	2,5	pochłaniający
38	131	25+910	26+009	lewa	99	1	pochłaniający
39	131	25+995	26+158	prawa	167	2	pochłaniający
40	131	26+009	26+059	lewa	50	1,5	pochłaniający
41	131	26+059	26+132	lewa	75	1	pochłaniający
42	131	26+132	26+270	lewa	138	1,5	pochłaniający
43	131	26+158	26+178	prawa	21	2,5	pochłaniający
44	131	26+178	26+197	prawa	20	3,5	pochłaniający
45	131	26+197	26+271	prawa	70	2	pochłaniający
46	131	26+270	26+375	lewa	103	2	pochłaniający
47	131	26+271	26+407	prawa	134	1,5	pochłaniający
48	131	26+375	26+455	lewa	80	1	pochłaniający
49	131	26+407	26+458	prawa	51	2	pochłaniający
50	131	26+455	26+515	lewa	61	1,5	pochłaniający
51	131	26+458	26+478	prawa	20	4,5	pochłaniający
52	131	26+478	26+511	prawa	34	2	pochłaniający
53	131	26+707	26+757	lewa	49	1	pochłaniający
54	131	26+712	26+861	prawa	147	1	pochłaniający
55	131	26+841	26+907	lewa	66	2	pochłaniający

Lp.	Nr linii	Kilometraż		Parametry			Rodzaj
		od	do	Strona	Długość [m]	Wysokość [m]	
56	131	26+861	26+893	prawa	32	2,5	pochłaniający
57	131	26+893	26+958	prawa	64	1,5	pochłaniający
58	131	26+907	26+941	lewa	34	3	pochłaniający
59	131	26+941	26+981	lewa	40	2	pochłaniający
60	131	26+958	26+993	prawa	35	2	pochłaniający
61	131	26+981	27+072	lewa	94	1	pochłaniający
62	131	27+175	27+243	prawa	71	2	pochłaniający
63	131	27+222	27+301	prawa	81	1,5	pochłaniający
64	131	27+301	27+351	prawa	51	2,5	pochłaniający
65	131	27+498	27+560	lewa	62	3	pochłaniający
66	131	27+560	27+641	lewa	79	5	pochłaniający
67	131	27+641	27+683	lewa	40	3	pochłaniający
68	131	27+823	27+862	prawa	39	1,5	pochłaniający
69	131	30+242	30+326	prawa	85	1,5	pochłaniający
70	131	32+676	32+689	prawa	13	1,5	pochłaniający
71	131	32+689	32+767	prawa	77	2	pochłaniający
72	131	32+702	32+736	lewa	34	2,5	pochłaniający
73	131	32+736	32+741	lewa	5	3,5	pochłaniający
74	131	32+741	32+757	lewa	16	4,5	pochłaniający
75	131	32+757	32+767	lewa	9	3,5	pochłaniający
76	131	32+899	32+934	lewa	35	3	pochłaniający
77	131	32+934	32+955	lewa	20	2	pochłaniający
78	131	32+955	33+011	lewa	56	3	pochłaniający
79	131	33+011	33+035	lewa	24	3,5	pochłaniający
80	131	33+035	33+225	lewa	195	2	pochłaniający
81	131	33+125	33+181	prawa	57	1,5	pochłaniający
82	131	60+168	60+214	prawa	45	1,5	pochłaniający
83	131	60+169	60+213	lewa	44	2,5	pochłaniający
84	131	60+751	60+797	prawa	44	1	odbijający
85	131	60+797	60+823	prawa	26	2,5	odbijający
86	131	69+126	69+247	prawa	120	5	odbijający
87	131	76+557	76+592	prawa	36	2	pochłaniający
88	131	77+217	77+272	lewa	56	2	pochłaniający
89	131	77+309	77+388	prawa	75	2	pochłaniający
90	131	78+444	78+483	lewa	39	2	pochłaniający
91	131	82+855	82+881	prawa	26	2	odbijający
92	131	82+881	82+928	prawa	47	3,5	odbijający
93	131	89+056	89+098	prawa	43	2	pochłaniający
94	131	89+098	89+119	prawa	21	3	pochłaniający
95	131	89+119	89+138	prawa	22	3,5	pochłaniający
96	131	89+829	89+872	lewa	43	2	pochłaniający
97	131	101+737	101+900	prawa	163	2	pochłaniający
98	131	101+898	101+984	prawa	91	1,5	pochłaniający
99	131	104+122	104+137	prawa	15	3,5	pochłaniający
100	131	104+137	104+170	prawa	39	4	pochłaniający

Lp.	Nr linii	Kilometraż		Parametry			
		od	do	Strona	Długość [m]	Wysokość [m]	Rodzaj
101	131	104+176	104+230	prawa	53	3,5	pochłaniający
102	131	104+258	104+303	lewa	45	3	pochłaniający
103	131	104+276	104+312	prawa	43	3	pochłaniający
104	131	104+321	104+365	lewa	45	3,5	pochłaniający
105	131	104+325	104+346	prawa	39	4	pochłaniający
106	131	104+346	104+366	prawa	20	3,5	pochłaniający
107	131	110+762	110+832	prawa	70	1,5	pochłaniający
108	704	0+213	0+305	lewa	92	3	odbijający
109	704	0+282	0+382	lewa	99	2,5	pochłaniający
110	704	0+382	0+767	lewa	383	2	pochłaniający

»

otrzymuje brzmienie:

„Należy zaprojektować:

- a) ekrany akustyczne pochłaniające oraz odbijające, szczelnie połączone z gruntem, określone w Tabeli nr 4,

Tabela nr 4.

Lp.	Nr linii	Kilometraż		Parametry			
		od	do	Strona	Długość [m]	Wysokość [m]	Rodzaj
1	131	5+521	5+614	prawa	111	2	pochłaniający
2	131	5+539	5+615	lewa	78	4	pochłaniający
3	131	5+614	5+763	prawa	149	1	pochłaniający
4	131	5+615	5+754	lewa	139	2	pochłaniający
5	131	5+763	5+865	prawa	102	2	pochłaniający
6	131	5+929	6+002	prawa	78	3	pochłaniający
7	131	6+002	6+198	prawa	180	1	pochłaniający
8	131	6+198	6+258	prawa	66	2	pochłaniający
9	131	6+258	6+453	prawa	196	3	pochłaniający
10	131	6+453	6+548	prawa	95	1,5	pochłaniający
11	131	15+756	15+810	prawa	54	1,5	pochłaniający
12	131	15+881	15+945	prawa	64	2	pochłaniający
13	131	15+933	16+027	lewa	93	1,5	pochłaniający
14	131	15+945	16+024	prawa	78	1,5	pochłaniający
15	131	16+027	16+058	lewa	31	2	pochłaniający
16	131	16+171	16+211	lewa	40	2	pochłaniający
17	131	16+178	16+216	prawa	38	2	pochłaniający
18	131	16+216	16+274	prawa	58	3	pochłaniający
19	131	16+274	16+504	prawa	226	1	pochłaniający
20	131	16+678	16+866	prawa	186	2	odbijający
21	131	16+866	16+922	prawa	56	1,5	odbijający
22	131	16+922	17+061	prawa	141	2	pochłaniający
23	131	17+061	17+122	prawa	60	3	pochłaniający
24	131	17+122	17+248	prawa	124	4	pochłaniający
25	131	17+248	17+323	prawa	75	6	pochłaniający
26	131	18+440	18+523	prawa	80	6	pochłaniający
27	131	18+523	18+576	prawa	56	5,5	pochłaniający

Lp.	Nr linii	Kilometraż		Parametry			
		od	do	Strona	Długość [m]	Wysokość [m]	Rodzaj
28	131	18+576	18+678	prawa	103	4	pochłaniający
29	131	18+678	18+837	prawa	156	3	pochłaniający
30	131	25+628	25+646	prawa	23	2,5	pochłaniający
31	131	25+646	25+683	prawa	43	3	pochłaniający
32	131	25+683	25+733	prawa	54	2,5	pochłaniający
33	131	25+733	25+770	prawa	37	3,5	pochłaniający
34	131	25+770	25+859	prawa	91	2	pochłaniający
35	131	25+799	25+910	lewa	112	1,5	pochłaniający
36	131	25+859	25+903	prawa	45	3,5	pochłaniający
37	131	25+903	25+995	prawa	91	2,5	pochłaniający
38	131	25+910	26+009	lewa	99	1	pochłaniający
39	131	25+995	26+158	prawa	167	2	pochłaniający
40	131	26+009	26+059	lewa	50	1,5	pochłaniający
41	131	26+059	26+132	lewa	75	1	pochłaniający
42	131	26+132	26+270	lewa	138	1,5	pochłaniający
43	131	26+158	26+178	prawa	21	2,5	pochłaniający
44	131	26+178	26+197	prawa	20	3,5	pochłaniający
45	131	26+197	26+271	prawa	70	2	pochłaniający
46	131	26+270	26+375	lewa	103	2	pochłaniający
47	131	26+271	26+407	prawa	134	1,5	pochłaniający
48	131	26+375	26+455	lewa	80	1	pochłaniający
49	131	26+407	26+458	prawa	51	2	pochłaniający
50	131	26+455	26+515	lewa	61	1,5	pochłaniający
51	131	26+458	26+478	prawa	20	4,5	pochłaniający
52	131	26+478	26+511	prawa	34	2	pochłaniający
53	131	26+707	26+757	lewa	49	1	pochłaniający
54	131	26+712	26+861	prawa	147	1	pochłaniający
55	131	26+841	26+907	lewa	66	2	pochłaniający
56	131	26+861	26+893	prawa	32	2,5	pochłaniający
57	131	26+893	26+958	prawa	64	1,5	pochłaniający
58	131	26+907	26+941	lewa	34	3	pochłaniający
59	131	26+941	26+981	lewa	40	2	pochłaniający
60	131	26+958	26+993	prawa	35	2	pochłaniający
61	131	26+981	27+072	lewa	94	1	pochłaniający
62	131	27+175	27+243	prawa	71	2	pochłaniający
63	131	27+222	27+301	prawa	81	1,5	pochłaniający
64	131	27+301	27+351	prawa	51	2,5	pochłaniający
65	131	27+498	27+560	lewa	62	3	pochłaniający
66	131	27+560	27+641	lewa	79	5	pochłaniający
67	131	27+641	27+683	lewa	40	3	pochłaniający
68	131	27+823	27+862	prawa	39	1,5	pochłaniający
69	131	30+242	30+326	prawa	85	1,5	pochłaniający
70	131	32+676	32+689	prawa	13	1,5	pochłaniający
71	131	32+689	32+767	prawa	77	2	pochłaniający
72	131	32+702	32+736	lewa	34	2,5	pochłaniający

Lp.	Nr linii	Kilometraż		Parametry			
		od	do	Strona	Długość [m]	Wysokość [m]	Rodzaj
73	131	32+736	32+741	lewa	5	3,5	pochłaniający
74	131	32+741	32+757	lewa	16	4,5	pochłaniający
75	131	32+757	32+767	lewa	9	3,5	pochłaniający
76	131	32+899	32+934	lewa	35	3	pochłaniający
77	131	32+934	32+955	lewa	20	2	pochłaniający
78	131	32+955	33+011	lewa	56	3	pochłaniający
79	131	33+011	33+035	lewa	24	3,5	pochłaniający
80	131	33+035	33+225	lewa	195	2	pochłaniający
81	131	33+125	33+181	prawa	57	1,5	pochłaniający
82	131	60+168	60+214	prawa	45	1,5	pochłaniający
83	131	60+169	60+213	lewa	44	2,5	pochłaniający
84	131	60+751	60+797	prawa	44	1	odbijający
85	131	60+797	60+823	prawa	26	2,5	odbijający
86	131	69+130	69+308	prawa	178	6	pochłaniający
87	131	69+308	69+414	prawa	106	4	pochłaniający
88	131	76+556	76+639	prawa	83	3	pochłaniający
89	131	76+650	76+741	lewa	92	3	pochłaniający
90	131	76+728	76+770	prawa	46	4	pochłaniający
91	131	76+774	76+849	prawa	74	4	pochłaniający
92	131	77+150	77+275	lewa	125	4	pochłaniający
93	131	77+215	77+290	prawa	76	4	pochłaniający
94	131	77+313	77+446	prawa	133	4	pochłaniający
95	131	78+317	78+519	lewa	200	4	pochłaniający
96	131	78+570	78+688	prawa	118	3	pochłaniający
97	131	78+723	79+104	prawa	381	3	pochłaniający
98	131	78+724	79+001	lewa	275	4	pochłaniający
99	131	82+824	82+953	prawa	130	3	pochłaniający
100	131	87+033	87+150	lewa	115	2,5	pochłaniający
101	131	87+381	87+506	prawa	126	2	pochłaniający
102	131	88+501	88+547	prawa	47	4	pochłaniający
103	131	88+702	88+897	lewa	194	2	pochłaniający
104	131	88+933	89+099	prawa	166	4	pochłaniający
105	131	89+099	89+135	prawa	36	4,5	pochłaniający
106	131	89+221	89+294	prawa	72	2	pochłaniający
107	131	89+283	89+590	prawa	312	3,5	pochłaniający
108	131	89+599	89+844	prawa	249	4	pochłaniający
109	131	89+743	89+886	lewa	144	4	pochłaniający
110	131	90+064	90+159	lewa	95	4	pochłaniający
111	131	100+902	101+094	prawa	192	4	pochłaniający
112	131	100+904	101+057	lewa	153	2	pochłaniający
113	131	101+094	101+277	prawa	180	5	pochłaniający
114	131	101+383	101+993	prawa	611	5	pochłaniający
115	131	104+094	104+153	prawa	59	5,5	pochłaniający
116	131	104+171	104+307	prawa	139	4	pochłaniający
117	131	104+175	104+299	lewa	128	3	pochłaniający



Lp.	Nr linii	Kilometraż		Parametry			
		od	do	Strona	Długość [m]	Wysokość [m]	Rodzaj
118	131	104+316	104+393	prawa	79	4	pochłaniający
119	131	104+314	104+394	lewa	80	4	pochłaniający
120	131	106+089	106+161	lewa	72	4	pochłaniający
121	131	106+170	106+264	prawa	98	4	pochłaniający
122	131	106+181	106+234	lewa	55	4	pochłaniający
123	687	1+822	2+100	prawa	276	4	pochłaniający
124	687	2+100	2+257	prawa	155	3	pochłaniający
125	687	2+257	2+324	prawa	152	3	pochłaniający

b) tłumiki przyszynowe o redukcji hałasu toczenia nie mniejszej niż 2 dB, których lokalizację określa poniższa Tabela nr 5,

Tabela nr 5.

Lp.	Nr linii	Kilometraż		Parametry	
		od	do	Długość [m]	uwagi
1	131	88+880	89+000	120	2 tory
2	131	110+732	110+832	100	2 tory

»

3) punkt I.2.C.3.1. decyzji o brzmieniu:

„Przebudowa obiektów w następującej lokalizacji: w km 40+680, w km 47+152, w km 49+934, w km 50+222, w km 51+302, w km 56+271, w km 57+216, w km 57+523, w km 64+047, w km 65+647, w km 71+500, w km 71+935, w km 73+094, w km 74+758, w km 76+265, w km 80+169, w km 81+370, w km 85+705, w km 86+652, w km 86+994, w km 92+615, w km 93+666, w km 95+349, w km 96+312, w km 97+212, w km 98+814, w km 102+035, w km 102+581, w km 106+021, w km 108+325, w km 109+653, w km 110+767 powinna być tak zaprojektowana, aby zapewnić bezkolizyjną migrację zwierząt.”

otrzymuje brzmienie:

„Obiekty i projektowane zagospodarowanie otoczenia obiektów w następującej lokalizacji: w km 40+680, w km 47+152, w km 49+934, w km 50+222, w km 51+302, w km 56+271, w km 57+216, w km 57+523, w km 64+047, w km 65+647, w km 71+579, w km 71+935, w km 73+094, w km 74+758, w km 76+265, w km 80+169, w km 81+370, w km 85+705, w km 86+652, w km 86+994, w km 92+615, w km 93+666, w km 95+349, w km 96+312, w km 97+212, w km 98+814, w km 102+035, w km 102+581, w km 106+021, w km 108+325, w km 109+653, w km 110+767), winny zapewnić bezkolizyjną migrację zwierząt.”

4) punkt I.2.C.4. decyzji w brzmieniu:

„Należy wprowadzić zabezpieczenia stanu infrastruktury technicznej, skarp rzek, torowisk nad rzekami przed negatywnymi oddziaływaniami wynikającymi z bytowania bobrów. W tym celu, w obszarze aktywności bobrów tj. od km 65+000 do km 69+500, w pobliżu obiektów inżynierskich przeprowadzających wody pod linią kolejową (przepust w km 65+378, przepust w km 65+647, most kolejowy w km 65+844, most kolejowy w km 67+059, przepust w km 68+535, przepust w km 69+288):

- nasypy należy zabezpieczyć przed kopaniem nor przez bobry, poprzez zastosowanie siatek metalowych zabezpieczonych przed korozją, na odcinku 50 – 60 m od obiektu. Siatki należy umieścić u podnóża nasypu pod warstwą darni i wkopać w ziemię

- na głębokość (min. 1,5 m),
- należy zamontować rury przelewowe w tamach bobrowych.”

otrzymuje brzmienie:

„W obszarze aktywności bobrów tj. od km 65+000 do km 69+500, w pobliżu obiektów inżynierskich przeprowadzających wody pod linią kolejową (przepust w km 65+378, przepust w km 65+647, most kolejowy w km 65+844, most kolejowy w km 67+059, przepust w km 69+288):

- nasypy należy zabezpieczyć przed kopaniem nor przez bobry, poprzez zastosowanie siatek metalowych zabezpieczonych przed korozją, na odcinku 50 – 60 m od obiektu. Siatki należy umieścić u podnóża nasypu pod warstwą darni i wkopać w ziemię na głębokość (min. 1,5 m),
- należy zamontować rury przelewowe w tamach bobrowych.”

5) punkt I.2.C.6 decyzji o brzmieniu:

„Elementy przezroczyste ekranów akustycznych winny mieć pionowe pasy koloru czarnego o szerokości 2 cm ustawione w odstępach co 10 cm, w następującej lokalizacji: od km 15+933 do km 16+058 (strona lewa), od km 16+678 do km 16+922 (strona prawa), od km 18+440 do km 18+837 (strona prawa), od km 27+498 do km 27+683 (strona lewa), od km 60+751 do km 60+823 (strona prawa), od km 69+126 do km 69+247 (strona prawa), od km 82+855 do km 82+928 (strona prawa), od km 101+898 do km 101+984 (strona prawa) linii kolejowej nr 131 oraz od km 0+213 do km 0+305 (strona lewa) linii kolejowej nr 704.”

otrzymuje brzmienie:

„Elementy przezroczyste ekranów akustycznych winny mieć pionowe pasy koloru czarnego o szerokości 2 cm ustawione w odstępach co 10 cm, w następującej lokalizacji: od km 15+933 do km 16+058 (strona lewa), od km 16+678 do km 16+922 (strona prawa), od km 18+440 do km 18+837 (strona prawa), od km 27+498 do km 27+683 (strona lewa), od km 60+751 do km 60+823 (strona prawa).”

6) punkt III decyzji o brzmieniu:

„Nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego, w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach. Pomiar poziomu hałasu mają być prowadzone na terenach podlegających ochronie akustycznej, w szczególności w Chorzowie w rejonie: skrzyżowania ul. Wita Stwosza i Armii Krajowej, ul. Ogrodowej, w Bytomiu w rejonie skrzyżowania ul. Plac Michała Wolskiego i Jagiellońskiej, w Radzionkowie w rejonie skrzyżowania: ul. Lipoka i Jana Kużaja oraz ul. Wielkopolskiej i Cmentarnej, w Tarnowskich Górach w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej od strony terenu kolejowego w rejonie ul. Piaskowej i Świętego Jana, w Gminie Boronów w rejonie ul. Henryka Sienkiewicza, w Gminie Herby w rejonie skrzyżowania LK 131 z LK 61, w Gminie Popów w rejonie ul. Władysława Stanisława Reymonta.”

otrzymuje brzmienie:

„Nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego, w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania

do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach. Pomiary poziomu hałasu mają być prowadzone na terenach podlegających ochronie akustycznej, w szczególności w Chorzowie w rejonie: skrzyżowania ul. Wita Stwosza i Armii Krajowej, ul. Ogrodowej, w Bytomiu w rejonie skrzyżowania ul. Plac Michała Wolskiego i Jagiellońskiej, w Radzionkowie w rejonie skrzyżowania: ul. Lipoka i Jana Kużaja oraz ul. Wielkopolskiej i Cmentarnej, w Tarnowskich Górach w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej od strony terenu kolejowego w rejonie ul. Piaskowej i Świętego Jana, w Gminie Boronów w rejonie ul. Henryka Sienkiewicza, w Gminie Herby w rejonie skrzyżowania LK 131 z LK 61, w Gminie Wręczyca Wielka w miejscowości Bieżeń w rejonie ulicy Szkolnej (na granicy terenu zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży), w Gminie Popów w rejonie ul. Władysława Stanisława Reymonta.”

7) Tabela II w załączniku do decyzji pn. „Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia”, o brzmieniu:

„Tabela nr II.

Stacja/Szlak	Tor	Zakres robót do wykonania	Uwagi
Tarnowskie Góry – Kalety	1	Oczyszczenie podsypki oraz montaż nowych szyn o profilu 60E1 od km 43,000 do km 45,785 (2,785 kmt). Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od km 41,301 do km 43,000 oraz od km 45,785 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 4 na stacji Kalety (3,293 kmt).	
	4	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku przediglicowego rozjazdu nr 1012 st. Tarnowskie Góry do styku przediglicowego rozjazdu nr 23 st. Kalety (ok. 5,865 kmt).	
	3	Wymiana nawierzchni km 41,301 do styku przed krzyżownicą rozjazdu nr 8 (6,340 kmt) st. Kalety – z wykorzystaniem materiałów staroużytecznych, jeżeli pozwala na to ich stan techniczny.	
Kalety	1	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 9 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 46 (1,230 kmt).	Głowica od strony st. Tarnowskie Góry: wymiana rozjazdów na nowe: nr 23, 3, 4, 5, 6, 8, 9 wraz ze wstawkami międzyrozjazdowymi: 23-24 (0,020 kmt), 3-4 (0,015 kmt), 4-6 (0,038 kmt), 5-6 (0,022 kmt), 5-8 (0,016 kmt), 5-9 (0,013 kmt). Wymiana rozjazdów nr 2, 7, 11, 13, 22 i wstawki międzyrozjazdowej 23-11 (0,420 kmt) (z wykorzystaniem materiałów staroużytecznych). Głowica od strony st. Strzebiń: likwidacja rozjazdów nr: 32, 33, 35, 37, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47.
	2	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku przediglicowego rozjazdu nr 12 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 40 (1,160 kmt).	Między km 48,5 i km 48,6 budowa przejścia półtrapezowego z toru nr 3 na tor nr 1 – rozjazdami typu 60E1-300-1:9 (nr 30 i 31). Wykonanie rozjazdu nr 30 z materiału staroużytecznego. Wykonanie, za rozjazdami, połączenia półtrapezowego toru nr 1 i toru nr 2 rozjazdami typu 60E1-300-1:9 (nr 32 i 33). Wybudowanie, w miejsce zlikwidowanego rozjazdu nr 32, rozjazd nr 35 typu 60E1-1200-1:18,5, który

	3	Wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku przediglicowego rozjazdu nr 8 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 39 (1,200 kmt) - z wykorzystaniem materiałów staroużytecznych, jeżeli pozwala na to ich stan techniczny.	połączy tor nr 1 z torem z nr 1 lk 143. W miejsce zlikwidowanego rozjazdu krzyżowego nr 35 budowa nowych rozjazdów nr 36 i 39 typu Rz 60E1-760-1:14 - połączenie toru 1 i 3 poprzez budowę półtrapezu. W miejsce zlikwidowanego rozjazdu krzyżowego nr 40 budowa rozjazdu zwyczajnego typu 60E1-300-1:9 i połączenie go z rozjazdem krzyżowym nr 37 wykonanym z materiału staroużytecznego. W miejsce zlikwidowanego rozjazdu krzyżowego nr 41 budowa nowego rozjazdu zwyczajnego nr 41 typu 60E1-300-1:9 prowadzącego na rozjazdy nr 34 i 38. Wykonanie za rozjazdem nr 41 rozjazdu nr 42 typu 60E1-300-1:9 prowadzącego na rozjazd nr 43. Przesunięcie rozjazdu nr 43 w stronę północną i wykonanie z materiału staroużytecznego (typu Rkpd 60E1-190-1:9). Za rozjazdem nr 43 wykonanie rozjazdu nr 44 typu 60E1-300-1:9. Za zlikwidowanym rozjazdem nr 45 budowa półtrapezu (rozjazdy nr 46 i 47) dla połączenia toru 1 linii 143 z torem 2 linii 131 - połączenie rozjazdami łukowymi (łuki według układu torowego). Za nowopowstałymi rozjazdami budowa nowego półtrapezu (rozjazdy nr 48 i 49) dla połączenia toru nr 1 i 2 linii 131 - budowa rozjazdów łukowych (łuki według układu torowego). Zabudowa wstawek między rozjazdowych torem klasy 1.1: 30-31 (0,012 kmt), 32-33 (0,053 kmt), 33-40 (0,100 kmt), 35-44 (0,200 kmt), 36-39 (0,016 kmt), 37-40 (0,010 kmt), 40-43 (0,055 kmt), 39-48 (0,280 kmt), 46-46 (0,020 kmt), 46-47 (0,020 kmt), 47-48 (0,020 kmt), 43-44 (0,008 kmt).
	4	Wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 13 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 37 (1,050 kmt) - z wykorzystaniem materiałów staroużytecznych, jeżeli pozwala na to ich stan techniczny	
Kalety - Strzebiń	1	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku przediglicowego rozjazdu nr 46 na stacji Kalety do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 1 na stacji Strzebiń (5,882 kmt).	
Strzebiń - Boronów	1	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku przediglicowego rozjazdu nr 4 na stacji Strzebiń do styku przediglicowego rozjazdu nr 1 na stacji Boronów (3,518 kmt).	
Boronów	1	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od km ok. 59,330 do ok 59,850 (0,520 kmt).	Dostosowanie układu geometrycznego w płaszczyźnie poziomej toru nr 1 i 2 do peronu dwukrawędziowego zgodnego z obowiązującymi przepisami TSI INF i TSI PRM.
	2	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 4 do km ok. 60,000 (0,815 kmt).	
	3	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 2.1 od styku przediglicowego rozjazdu nr 10 styku za krzyżownicą rozjazdu nr 22 (0,840 kmt).	Głowica od strony st. Strzebiń: likwidacja rozjazdów nr 1, 2, 3, 5 i zabudowa nowych rozjazdów typu 60E1-500-1:12. Likwidacja rozjazdów nr 7, 8, 9. Zabudowa rozjazdów nr 8, 9 jako rozjazdów typu 60E1-300-1:9 z materiału staroużytecznego. Zabudowa nowego rozjazdu krzyżowego typu 60E1-190-1:9 oraz żeberka ochronnego. Budowa rozjazdu nr 10 na żeberko ochronne z materiału staroużytecznego.
	4	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 2.1 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 7 styku za krzyżownicą rozjazdu nr 24 (0,885 kmt).	Głowica od strony p. odg. Kalina: likwidacja rozjazdów nr 26, 27, 28, 29 i zabudowa nowych rozjazdów typu 60E1-500-1:12. Likwidacja rozjazdów nr 22 i 24 i zabudowa rozjazdów nr 22, 24, jako rozjazdów krzyżowych typu 60E1-190-1:9. Budowa żeberek ochronnych.
	5	Wymiana nawierzchni od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 13 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 21 (0,200 kmt) - z wykorzystaniem materiałów	Likwidacja rozjazdów nr 12, 13, 14, 20, 21, 22, 24. Zabudowa rozjazdu nr 12, 13, 14, 20, 21 jako rozjazdów typu 60E1-300-1:9. Zabudowa wstawek między rozjazdowych: 12-13 (0,020 kmt), 13-14

		staroużytecznych, jeżeli pozwala na to ich stan techniczny.	(0,008 kmt), 20-21 (0,008 kmt), 21-22 (0,050 kmt). - Zastosowanie materiałów staroużytecznych.
	7, 7a	Wymiana nawierzchni od kozła oporowego na końcu toru nr 7a do styku przediglicowego rozjazdu nr 20 (0,250 kmt) - z wykorzystaniem materiałów staroużytecznych, jeżeli pozwala na to ich stan techniczny.	
	6, 6a	Wymiana nawierzchni od kozła oporowego na końcu toru nr 6a do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 24 (1,070 kmt) - z wykorzystaniem materiałów staroużytecznych, jeżeli pozwala na to ich stan techniczny.	
	8	Likwidacja toru nr 8.	
Boronów - P.odg. Kalina	1	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku przediglicowego rozjazdu nr 29 na stacji Boronów do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 2 na p. odg. Kalina (6,684 kmt).	
	2	Wymiana podsypki od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 28 st. Boronów do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 1 p. odg. Kalina (6,645 kmt)	
Kalina	1, 2		Wymiana rozjazdów 1, 2, 3, 4, 5 na rozjazdy typu Rz 60E1-500-1:12. Zabudowa wstawek między rozjazdami: 1-2 (0,010 kmt), 2-3 (0,052 kmt), 3-4 (0,072 kmt), 4-5 (0,010 kmt) torem klasy 1.1. Wstawka 3-6 (0,075 kmt) materiałem staroużytecznym. Wymiana podsypki między rozjazdami nr 1-5 (0,270 kmt). Zabudowa rozjazdu nr 6 jako Rz 60E1-300-1:9 z materiału staroużytecznego oraz zabudowa z materiału staroużytecznego nawierzchni żeberka ochronnego (0,035 kmt).
P. odg. Kalina - Herby Nowe	1	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 4 na p. odg. Kalina do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 8 na stacji Herby Nowe (1,752 kmt).	
	2	Wymiana podsypki od styku przediglicowego rozjazdu nr 5 p. odg. Kalina do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 3 st. Herby Nowe (1,660 kmt).	
Herby Nowe	1	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 17 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 69 (1,411 kmt).	Głowica od strony p. odg Kalina: Wymiana rozjazdów numer 3, 7, 8, 14, 17, 18, 20, 21, 22, 26, 27, 28, 32 na rozjazdy typu Rz 60E1-300-1:9, rozjazdów nr 11 i 15 na rozjazdy typu Rkpd 60E1-190-1:9, rozjazdów nr 31,33 na rozjazdy typu 49E1-190-1:9 Rkpd.
	18	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 2.1 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 29 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 56 (0,790 kmt).	Wymiana rozjazdów nr 29, 30 na rozjazdy typu Rz 60E1-300-1:9. Zabudowa wstawek między tymi rozjazdami, łącznie ok 0,354 kmt. Wymiana rozjazdów nr 10 i nr 16 i wymiana toru między nimi (ok. 0,108 kmt) – zabudowa nawierzchnią klasy 1.1.
	3/1 3	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 2.1 od styku przediglicowego rozjazdu nr 18 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 60 (1,166 kmt).	Zamiana rozjazdu krzyżowego nr 19 na rozjazdy o kierunku P i typie Rz 60E1-300-1:9.
	2/2 0	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 2.1 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 15 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 56 (1,236 kmt).	Głowica od strony st. Wręczyca: Wymiana rozjazdów 51, 53 na Rz 60E1-300-1:9, rozjazdów numer 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 63, 65, 67, 68, 69, 70, 71 na Rz 60E1-300-1:9, rozjazdów numer 61, 62, 66 na Rkpd 60E1-190-1:9. Zabudowa wstawek między tymi rozjazdami łącznie ok 0,480 kmt.
	4	Kompleksowa wymiana nawierzchni	Likwidacja rozjazdu nr 64 – wpięcie toru nr 22 przed rozjazd krzyżowy nr 62 rozjazdem zwyczajnym typu

		torowej - montaż toru klasy 2.1 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 15 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 19 (0,307 kmt).	60E1-300-1:9 (rozjazd nr 64). Za zlikwidowany rozjazd nr 64 – zabudowa torem klasy 1.1 (ok 0,055 kmt).
	11	Wymiana nawierzchni od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 22 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 60 (0,920 kmt) - z wykorzystaniem materiałów staroużytecznych, jeżeli pozwala na to ich stan techniczny.	
	15	Wymiana nawierzchni od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 28 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 57 (0,942 kmt) - z wykorzystaniem materiałów staroużytecznych, jeżeli pozwala na to ich stan techniczny.	
	26	Wymiana nawierzchni od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 20 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 54 (0,962 kmt) - z wykorzystaniem materiałów staroużytecznych, jeżeli pozwala na to ich stan techniczny.	
	23	Wydłużenie toru (0,120 kmt) - zabudowa toru klasy 2.1 – tor na materiały niebezpieczne.	
	tor wyciągowy	Skrócenie toru wyciągowego od str. st. Wręczyca – od rozjazdu nr 63 do nowego kozła oporowego w km 70,800. (długość ok 0,200 kmt). Montaż toru klasy 2.1.	
Herby Nowe - Wręczyca	1	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku przediglicowego rozjazdu nr 69 na stacji Herby Nowe do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 2 na stacji Wręczyca (8,685 kmt).	
	2	Wymiana podsypki od styku przediglicowego rozjazdu nr 71 st. Herby Nowe do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 1 st. Wręczyca (8,174 kmt)	
Wręczyca	1	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 6 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 18 (1,020 kmt).	Likwidacja rozjazdów nr 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19. Zabudowa nowych rozjazdów nr 1, 2, 3, 5, 17, 18, 19, 20 (jako połączenia trapezowe z obu stron stacji) typu Rz 60E1-500-1:12. Zabudowa rozjazdów nr 4, 6, 7, 9, 13, 14, 15, 16 typu 60E1-300-1:9. (rozjazdy nr 7, 9, 13, 15 prowadzą na żeberka ochronne). Wymiana rozjazdów nr 8 i 12 na Rz 60-190-1:9. Wymiana wstawek między rozjazdami nr 1-2, 2-3, 3-4, 3-5, 5-6, 4-7, 6-9, 13-14, 15-16, 17-20, 18-19, 17-18, 19-20 łącznie ok 0,540 kmt. Budowa żeberk ochronnych na przedłużeniu toru nr 4 (z dwóch stron) – zabudowa materiałem staroużytecznym ok. 0,052 kmt.
	2	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 4 do styku przediglicowego rozjazdu nr 17 (1,028 kmt).	
	3	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 2.1 od styku przediglicowego rozjazdu nr 9 do styku przediglicowego rozjazdu nr 15 rozjazdu nr 14 (0,800 kmt).	
	4	Wymiana nawierzchni torowej od styku przediglicowego rozjazdu nr 7 do styku przediglicowego rozjazdu nr 13 (0,730 kmt) - z wykorzystaniem materiałów staroużytecznych, jeżeli pozwala na to ich stan techniczny.	
Wręczyca - Kłobuck	1	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 19 st. Wręczyca do km 84,930 i od km 87,700 do styku przediglicowego	

		rozjazdu nr 1 st. Kłobuck (łącznie 5,810 kmt). Na odcinku od km 84,930 do km 87,700 Wymiana podsypki (2,770 kmt).	
	2	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku przediglicowego rozjazdu nr 19 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 2 (7,689 kmt) (z pominięciem odcinka od km 82,000 do km 83,000)	
Kłobuck	1	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 4 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 29 (1,185 kmt).	Głowica od strony st. Wręczyca: Likwidacja rozjazdów nr 1, 2, 3, 4. Zabudowa nowych rozjazdów jako połączenia trapezowego: nr 1, 2, 3, 4 typu 60E1-500-1:12. Wymiana rozjazdów nr 5, 6, 7 na typ 60E1-300-1:9 – z materiału staroużytecznego.
	2	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 6 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 28 (1,170 kmt).	Likwidacja rozjazdu krzyżowego nr 8 i zabudowa dwóch rozjazdów Rz 300-1:9 o kierunku P z materiału staroużytecznego. Likwidacja rozjazdów nr 9, 10. Wymiana wstawek między rozjazdami: 1-2 (0,030 kmt), 2-3 (0,015 kmt), 3-4 (0,030 kmt), 1-4 (0,159 kmt), 4-6 (0,015 kmt), 3-5 (0,069 kmt), 5-7 (0,020 kmt), 6-8 (0,022 kmt).
Kłobuck	3	Wymiana nawierzchni torowej od styku przediglicowego rozjazdu nr 7 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 21 (0,850 kmt) - z wykorzystaniem materiałów staroużytecznych, jeżeli pozwala na to ich stan techniczny.	Wymiana rozjazdu nr 13 na Rz 60E1-300-1:9. Likwidacja rozjazdu krzyżowego nr 14 i wymiana na rozjazd zwyczajny typu 60E1-300-1:9. Likwidacja rozjazdu nr 15. Zabudowa wstawki torowej za zlikwidowany rozjazd nr 15 - ok 0,051 kmt oraz zabudowa wstawki między rozjazdami 13 i 14 - ok 0,021 kmt. Likwidacja rozjazdu nr 19 i zabudowa wstawką torową (ok 0,040 kmt). Likwidacja rozjazdu nr 21 i zabudowa wstawką torową (ok 0,035 kmt).
	4	Wymiana nawierzchni torowej od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 9 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 27 (0,960 kmt) - z wykorzystaniem materiałów staroużytecznych, jeżeli pozwala na to ich stan techniczny.	Likwidacja rozjazdu nr 22 i zabudowa rozjazdu zwyczajnego typu 60E1-300-1:9. Likwidacja rozjazdu nr 24 i zabudowa dwóch rozjazdów (o numerach 22 i 23 jako połączenie torów nr 1 i 3) typu 60E1-300-1:9 przesuniętych w stronę głowicy północnej celem uzyskania długości użytecznej toru nr 3 min. 900 m. Wykorzystanie materiałów staroużytecznych (jeżeli pozwala na to ich stan techniczny) do wszystkich zmiany - oprócz nowego rozjazdu nr 23.
	6	Wymiana nawierzchni torowej od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 9 do styku przediglicowego rozjazdu nr 23 (0,900 kmt) - z wykorzystaniem materiałów staroużytecznych, jeżeli pozwala na to ich stan techniczny.	Połączenia rozjazdowe torów 4, 6 i torów prowadzących na bocznice: likwidacja rozjazdów nr: 27, 28, 29, 30, 31, 34. W miejsce zlikwidowanego rozjazdu krzyżowego nr 28 zabudowa rozjazdu zwyczajnego nr 26 typu 60E1-190-1:9 oraz wykonanie odcinka toru ochronnego o długości ok 0,050 kmt. Połączenie toru nr 4 i 6 rozjazdami nr 24 i 25 rozjazdami typu 60E1-300-1:9. Wykonanie żeberka ochronnego (0,030 kmt), na które prowadzi rozjazd numer 27 typu 60E1-300-1:9. Zabudowa wstawek międzyrozjazdowych: 24-26 (0,020 kmt), 25-27 (0,009 kmt). Zabudowa wstawką torową odcinka od zlikwidowanych rozjazdów 28-34 (0,075 kmt). Wykonanie zmian z wykorzystaniem materiałów staroużytecznych, jeżeli pozwala na to ich stan techniczny.
			Głowica od strony st. Miedźno: likwidacja rozjazdów nr 30, 35, 36, 37, 39. Zabudowa nowych rozjazdów nr 28, 29, 32, 33 jako połączenia trapezowego typu 60E1-500-1:12. Wymiana rozjazdu nr 36 na rozjazd nr 29 typu 60E1-300-1:9. Wymiana rozjazdu nr 24. Zabudowa wstawek między rozjazdami: 27-29 (0,040 kmt), 28-31 (0,006 kmt), 29-31 (0,015 kmt), 31-32 (0,015 kmt), 32-33 (0,006 kmt), 28-33 (0,111 kmt).

Kłobuck - Miedźno	1	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku przediglicowego rozjazdu nr 39 na stacji Kłobuck do styku przediglicowego rozjazdu nr 1 na stacji Miedźno (10,392 kmt).	
Miedźno	1	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 6 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 17 (0,900 kmt).	Głowica od strony stacji Kłobuck: likwidacja rozjazdów numer 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8. Zabudowa nowych rozjazdów nr 1, 2, 3, 5 typu 60E1-500-1:12 i rozjazdów nr 4, 6 typu 60E1-300-1:9 oraz rozjazdów nr 7 i 8, prowadzących na żeberka ochronne, typu 60E1-300-1:9 z materiału staroużytecznego. Wymiana wstawek między rozjazdami: 1-2 (0,006 kmt), 3-5 (0,013 kmt), 2-3 (0,030 kmt), 1-5 (0,132 kmt), 3-4 (0,030 kmt), 5-6 (0,015 kmt), 4-7 (0,028 kmt), 6-8 (0,020 kmt). Budowa żeberk ochronnych z materiału staroużytecznego (ok 0,060 kmt).
	2	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 4 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 18 (0,940 kmt).	Głowica od strony stacji Działoszyn: likwidacja rozjazdów numer 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22. Zabudowa nowych rozjazdów nr 19, 20, 21, 22 typu 60E1-500-1:12. Zabudowa rozjazdu nr 16 typu 60E1-300-1:9 z materiału staroużytecznego. Zabudowa na przedłużeniu toru nr 4 żeberka ochronnego i rozjazdu krzyżowego typu 60E1-190-1:9. Zabudowa wstawek międzyrozjazdowych: 15-18 (0,020 kmt), 16-17 (0,020 kmt), 17-20 (0,370 kmt), 18-19 (0,305 kmt), 20-21 (0,006 kmt), 19-20 (0,006 kmt), 19-22 (0,100 kmt), 21-22 (0,006 kmt). Budowa żeberk ochronnych z materiału staroużytecznego (ok 0,100 kmt).
	3	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 2.1 od styku przediglicowego rozjazdu nr 8 do styku przediglicowego rozjazdu nr 16 (0,800 kmt).	
	4	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 2.1 od styku przediglicowego rozjazdu nr 7 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 15 (0,825 kmt).	Wymiana rozjazdu nr 16 - z wykorzystaniem materiałów staroużytecznych, jeżeli pozwala na to ich stan techniczny.
	5	Wymiana nawierzchni torowej od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 10 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 12 (0,250 kmt) - z wykorzystaniem materiałów staroużytecznych, jeżeli pozwala na to ich stan techniczny.	Wymiana rozjazdów nr 9 i 13 na rozjazdy typu 60E1-300-1:9, rozjazdów nr 10 i 12 na rozjazdy typu 60E1-190-1:9 oraz zabudowa wstawki między rozjazdami: 9-10 (0,030 kmt), 12-13 (0,030 kmt) - z wykorzystaniem materiałów staroużytecznych, jeżeli pozwala na to ich stan techniczny.
	16, 18	Wymiana nawierzchni torowej od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 15 do kozłów oporowych (0,400 kmt) - z wykorzystaniem materiałów staroużytecznych, jeżeli pozwala na to ich stan techniczny.	Wymiana rozjazdu nr 14 na rozjazd typu 60-190-1:9 z materiału staroużytecznego.
Miedźno - granica woj. śląskie/łódzkie	1	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 21 na stacji Miedźno do granicy województwa śląskie/łódzkie (8,625 kmt).	
	2	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku przediglicowego rozjazdu nr 22 na stacji Miedźno do granicy województwa śląskie/łódzkie (8,675 kmt).	

”



otrzymuje brzmienie:

„Tabela II.

Stacja/Szlak	Tor	Zakres robót do wykonania	Uwagi
Tarnowskie Góry – Kalety	1	Oczyszczenie podsypki oraz montaż nowych szyn o profilu 60E1 od km 43,000 do km 45,785 (2,785 kmt). Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od km 41,301 do km 43,000 oraz od km 45,785 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 4 na stacji Kalety (3,293 kmt).	
	4	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku przediglicowego rozjazdu nr 1012 st. Tarnowskie Góry do styku przediglicowego rozjazdu nr 23 st. Kalety (ok. 5,865 kmt).	
	3	Wymiana nawierzchni km 41,301 do styku przed krzyżownicą rozjazdu nr 8 (6,340 kmt) st. Kalety – z wykorzystaniem materiałów staroużytecznych, jeżeli pozwala na to ich stan techniczny.	
Kalety	1	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 9 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 46 (1,230 kmt).	<p>Głowica od strony st. Tarnowskie Góry: wymiana rozjazdów na nowe: nr 23, 3, 4, 5, 6, 8, 9 wraz ze wstawkami międzyrozjazdowymi: 23-24 (0,020 kmt), 3-4 (0,015 kmt), 4-6 (0,038 kmt), 5-6 (0,022 kmt), 5-8 (0,016 kmt), 5-9 (0,013 kmt). Wymiana rozjazdów nr 2, 7, 11, 13, 22 i wstawki międzyrozjazdowej 23-11 (0,420 kmt) (z wykorzystaniem materiałów staroużytecznych).</p> <p>Głowica od strony st. Strzebiń: likwidacja rozjazdów nr: 32, 33, 35, 37, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47. Między km 48,5 i km 48,6 budowa przejścia półtrapezowego z toru nr 3 na tor nr 1 – rozjazdami typu 60E1-300-1:9 (nr 30 i 31). Wykonanie rozjazdu nr 30 z materiału staroużytecznego. Wykonanie, za rozjazdami, połączenia półtrapezowego toru nr 1 i toru nr 2 rozjazdami typu 60E1-300-1:9 (nr 32 i 33). Wybudowanie, w miejsce zlikwidowanego rozjazdu nr 32, rozjazd nr 35 typu 60E1-1200-1:18,5, który połączy tor nr 1 z torem z nr 1 lk 143. W miejsce zlikwidowanego rozjazdu krzyżowego nr 35 budowa nowych rozjazdów nr 36 i 39 typu Rz 60E1-760-1:14 - połączenie toru 1 i 3 poprzez budowę półtrapezu. W miejsce zlikwidowanego rozjazdu krzyżowego nr 40 budowa rozjazdu zwyczajnego typu 60E1-300-1:9 i połączenie go z rozjazdem krzyżowym nr 37 wykonanym z materiału staroużytecznego. W miejsce zlikwidowanego rozjazdu krzyżowego nr 41 budowa nowego rozjazdu zwyczajnego nr 41 typu 60E1-300-1:9 prowadzącego na rozjazdy nr 34 i 38. Wykonanie za rozjazdem nr 41 rozjazdu nr 42 typu 60E1-300-1:9 prowadzącego na rozjazd nr 43. Przesunięcie rozjazdu nr 43 w stronę północną i wykonanie z materiału staroużytecznego (typu Rkpd 60E1-190-1:9). Za rozjazdem nr 43 wykonanie rozjazdu nr 44 typu 60E1-300-1:9. Za zlikwidowanym rozjazdem nr 45 budowa półtrapezu (rozjazdy nr 46 i 47) dla połączenia toru 1 linii 143 z torem 2 linii 131 - połączenie rozjazdami łukowymi (łuki według układu torowego). Za nowopowstałymi rozjazdami budowa nowego półtrapezu (rozjazdy nr 48 i 49) dla połączenia toru nr 1 i 2 linii 131 - budowa rozjazdów łukowych (łuki według układu torowego). Zabudowa wstawek między</p>
	2	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku przediglicowego rozjazdu nr 12 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 40 (1,160 kmt).	
	3	Wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku przediglicowego rozjazdu nr 8 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 39 (1,200 kmt) - z wykorzystaniem materiałów staroużytecznych, jeżeli pozwala na to ich stan techniczny.	
	4	Wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 13 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 37 (1,050 kmt) - z wykorzystaniem materiałów staroużytecznych, jeżeli pozwala na to ich stan techniczny	

			rozjazdowych torem klasy 1.1: 30-31 (0,012 kmt), 32-33 (0,053 kmt), 33-40 (0,100 kmt), 35-44 (0,200 kmt), 36-39 (0,016 kmt), 37-40 (0,010 kmt), 40-43 (0,055 kmt), 39-48 (0,280 kmt), 46-46 (0,020 kmt), 46-47 (0,020 kmt), 47-48 (0,020 kmt), 43-44 (0,008 kmt).
Kalety - Strzebiń	1	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku przediglicowego rozjazdu nr 46 na stacji Kalety do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 1 na stacji Strzebiń (5,882 kmt).	
Strzebiń - Boronów	1	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku przediglicowego rozjazdu nr 4 na stacji Strzebiń do styku przediglicowego rozjazdu nr 1 na stacji Boronów (3,518 kmt).	
Boronów	1	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od km ok. 59,330 do ok 59,850 (0,520 kmt).	Dostosowanie układu geometrycznego w płaszczyźnie poziomej toru nr 1 i 2 do peronu dwukrawędziowego zgodnego z obowiązującymi przepisami TSI INF i TSI PRM.
	2	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 4 do km ok. 60,000 (0,815 kmt).	
	3	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 2.1 od styku przediglicowego rozjazdu nr 10 styku za krzyżownicą rozjazdu nr 22 (0,840 kmt).	Głowica od strony st. Strzebiń: likwidacja rozjazdów nr 1, 2, 3, 5 i zabudowa nowych rozjazdów typu 60E1-500-1:12. Likwidacja rozjazdów nr 7, 8, 9. Zabudowa rozjazdów nr 8, 9 jako rozjazdów typu 60E1-300-1:9 z materiału staroużytecznego. Zabudowa nowego rozjazdu krzyżowego typu 60E1-190-1:9 oraz żeberka ochronnego. Budowa rozjazdu nr 10 na żeberko ochronne z materiału staroużytecznego.
	4	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 2.1 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 7 styku za krzyżownicą rozjazdu nr 24 (0,885 kmt).	Głowica od strony p. odg. Kalina: likwidacja rozjazdów nr 26, 27, 28, 29 i zabudowa nowych rozjazdów typu 60E1-500-1:12. Likwidacja rozjazdów nr 22 i 24 i zabudowa rozjazdów nr 22, 24, jako rozjazdów krzyżowych typu 60E1-190-1:9. Budowa żeberk ochronnych.
	5	Wymiana nawierzchni od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 13 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 21 (0,200 kmt) - z wykorzystaniem materiałów staroużytecznych, jeżeli pozwala na to ich stan techniczny.	Likwidacja rozjazdów nr 12, 13, 14, 20, 21, 22, 24. Zabudowa rozjazdu nr 12, 13, 14, 20, 21 jako rozjazdów typu 60E1-300-1:9. Zabudowa wstawek między rozjazdowych: 12-13 (0,020 kmt), 13-14 (0,008 kmt), 20-21 (0,008 kmt), 21-22 (0,050 kmt). - Zastosowanie materiałów staroużytecznych.
	7, 7a	Wymiana nawierzchni od kozła oporowego na końcu toru nr 7a do styku przediglicowego rozjazdu nr 20 (0,250 kmt) - z wykorzystaniem materiałów staroużytecznych, jeżeli pozwala na to ich stan techniczny.	
	6, 6a	Wymiana nawierzchni od kozła oporowego na końcu toru nr 6a do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 24 (1,070 kmt) - z wykorzystaniem materiałów staroużytecznych, jeżeli pozwala na to ich stan techniczny.	
	8	Likwidacja toru nr 8.	
Boronów - P.odg. Kalina	1	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku przediglicowego rozjazdu nr 29 na stacji Boronów do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 2 na p. odg. Kalina (6,684 kmt).	
	2	Wymiana podsypki od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 28 st. Boronów do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 1 p.	

		odg. Kalina (6,645 kmt)	
Kalina	1, 2		Wymiana rozjazdów 1, 2, 3, 4, 5 na rozjazdy typu Rz 60E1-500-1:12. Zabudowa wstawek między rozjazdami: 1-2 (0,010 kmt), 2-3 (0,052 kmt), 3-4 (0,072 kmt), 4-5 (0,010 kmt) torem klasy 1.1. Wstawka 3-6 (0,075 kmt) materiałem staroużytecznym. Wymiana podsypki między rozjazdami nr 1-5 (0,270 kmt). Zabudowa rozjazdu nr 6 jako Rz 60E1-300-1:9 z materiału staroużytecznego oraz zabudowa z materiału staroużytecznego nawierzchni żeberka ochronnego (0,035 kmt).
P. odg. Kalina - Herby Nowe	1	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 4 na p. odg. Kalina do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 8 na stacji Herby Nowe (1,752 kmt).	
	2	Wymiana podsypki od styku przedglicowego rozjazdu nr 5 p. odg. Kalina do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 3 st. Herby Nowe (1,660 kmt).	
Herby Nowe	1	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 17 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 69 (1,411 kmt).	Głowica od strony p. odg Kalina: Wymiana rozjazdów numer 3, 7, 8, 14, 17, 18, 20, 21, 22, 26, 27, 28, 32 na rozjazdy typu Rz 60E1-300-1:9, rozjazdów nr 11 i 15 na rozjazdy typu Rkpd 60E1-190-1:9, rozjazdów nr 31,33 na rozjazdy typu 49E1-190-1:9 Rkpd. Wymiana rozjazdów nr 29, 30 na rozjazdy typu Rz 60E1-300-1:9. Zabudowa wstawek między tymi rozjazdami, łącznie ok 0,354 kmt. Wymiana rozjazdów nr 10 i nr 16 i wymiana toru między nimi (ok. 0,108 kmt) – zabudowa nawierzchnią klasy 1.1. Zamiana rozjazdu krzyżowego nr 19 na rozjazdy o kierunku P i typie Rz 60E1-300-1:9. Głowica od strony st. Wręczyca: Wymiana rozjazdów 51, 53 na Rz 60E1-300-1:9, rozjazdów numer 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 63, 65, 67, 68, 69, 70, 71 na Rz 60E1-300-1:9, rozjazdów numer 61, 62, 66 na Rkpd 60E1-190-1:9. Zabudowa wstawek między tymi rozjazdami łącznie ok 0,480 kmt. Likwidacja rozjazdu nr 64 – wpięcie toru nr 22 przed rozjazd krzyżowy nr 62 rozjazdem zwyczajnym typu 60E1-300-1:9 (rozjazd nr 64). Za zlikwidowany rozjazd nr 64 – zabudowa torem klasy 1.1 (ok 0,055 kmt).
	18	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 2.1 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 29 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 56 (0,790 kmt).	
	3/1 3	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 2.1 od styku przedglicowego rozjazdu nr 18 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 60 (1,166 kmt).	
	2/2 0	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 2.1 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 15 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 56 (1,236 kmt).	
	4	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 2.1 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 15 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 19 (0,307 kmt).	
	11	Wymiana nawierzchni od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 22 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 60 (0,920 kmt) - z wykorzystaniem materiałów staroużytecznych, jeżeli pozwala na to ich stan techniczny.	
	15	Wymiana nawierzchni od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 28 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 57 (0,942 kmt) - z wykorzystaniem materiałów staroużytecznych, jeżeli pozwala na to ich stan techniczny.	
	26	Wymiana nawierzchni od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 20 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 54 (0,962 kmt) - z wykorzystaniem materiałów staroużytecznych, jeżeli pozwala na to ich stan techniczny.	
	23	Wydłużenie toru (0,120 kmt) - zabudowa toru klasy 2.1 – tor na materiały niebezpieczne.	

	tor wyciągowy	Skrócenie toru wyciągowego od str. st. Wręczyca – od rozjazdu nr 63 do nowego kozła oporowego w km 70,800. (długość ok 0,200 kmt). Montaż toru klasy 2.1.	
Herby Nowe - Wręczyca	1	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku przediglicowego rozjazdu nr 69 na stacji Herby Nowe do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 2 na stacji Wręczyca (8,685 kmt).	
	2	Wymiana podsypki od styku przediglicowego rozjazdu nr 71 st. Herby Nowe do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 1 st. Wręczyca (8,174 kmt)	
Wręczyca	1	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 6 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 18 (1,020 kmt).	Likwidacja rozjazdów nr 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19. Zabudowa nowych rozjazdów nr 1, 2, 3, 5, 17, 18, 19, 20 (jako połączenia trapezowe z obu stron stacji) typu Rz 60E1-500-1:12. Zabudowa rozjazdów nr 4, 6, 7, 9, 13, 14, 15, 16 typu 60E1-300-1:9. (rozjazdy nr 7, 9, 13, 15 prowadzą na żeberka ochronne). Wymiana rozjazdów nr 8 i 12 na Rz 60-190-1:9. Wymiana wstawek między rozjazdami nr 1-2, 2-3, 3-4, 3-5, 5-6, 4-7, 6-9, 13-14, 15-16, 17-20, 18-19, 17-18, 19-20 łącznie ok 0,540 kmt. Budowa żeberk ochronnych na przedłużeniu toru nr 4 (z dwóch stron) – zabudowa materiałem staroużytecznym ok. 0,052 kmt.
	2	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 4 do styku przediglicowego rozjazdu nr 17 (1,028 kmt).	
	3	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 2.1 od styku przediglicowego rozjazdu nr 9 do styku przediglicowego rozjazdu nr 15 rozjazdu nr 14 (0,800 kmt).	
	4	Wymiana nawierzchni torowej od styku przediglicowego rozjazdu nr 7 do styku przediglicowego rozjazdu nr 13 (0,730 kmt) - z wykorzystaniem materiałów staroużytecznych, jeżeli pozwala na to ich stan techniczny.	
Wręczyca - Kłobuck	1	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 19 st. Wręczyca do km 84,930 i od km 87,700 do styku przediglicowego rozjazdu nr 1 st. Kłobuck (łącznie 5,810 kmt). Na odcinku od km 84,930 do km 87,700 Wymiana podsypki (2,770 kmt).	
	2	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku przediglicowego rozjazdu nr 19 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 2 (7,689 kmt) (z pominięciem odcinka od km 82,000 do km 83,000)	
Kłobuck	1	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej w torze nr 1 od km 88+350 do km 90+800	Budowa żeberka ochronnego na przedłużeniu toru nr 4 – od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 27 do kozła oporowego – materiał staro użyteczny. Budowa żeberka ochronnego na przedłużeniu toru nr 4 – od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 27 do kozła oporowego – materiał staro użyteczny. Likwidacja i wymiana rozjazdów. Poszerzenie międzytorzy torów 1 i 3 oraz 2 i 4 w celu lokalizacji peronów. Kompleksowa wymiana wszystkich przyległych do rozjazdów wstawek. Wykonanie robót ziemnych na odcinkach kompleksowej wymiany nawierzchni torowej i rozjazdów. Wzmocnienie podtorza w miejscach, gdzie podtorze nie spełnia wymaganej nośności wg Warunków Technicznych Id-3 oraz pod wymienianymi
	2	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej w torze nr 2 od km 88+350 do km 90+400	
	3	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej w torze nr 3 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 5 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 21 – materiał staroużyteczny	
	4	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej w torze nr 4 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 6 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 29 – materiał	

		staro użyteczny	rozjazdami, z jednoczesnym ścięciem ławy torowiska. Odbudowa odwodnienia torów szlakowych, stacyjnych w tym rozjazdów.
	5	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej w torze nr 5 od rozjazdu 14 do rozjazdu 20	
	6	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej w torze nr 6 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 9 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 25	
	7	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej w torze nr 7 od rozjazdu 14 do rozjazdu 20	
	103	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej w torze nr 103 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 22 do kozła oporowego – materiał staroużyteczny	
Kłobuck - Miedźno	1	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku przediglicowego rozjazdu nr 39 na stacji Kłobuck do styku przediglicowego rozjazdu nr 1 na stacji Miedźno (10,392 kmt).	
Miedźno	1	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 6 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 17 (0,900 kmt).	Głowica od strony stacji Kłobuck: likwidacja rozjazdów numer 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8. Zabudowa nowych rozjazdów nr 1, 2, 3, 5 typu 60E1-500-1:12 i rozjazdów nr 4, 6 typu 60E1-300-1:9 oraz rozjazdów nr 7 i 8, prowadzących na żeberka ochronne, typu 60E1-300-1:9 z materiału staroużytecznego. Wymiana wstawek między rozjazdami: 1-2 (0,006 kmt), 3-5 (0,013 kmt), 2-3 (0,030 kmt), 1-5 (0,132 kmt), 3-4 (0,030 kmt), 5-6 (0,015 kmt), 4-7 (0,028 kmt), 6-8 (0,020 kmt). Budowa żeberk ochronnych z materiału staroużytecznego (ok 0,060 kmt).
	2	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 4 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 18 (0,940 kmt).	Głowica od strony stacji Działoszyn: likwidacja rozjazdów numer 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22. Zabudowa nowych rozjazdów nr 19, 20, 21, 22 typu 60E1-500-1:12. Zabudowa rozjazdu nr 16 typu 60E1-300-1:9 z materiału staroużytecznego. Zabudowa na przedłużeniu toru nr 4 żeberka ochronnego i rozjazdu krzyżowego typu 60E1-190-1:9. Zabudowa wstawek międzyrozjazdowych: 15-18 (0,020 kmt), 16-17 (0,020 kmt), 17-20 (0,370 kmt), 18-19 (0,305 kmt), 20-21 (0,006 kmt), 19-20 (0,006 kmt), 19-22 (0,100 kmt), 21-22 (0,006 kmt). Budowa żeberk ochronnych z materiału staroużytecznego (ok 0,100 kmt).
	3	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 2.1 od styku przediglicowego rozjazdu nr 8 do styku przediglicowego rozjazdu nr 16 (0,800 kmt).	
	4	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 2.1 od styku przediglicowego rozjazdu nr 7 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 15 (0,825 kmt).	Wymiana rozjazdu nr 16 - z wykorzystaniem materiałów staroużytecznych, jeżeli pozwala na to ich stan techniczny.
	5	Wymiana nawierzchni torowej od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 10 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 12 (0,250 kmt) - z wykorzystaniem materiałów staroużytecznych, jeżeli pozwala na to ich stan techniczny.	Wymiana rozjazdów nr 9 i 13 na rozjazdy typu 60E1-300-1:9, rozjazdów nr 10 i 12 na rozjazdy typu 60E1-190-1:9 oraz zabudowa wstawki między rozjazdami: 9-10 (0,030 kmt), 12-13 (0,030 kmt) - z wykorzystaniem materiałów staroużytecznych, jeżeli pozwala na to ich stan techniczny.
	16, 18	Wymiana nawierzchni torowej od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 15 do kozłów oporowych (0,400 kmt) - z wykorzystaniem materiałów	Wymiana rozjazdu nr 14 na rozjazd typu 60-190-1:9 z materiału staroużytecznego.

		staroużytecznych, jeżeli pozwala na to ich stan techniczny.	
Miedźno - granica woj. śląskie/łódzkie	1	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 21 na stacji Miedźno do granicy województwa śląskie/łódzkie (8,625 kmt).	
	2	Kompleksowa wymiana nawierzchni torowej - montaż toru klasy 1.1 od styku przedgłicowego rozjazdu nr 22 na stacji Miedźno do granicy województwa śląskie/łódzkie (8,675 kmt).	

8) Tabela IV w załączniku do decyzji pn. „Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia”, o brzmieniu:

„Tabela nr IV.

Lp	Linia	Kilometraż około	Rodzaj obiektu	Zakres prac
1	131	7+093	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
2	131	7+118 – 7+154	ściana oporowa	prace konserwacyjne
3	131	7+194	wiadukt kolejowy	prace konserwacyjne
4	131	7+638 – 7+678	ściana oporowa	prace konserwacyjne
5	131	8+072	przejście pod torami - przepust	wymiana obiektu
6	131	8+143	wiadukt kolejowy	budowa nowego obiektu
7	131	8+280	przejście pod torami	budowa nowego obiektu
8	131	8+818 – 9+030	ściana oporowa	remont
9	131	8+957	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
10	131	9+085	przejście pod torami	likwidacja obiektu
11	131	9+611	przejście pod torami - przepust	likwidacja obiektu
12	131	10+400 – 11+700	Ściana oporowa	przebudowa
13	131	10+650	kładka dla pieszych	likwidacja obiektu
14	131	11+907	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
15	131	13+540	wiadukt kolejowy	likwidacja obiektu
16	131	13+854	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
17	131	13+854	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
18	131	13+854	wiadukt kolejowy	likwidacja obiektu
19	131	14+370	wiadukt kolejowy	remont
20	131	15+920	wiadukt kolejowy	remont
21	131	16+102	wiadukt kolejowy	remont
22	131	16+120	wiadukt kolejowy	remont
23	131	16+212	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
24	131	16+225-16+261	ściana oporowa	prace konserwacyjne
25	131	16+650	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
26	131	16+650	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
27	131	16+870-16+960	ściana oporowa	modernizacja
28	131	17+174-17+215	ściana oporowa	prace utrzymaniowe
29	131	17+217	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
30	131	17+232-17+303	ściana oporowa	prace utrzymaniowe
31	131	17+332	tunel bagażowy - wiadukt	likwidacja obiektu
32	131	17+360	przejście pod torami	modernizacja
33	131	17+397	przejście pod torami	likwidacja obiektu
34	131	17+420	przejście pod torami	remont
35	131	19+987	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
36	131	22+620	wiadukt kolejowy	prace konserwacyjne
37	131	22+866	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
38	131	23+383	przepust	prace konserwacyjne
39	131	23+655	wiadukt kolejowy	prace konserwacyjne
40	131	24+025	przepust	remont
41	131	24+260	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
42	131	25+400-25+452	ściana oporowa	remont
43	131	25+443	przepust	prace konserwacyjne

Lp	Linia	Kilometraż okolo	Rodzaj obiektu	Zakres prac
44	131	25+487-25+507	ściana oporowa	remont
45	131	25+488-25+507	ściana oporowa	remont
46	131	25+516	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
47	131	25+525-25+580	ściana oporowa	remont
48	131	25+525-25+555	ściana oporowa	modernizacja
49	131	25+600	kładka dla pieszych	modernizacja
50	131	25+754	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
51	131	25+881-25+930	ściana oporowa	likwidacja obiektu
52	131	26+073	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
53	131	26+808	przepust	prace konserwacyjne
54	131	27+101	wiadukt drogowy	budowa nowego obiektu
55	131	27+180	przepust	wymiana obiektu
56	131	27+440	kładka dla pieszych	remont
57	131	27+987	wiadukt drogowy	budowa nowego obiektu
58	131	28+549	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
59	131	29+229	przepust	wymiana obiektu
60	131	30+155	przejście pod torami	budowa nowego obiektu
61	131	30+167	kładka dla pieszych	likwidacja obiektu
62	131	30+440	przepust	wymiana obiektu
63	131	30+777	przepust	wymiana obiektu
64	131	31+003	wiadukt drogowy	budowa nowego obiektu
65	131	32+324	przepust	wymiana obiektu
66	131	32+950	kładka dla pieszych	remont
67	131	33+239	wiadukt kolejowy	budowa nowego obiektu
68	131	33+261	przepust	wymiana obiektu
69	131	33+882	przejście pod torami	modernizacja
70	131	34+435-34+521	ściana oporowa	prace utrzymaniowe
71	131	34+910	wiadukt kolejowy	remont
72	131	35+226	most kolejowy nad rzeką Stola	wymiana obiektu
73	131	35+469	wiadukt kolejowy	remont
74	131	35+870-35+925	ściana oporowa	prace utrzymaniowe
75	131	38+240	most kolejowy nad ciekim bez nazwy	remont z wymianą elementów konstrukcji
76	131	40+680	wiadukt kolejowy	prace konserwacyjne na obiekcie wraz przebudową drogi kołowej pod obiektem
77	131	40+680	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
78	131	41+001	przepust	remont
79	131	46+638	wiadukt kolejowy	prace konserwacyjne
80	131	46+638	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
81	131	46+638	wiadukt kolejowy	remont
82	131	47+152	most kolejowy nad rzeką Mała Panew	wymiana obiektu
83	131	47+152	most kolejowy	wymiana obiektu
84	131	47+152	most kolejowy	wymiana obiektu
85	131	47+179	wiadukt drogowy	budowa nowego obiektu
86	131	47+330	most kolejowy nad ciekim bez nazwy	remont z wymianą izolacji
87	131	47+800	kładka dla pieszych	modernizacja
88	131	47+905	kładka dla pieszych	rozbiórka; budowa przejścia podziemnego
89	131	48+498	most kolejowy nad potokiem Zimna Woda	remont z wymianą izolacji
90	131	48+498	most kolejowy	remont z wymianą izolacji
91	131	49+099	przepust	remont
92	131	49+934	przepust	wymiana obiektu
93	131	50+222	przepust	remont z wymianą izolacji
94	131	50+737	przepust	remont z wymianą izolacji
95	131	51+302	przepust	remont z wymianą izolacji
96	131	51+918	most kolejowy nad ciekim Dubielski Potok	wymiana obiektu
97	131	53+936	kładka dla pieszych	remont

Lp	Linia	Kilometraż okolo	Rodzaj obiektu	Zakres prac
98	131	54+878	most kolejowy nad potokiem Leśnica	remont
99	131	55+811	przepust	remont z wymianą izolacji
100	131	56+271	przepust	wymiana obiektu
101	131	57+216	przepust	wymiana obiektu
102	131	57+523	przepust	wymiana obiektu
103	131	58+640	przepust	remont z wymianą izolacji
104	131	59+799	przepust	remont z przedłużeniem przepustu
105	131	60+238	wiadukt drogowy	budowa nowego obiektu
106	131	60+832	przepust	wymiana obiektu
107	131	61+248	most kolejowy nad rzeką Liswarta	remont z wymianą izolacji
108	131	61+609	most kolejowy nad ciekim bez nazwy	wymiana obiektu
109	131	63+566	most kolejowy nad ciekim bez nazwy	wymiana obiektu
110	131	64+047	przepust	wymiana obiektu
111	131	65+378	przepust	remont z wymianą izolacji
112	131	65+647	przepust	wymiana obiektu
113	131	65+844	most kolejowy nad ciekim bez nazwy	remont
114	131	67+059	most kolejowy nad potokiem Kalinka	remont z wymianą izolacji
115	131	68+535	przepust	remont
116	131	69+200	kładka dla pieszych	modernizacja
117	131	69+288	przepust	remont z przedłużeniem przepustu
118	131	69+358	kładka dla pieszych	modernizacja
119	131	69+704	przepust	wymiana obiektu
120	131	71+500	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
121	131	71+910	przepust	wymiana obiektu (tor nr 2)
122	131	71+935	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu (tor nr 2)
123	131	71+935	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu (tor nr 2)
124	131	71+975	przepust	wymiana obiektu (tor nr 2)
125	131	73+094	wiadukt kolejowy	remont z wymianą izolacji
126	131	73+424	przepust	wymiana obiektu
127	131	74+758	wiadukt kolejowy	remont z wymianą izolacji
128	131	75+396	przepust	wymiana obiektu
129	131	76+265	przepust	wymiana obiektu
130	131	78+189	przepust	wymiana obiektu
131	131	78+498	przepust	wymiana obiektu
132	131	78+735	wiadukt drogowy	budowa nowego obiektu
133	131	80+169	przepust	remont z przedłużeniem przepustu
134	131	81+370	przepust	wymiana obiektu
135	131	84+136	most kolejowy nad rzeką Czarna Oksza	remont z wymianą izolacji
136	131	85+705	przepust	remont z wymianą izolacji
137	131	86+652	przepust	wymiana obiektu
138	131	86+994	przepust	remont z wymianą izolacji
139	131	87+527	most kolejowy nad rzeką Biała Oksza	remont z wymianą ustroju nośnego
140	131	88+797	przepust	remont z wymianą izolacji
141	131	88+917	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
142	131	89+922	przepust	remont z przedłużeniem przepustu
143	131	102+035	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
144	131	102+581	most kolejowy nad rzeką Liswarta	remont z wymianą izolacji
145	131	103+890	przepust	remont z wymianą izolacji
146	131	104+552	przepust	wymiana obiektu
147	131	106+021	przepust	wymiana obiektu
148	131	106+784	przepust	wymiana obiektu
149	131	107+329	przepust	remont z wymianą izolacji
150	131	108+325	przepust	remont
151	131	108+905	przepust	wymiana obiektu
152	131	109+653	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu



Lp	Linia	Kilometraż okolo	Rodzaj obiektu	Zakres prac
153	131	110+767	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu

”

otrzymuje brzmienie:

„Tabela nr IV.

Lp	Linia	Kilometraż okolo	Rodzaj obiektu	Zakres prac
1	131	7+093	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
2	131	7+118 – 7+154	ściana oporowa	prace konserwacyjne
3	131	7+194	wiadukt kolejowy	prace konserwacyjne
4	131	7+638 – 7+678	ściana oporowa	prace konserwacyjne
5	131	8+072	przejście pod torami - przepust	wymiana obiektu
6	131	8+143	wiadukt kolejowy	budowa nowego obiektu
7	131	8+280	przejście pod torami	budowa nowego obiektu
8	131	8+818 – 9+030	ściana oporowa	remont
9	131	8+957	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
10	131	9+085	przejście pod torami	likwidacja obiektu
11	131	9+611	przejście pod torami - przepust	likwidacja obiektu
12	131	10+400 – 11+700	ściana oporowa	przebudowa
13	131	10+650	kładka dla pieszych	likwidacja obiektu
14	131	11+907	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
15	131	13+540	wiadukt kolejowy	likwidacja obiektu
16	131	13+854	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
17	131	13+854	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
18	131	13+854	wiadukt kolejowy	likwidacja obiektu
19	131	14+370	wiadukt kolejowy	remont
20	131	15+920	wiadukt kolejowy	remont
21	131	16+102	wiadukt kolejowy	remont
22	131	16+120	wiadukt kolejowy	remont
23	131	16+212	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
24	131	16+225-16+261	ściana oporowa	prace konserwacyjne
25	131	16+650	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
26	131	16+650	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
27	131	16+870-16+960	ściana oporowa	modernizacja
28	131	17+174-17+215	ściana oporowa	prace utrzymaniowe
29	131	17+217	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
30	131	17+232-17+303	ściana oporowa	prace utrzymaniowe
31	131	17+332	tunel bagażowy - wiadukt	likwidacja obiektu
32	131	17+360	przejście pod torami	modernizacja
33	131	17+397	przejście pod torami	likwidacja obiektu
34	131	17+420	przejście pod torami	remont
35	131	19+987	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
36	131	22+620	wiadukt kolejowy	prace konserwacyjne
37	131	22+866	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
38	131	23+383	przepust	prace konserwacyjne
39	131	23+655	wiadukt kolejowy	prace konserwacyjne
40	131	24+025	przepust	remont
41	131	24+260	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
42	131	25+400-25+452	ściana oporowa	remont
43	131	25+443	przepust	prace konserwacyjne
44	131	25+487-25+507	ściana oporowa	remont
45	131	25+488-25+507	ściana oporowa	remont
46	131	25+516	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
47	131	25+525-25+580	ściana oporowa	remont
48	131	25+525-25+555	ściana oporowa	modernizacja
49	131	25+600	kładka dla pieszych	modernizacja
50	131	25+754	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
51	131	25+881-25+930	ściana oporowa	likwidacja obiektu
52	131	26+073	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
53	131	26+808	przepust	prace konserwacyjne

Lp	Linia	Kilometraż okolo	Rodzaj obiektu	Zakres prac
54	131	27+101	wiadukt drogowy	budowa nowego obiektu
55	131	27+180	przepust	wymiana obiektu
56	131	27+440	kładka dla pieszych	remont
57	131	27+987	wiadukt drogowy	budowa nowego obiektu
58	131	28+549	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
59	131	29+229	przepust	wymiana obiektu
60	131	30+155	przejście pod torami	budowa nowego obiektu
61	131	30+167	kładka dla pieszych	likwidacja obiektu
62	131	30+440	przepust	wymiana obiektu
63	131	30+777	przepust	wymiana obiektu
64	131	31+003	wiadukt drogowy	budowa nowego obiektu
65	131	32+324	przepust	wymiana obiektu
66	131	32+950	kładka dla pieszych	remont
67	131	33+239	wiadukt kolejowy	budowa nowego obiektu
68	131	33+261	przepust	wymiana obiektu
69	131	33+882	przejście pod torami	modernizacja
70	131	34+435-34+521	ściana oporowa	prace utrzymaniowe
71	131	34+910	wiadukt kolejowy	remont
72	131	35+226	most kolejowy nad rzeką Stołą	wymiana obiektu
73	131	35+469	wiadukt kolejowy	remont
74	131	35+870-35+925	ściana oporowa	prace utrzymaniowe
75	131	38+240	most kolejowy nad ciekim bez nazwy	remont z wymianą elementów konstrukcji
76	131	40+680	wiadukt kolejowy	prace konserwacyjne na obiekcie wraz przebudową drogi kołowej pod obiektem
77	131	40+680	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
78	131	41+001	przepust	remont
79	131	46+638	wiadukt kolejowy	prace konserwacyjne
80	131	46+638	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
81	131	46+638	wiadukt kolejowy	remont
82	131	47+152	most kolejowy nad rzeką Mała Panew	wymiana obiektu
83	131	47+152	most kolejowy	wymiana obiektu
84	131	47+152	most kolejowy	wymiana obiektu
85	131	47+179	wiadukt drogowy	budowa nowego obiektu
86	131	47+330	most kolejowy nad ciekim bez nazwy	remont z wymianą izolacji
87	131	47+800	kładka dla pieszych	modernizacja
88	131	47+905	kładka dla pieszych	rozbiórka; budowa przejścia podziemnego
89	131	48+498	most kolejowy nad potokiem Zimna Woda	remont z wymianą izolacji
90	131	48+498	most kolejowy	remont z wymianą izolacji
91	131	49+099	przepust	remont
92	131	49+934	przepust	wymiana obiektu
93	131	50+222	przepust	remont z wymianą izolacji
94	131	50+737	przepust	remont z wymianą izolacji
95	131	51+302	przepust	remont z wymianą izolacji
96	131	51+918	most kolejowy nad ciekim Dubielski Potok	wymiana obiektu
97	131	53+936	kładka dla pieszych	remont
98	131	54+878	most kolejowy nad potokiem Leśnica	remont
99	131	55+811	przepust	remont z wymianą izolacji
100	131	56+271	przepust	wymiana obiektu
101	131	57+216	przepust	wymiana obiektu
102	131	57+523	przepust	wymiana obiektu
103	131	58+640	przepust	remont z wymianą izolacji
104	131	59+799	przepust	remont z przedłużeniem przepustu
105	131	60+238	wiadukt drogowy	budowa nowego obiektu
106	131	60+832	przepust	wymiana obiektu
107	131	61+248	most kolejowy nad rzeką Liswarta	remont z wymianą izolacji

Lp	Linia	Kilometraż okolo	Rodzaj obiektu	Zakres prac
108	131	61+609	most kolejowy nad ciekiem bez nazwy	wymiana obiektu
109	131	63+566	most kolejowy nad ciekiem bez nazwy	wymiana obiektu
110	131	64+047	przepust	wymiana obiektu
111	131	65+378	przepust	remont z wymianą izolacji
112	131	65+647	przepust	wymiana obiektu
113	131	65+844	most kolejowy nad ciekiem bez nazwy	remont
114	131	67+059	most kolejowy nad potokiem Kalinka	remont z wymianą izolacji
115	131	68+535	przepust	likwidacja obiektu
116	131	69+200	kładka dla pieszych	modernizacja
117	131	69+288	przepust	remont z przedłużeniem przepustu
118	131	69+358	kładka dla pieszych	rozbiórka i budowa nowego obiektu
119	131	69+704	przepust	wymiana obiektu
120	131	71+579	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
121	131	71+910	przepust	wymiana obiektu (tor nr 2)
122	131	71+935	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu (tor nr 2)
123	131	71+935	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu (tor nr 2)
124	131	71+975	przepust	wymiana obiektu (tor nr 2)
125	131	73+094	wiadukt kolejowy	remont z wymianą izolacji
126	131	73+424	przepust	wymiana obiektu
127	131	74+758	wiadukt kolejowy	remont z wymianą izolacji
128	131	75+396	przepust	wymiana obiektu
129	131	76+265	przepust	wymiana obiektu
130	131	78+189	przepust	wymiana obiektu
131	131	78+498	przepust	wymiana obiektu
132	131	78+735	wiadukt drogowy	budowa nowego obiektu
133	131	80+169	przepust	remont z przedłużeniem przepustu
134	131	81+370	przepust	wymiana obiektu
135	131	84+136	most kolejowy nad rzeką Czarna Oksza	remont z wymianą izolacji
136	131	85+705	przepust	remont z wymianą izolacji
137	131	86+652	przepust	wymiana obiektu
138	131	86+994	przepust	remont z wymianą izolacji
139	131	87+527	most kolejowy nad rzeką Biała Oksza	remont z wymianą ustroju nośnego
140	131	88+797	przepust	remont z wymianą izolacji
141	131	88+917	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
142	131	89+182	kładka dla pieszych	budowa nowego obiektu
143	131	89+922	przepust	remont z przedłużeniem przepustu
144	131	92+615	przepust	prace remontowo-utrzymeniowe
145	131	93+666	przepust	prace remontowo-utrzymeniowe
146	131	95+349	wiadukt kolejowy	prace remontowo-utrzymeniowe
147	131	96+312	przepust	prace remontowo-utrzymeniowe
148	131	97+212	przepust	prace remontowo-utrzymeniowe
149	131	98+814	przepust	prace remontowo-utrzymeniowe
150	131	102+035	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
151	131	102+581	most kolejowy nad rzeką Liswartą	remont z wymianą izolacji
152	131	103+890	przepust	remont z wymianą izolacji
153	131	104+552	przepust	wymiana obiektu
154	131	106+021	przepust	wymiana obiektu
155	131	106+784	przepust	wymiana obiektu
156	131	107+329	przepust	remont z wymianą izolacji
157	131	108+325	przepust	rozbiórka i budowa nowego obiektu
158	131	108+905	przepust	wymiana obiektu
159	131	109+653	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu
160	131	110+767	wiadukt kolejowy	wymiana obiektu

”

- II. Pozostałe zapisy decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z 28 czerwca 2018 r. zn. WOOŚ.4201.6.2016.AS3.30 dla przedsięwzięcia pn.: „Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo – odcinek realizacyjny – stacja Chorzów Batory – granica województw śląskie/łódzkie”, w tym również zapisy „Charakterystyki planowanego przedsięwzięcia”, stanowiącej załącznik do decyzji, pozostają bez zmian.
- III. Nadaję decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

## UZASADNIENIE

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, działając przez pełnomocnika wystąpiły z wnioskiem z 13 lipca 2021 r. zn. IOS6.452.6.2021.KK.4.ISW-00847-I o zmianę decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach o środowiskowych uwarunkowaniach zn. WOOŚ.4201.6.2016.AS3.30 z 28 czerwca 2018 r. dla przedsięwzięcia pn.: „Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo – odcinek realizacyjny – stacja Chorzów Batory – granica województw śląskie/łódzkie” – zwanej dalej decyzją z 28 czerwca 2018 r.

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach z 28 czerwca 2018 r. wydał Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach - zwany dalej RDOŚ w Katowicach, jako organ właściwy, zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 ze zm.). Zatem, uwzględniając art. 4 ust. 4 Ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1712), organem właściwym do zmiany przedmiotowej decyzji jest RDOŚ w Katowicach.

Zgodnie z art. 155 ustawy Kpa decyzja ostateczna, na mocy której strona nabyła prawo, może być w każdym czasie za zgodą strony uchylona lub zmieniona przez organ administracji publicznej, który ją wydał, jeżeli przepisy szczególne nie sprzeciwiają się uchyleniu lub zmianie takiej decyzji i przemawia za tym interes społeczny lub słuszny interes strony; przepis art. 154 § 2 stosuje się odpowiednio. Zgodnie z art. 87 ustawy oos do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przepis art. 155 Kpa stosuje się odpowiednio, z zastrzeżeniem, że zgodę wyraża wyłącznie strona, która złożyła wniosek o wydanie takiej decyzji, lub podmiot, na który została ona przeniesiona.

W uzupełnieniu wniosku zn. IOS6.452.7.2021.KK.9.ISW-00847-I z 16 września 2021 r. pełnomocnik inwestora, wykazał interes społeczny oraz słuszny interes strony jakie przemawiają za zmianą decyzji z 28 czerwca 2018 r., wykazując, że w wyniku realizacji przedsięwzięcia nastąpi poprawa działania infrastruktury kolejowej oraz zwiększenie przepustowości linii kolejowej stanowiącej istotny element LK131, przy jednoczesnej poprawie jakości i bezpieczeństwa ruchu oraz warunków życia i zdrowia osób zamieszkujących w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej, poprzez lepszą ochronę akustyczną terenów prawnie chronionych. Wskazał również, że zmiana decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach umożliwi niezwłoczne kontynuowanie procedur formalnych, w tym złożenie wniosku o pozwolenia wodnoprawne, decyzji lokalizacyjnej i pozwolenie na budowę, co umożliwi szybsze rozpoczęcie robót budowlanych, a tym samym dotrzymanie harmonogramu prac. Tutejszy organ mając na uwadze, że przedmiotowe

przedsięwzięcie stanowi inwestycję celu publicznego jakim jest, zgodnie z art. 6 Ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1899 z późn. zm.), budowa i utrzymanie linii kolejowej, uznał, że spełnione są przesłanki przemawiające za zmianą decyzji z 28 czerwca 2018 r.

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

Z przedłożonych dokumentów wynika, że liczba stron postępowania przekracza 10, w związku z powyższym RDOŚ w Katowicach, zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy oos, za art. 49 ustawy Kpa, o wszystkich czynnościach zawiadamiał strony poprzez obwieszczenia. Były one umieszczane na tablicy ogłoszeń w siedzibie organu, tj. RDOŚ w Katowicach Plac Grunwaldzki 8-10, na stronie internetowej tutejszego organu w Biuletynie Informacji Publicznej, a także na tablicy ogłoszeń urzędów w: Chorzowie, Świętochłowicach, Bytomiu, Radzionkowie, Piekarach Śląskich, Świerklańcu, Tarnowskich Górach, Miasteczku Śląskim, Kaletach, Koszęcinie, Boronowie, Herbach, Wręczycy Wielkiej, Blachowni, Kłobucku, Miedźnie, Popowie i Działoszynie.

W ramach postępowania rozpatrzono następujące dokumenty przedłożone do RDOŚ w Katowicach:

- 1) wniosek zn. IOS6.452.6.2021.KK.4.ISW-00847-I z 13 lipca 2021 r. Pani [imię] o zmianę decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z 28 czerwca 2018 r. zn. WOOS.4201.6.2016.AS3.30,
- 2) raport o oddziaływaniu na środowisko dla zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zn. WOOS.4201.6.2016.AS3.30 z 28 czerwca 2018 r. dla przedsięwzięcia „Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory - Tarnowskie Góry - Karsznice - Inowrocław - Bydgoszcz - Maksymilianowo - odcinek realizacyjny - stacja Chorzów Batory - granica województwa śląskie/łódzkie”, sporządzony w maju 2021 r., przez: zespół autorski wykonawców: PORR.S.A. z siedzibą w Warszawie i Geomind Sp. z o. o. z siedzibą w Krakowie, za który podpisał się kierownik zespołu środowiskowego
- 3) poświadczony notarialnie odpis pełnomocnictwa nr IOR-028-741/18 z 21 sierpnia 2018 r., udzielonego Pani [imię] przez Panią [imię] Dyrektora Biura Ochrony Środowiska PKP Polskich Linii Kolejowych Spółki Akcyjnej z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74,
- 4) poświadczony notarialnie odpis pełnomocnictwa nr IOR-028-936/16 z 27 lipca 2016 r., udzielonego Pani [imię] przez Pana [imię] Wiceprezesa Zarządu i Pana [imię] Członka Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych Spółki Akcyjnej z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74,
- 5) potwierdzenie wniesienia opłaty skarbowej w wysokości 205 zł (za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach) i 34 zł (za pełnomocnictwa),
- 6) kopię odpisu pełnego z rejestru przedsiębiorców nr KRS 0000037568 stan na dzień 12 lutego 2021 r.,

- 7) poświadczone przez właściwe organy kopie map ewidencyjnych w postaci elektronicznej, obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz przewidywany obszar na który będzie oddziaływać,
- 8) mapę, w postaci papierowej oraz elektronicznej z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszarem, na który będzie oddziaływać,
- 9) raport o oddziaływaniu na środowisko do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zn. WOOS.4201.6.2016.AS3.30 z 28 czerwca 2018 r. dla przedsięwzięcia „Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory - Tarnowskie Góry - Karsznice - Inowrocław - Bydgoszcz - Maksymilianowo - odcinek realizacyjny - stacja Chorzów Batory - granica województwa śląskie/łódzkie”, sporządzony w sierpniu 2021 r. – zwany dalej roś, przez: zespół autorski wykonawców: PORR.S.A. z siedzibą w Warszawie i Geomind Sp. z o. o. z siedzibą w Krakowie, za który podpisał się kierownik zespołu środowiskowego Pan
- 10) poświadczony notarialnie odpis pełnomocnictwa nr IOR-028-328/17 z 5 kwietnia 2017 r., udzielonego Panu \_\_\_\_\_ przez Pana \_\_\_\_\_ i Pana \_\_\_\_\_ Członków Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych Spółki Akcyjnej z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74,
- 11) potwierdzenie wniesienia opłaty skarbowej w wysokości 17 zł (za pełnomocnictwo),
- 12) kopię odpisu pełnego z rejestru przedsiębiorców nr KRS 0000037568 stan na dzień 17 sierpnia 2021 r.,
- 13) aneks nr 1 do roś sporządzony w grudniu 2021 r., przez: zespół autorski wykonawców, za który podpisał się kierownik zespołu środowiskowego Pan
- 14) aneks nr 2 do roś sporządzony w lutym 2022 r., przez: zespół autorski wykonawców, za który podpisał się kierownik zespołu środowiskowego Pan
- 15) aneks nr 3 do roś sporządzony w marcu 2022 r., przez: zespół autorski wykonawców, za który podpisał się kierownik zespołu środowiskowego Pan
- 16) opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kłobucku z 20 kwietnia 2022 r. zn. ONS-NZ.9022.3.10.2022,
- 17) postanowienie Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie zn. PO.RZŚ.4360.45.2022.BJ z 19 maja 2022 r.,
- 18) wniosek zn. IRETS4.452.10.2022.KK.4.ISW-00847-I z 24 maja 2022 r. Pana \_\_\_\_\_ o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zgodnie z art. 87 ustawy oos, w przypadku zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przepisy działu V i działu VI stosuje się odpowiednio. W związku z powyższym, z uwagi na fakt, że na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przeprowadzana była ocena oddziaływania na środowisko, stwierdzona dla przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, określonego w § 3 ust. 2 pkt 1, jako przebudowa linii kolejowej, o której mowa w § 2 ust. 1 pkt 29 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2016 r., poz. 71), na etapie zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, przepisy zastosowano odpowiednio i dla planowanych zmian przeprowadzona została ocena oddziaływania na środowisko, bez procedowania etapu stwierdzania jej konieczności.

Wniosek dotyczy zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia, które zlokalizowane jest lub oddziałuje w granicach województwa śląskiego w obrębie

następujących miast i gmin: Chorzów, Radzionków, Świętochłowice, Bytom, Świerklaniec, Tarnowskie Góry, Miasteczko Śląskie, Kalety, Koszęcin, Boronów, Herby, Blachownia, Wręczyca Wielka, Kłobuck, Miedźno, Popów, a także oddziałuje w granicach województwa łódzkiego, w powiecie pączęzańskim, w Gminie Działoszyn.

Decyzja z 28 czerwca 2018 r., która jest przedmiotem zmiany, obejmowała następujący odcinek realizacyjny:

- a) linia nr 131 (LK131) – Chorzów Batory – Tczew: na odcinku Chorzów Batory (km 5,521) – granica województwa śląskie – łódzkie (km 111,075),
- b) linia nr 686 (LK686): na odcinku Herby Nowe (km -0,540) - p. odg. Liswarta (km 2,173),
- c) linia nr 687 (LK687): na odcinku p. odg. Kalina (km 0,003) – Herby Stare (km 2,219),
- d) linia nr 704 (LK704): na odcinku Herby Nowe (km 0,277) – Herby Stare (km 2,155).

Decyzja z 28 czerwca 2018 r. wydana została dla przedsięwzięcia obejmującego swym zakresem przeprowadzenie kompleksowych prac związanych z wymianą nawierzchni torowych, rozjazdów, podtorza, odwodnienia, budowę wiaduktów drogowych, przejść podziemnych na peronach, rozbiórkę istniejących i budowę nowych peronów oraz podniesienie kategorii przejazdów kolejowych. Planuje się także zainstalowanie systemu transmisji cyfrowej. Przedsięwzięcie zakłada zwiększenie prędkości z jaką będą poruszać się pociągi na linii do docelowej prędkości dla pociągów pasażerskich 140 km/h i pociągów towarowych 120 km/h.

Obecnie przedmiotem zmiany decyzji objęte są linie:

- 1) nr 131 (LK131) na odcinku od km 66+800 do km 111+075,
- 2) nr 687 (LK687) na odcinku od km 1+822 do km 2+324, przy czym odcinek od km 2+219 do km 2+324 objęty jest wyłącznie pracami związanymi z zastosowaniem działań minimalizujących oddziaływanie akustyczne planowanych do modernizacji linii kolejowych tzn. z budową ekranów akustycznych w następującej lokalizacji: strona prawa od km 1+822 do km 2+100, od km 2+100 do km 2+257, od km 2+257 do km 2+324,
- 3) nr 704 (LK704) na odcinku od km 0+210 do km 0+770, przy czym zmiany polegają na rezygnacji z budowy wzdłuż linii kolejowej ekranów akustycznych: od km 0+213 do km 0+305; od km 0+282 do km 0+382; od km 0+382 do km 0+767 strona lewa (zawnioskowano o przesunięcie ekranów akustycznych w miejscu rozjazdu LK704 i LK687 i zlokalizowanie ich wzdłuż LK687 bliżej terenów podlegających ochronie akustycznej).

Planowane zmiany zlokalizowane są w granicach województwa śląskiego na terenie następujących miast i gmin: Herby (powiat lubliniecki), Blachownia (powiat częstochowski), Wręczyca Wielka, Kłobuck, Miedźno i Popów (powiat kłobucki). Zmiany decyzji z 28 czerwca 2018 r. objęte wnioskiem obejmują:

- uwzględnienie budowy dodatkowych ekranów akustycznych oraz zastosowanie tłumików przyszynowych,
- zmianę (zwiększenie) zakresu prac na 2 obiektach inżynierskich z uwagi na ich zły stan techniczny, likwidację 1 obiektu oraz budowę 1 nowego obiektu, dotyczy to następujących obiektów:
  - a) przepust w km 68+535 LK131 – w ww. decyzji przewidziano remont obiektu, obecnie wnioskuje się o jego likwidację,
  - b) kładka dla pieszych w km 69+358 LK131 – w ww. decyzji przewidziano modernizację, obecnie wnioskuje się o rozbiórkę i budowę nowego obiektu w tej samej lokalizacji,

- c) kładka dla pieszych w km 89+182 LK131 – wnioskuje się o realizację nowego obiektu,
- d) przepust w km 108+325 LK131 – w ww. decyzji przewidziano remont, obecnie wnioskuje się o rozbiórkę i budowę nowego obiektu w tej samej lokalizacji,
- zmianę (zwiększenie) zakresu prac na stacji Kłobuck, polegającą na rozbudowie układu torowego do budowanych peronów,
- uwzględnienie w Tabeli nr IV w „Charakterystyce planowanego przedsięwzięcia” w ww. decyzji z 28 czerwca 2018 r. zakresu prac remontowo-utrzymaniowych na obiektach inżynierskich w km LK131: 92+615; 93+666; 95+349; 96+312; 97+212; 98+814,
- zmianę brzmienia warunku w pkt. I.2.C.3.1. w decyzji z 28 czerwca 2018 r. w celu ujednoczenia nazewnictwa rodzaju/zakresu prac przewidzianych do realizacji na obiektach inżynierskich,
- skorygowanie lokalizacji wiaduktu kolejowego w km 71+579 LK131. Decyzja z 28 czerwca 2018 r. wskazywała lokalizację wiaduktu kolejowego w km 71+500, w rzeczywistości niniejszy obiekt zlokalizowany jest w km 71+579.

W toku postępowania tutejszy organ dokonał weryfikacji dokumentacji złożonej wraz z wnioskiem, w tym raportu przekazanego wraz z pismem z 16 września 2021 r. zn. IOS6.452.7.2021.KK.9.ISW-00847-I i wezwał do jego uzupełnienia pismem zn. WOOŚ.420.19.2021.AS3.5 z 9 listopada 2021 r. Pismem z 19 listopada 2021 r. zn. IOS6.452.7.2021.KK.12.ISW-00847-I pełnomocnik inwestora przedłożył dodatkowo mapy ewidencyjne obejmujące teren oddziaływania przedsięwzięcia na terenie województwa łódzkiego. W odpowiedzi na ww. wezwanie RDOŚ w Katowicach, wraz pismem z 14 stycznia 2022 r. zn. IRETS4.452.10.2021.KK.1.ISW-00847-I, pełnomocnik inwestora przedłożył Aneks nr 1 (wraz z załącznikami). Po analizie przedłożonego dokumentu RDOŚ w Katowicach pismem zn. WOOŚ.420.19.2021.AS3.7 z 10 lutego 2022 r. ponownie wezwał do uzupełnienia dokumentacji. Pełnomocnik inwestora wraz z pismem zn. IRETS4.452.10.2021.KK.2.ISW-00847-I z 28 lutego 2022 r. złożył Aneks nr 2 wraz z załącznikami. Z uwagi na potrzebę dalszych wyjaśnień RDOŚ w Katowicach pismem zn. WOOŚ.420.19.2021.AS3.9 z 4 marca 2022 r. po raz kolejny wezwał do uzupełnienia dokumentacji. Uzupełnienie zostało złożone 17 marca 2022 r. pismem zn. IRETS4.452.10.2021.KK.3.ISW-00847-I – pełnomocnik inwestora przedłożył Aneks nr 3. Po ponownym uzupełnieniu raportu (Aneks nr 3 z marca 2022 r.) przez pełnomocnika Inwestora, dokumentacja sprawy została ponownie zweryfikowana i 28 marca 2022 r. przekazana do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kłobucku, w celu zasięgnięcia opinii, zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy oos oraz do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, w celu uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia, zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 4 ustawy oos. Występując o opinię i uzgodnienie ww. organów uwzględniono zapisy art. 6a ustawy oos, z którego wynika, że, jeżeli przedsięwzięcie, dla którego jest wydawana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, ma być realizowane na terenie położonym na obszarze właściwości miejscowej dwóch lub więcej organów opiniujących lub uzgadniających, orzekanie w imieniu tych organów należy do organu, na obszarze właściwości miejscowej którego znajduje się większa część terenu, na którym ma być realizowane przedsięwzięcie.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kłobucku opinią sanitarną z 20 kwietnia 2022 r. zn. ONS-NZ.9022.3.10.2022, zaopiniował pozytywnie, w zakresie wymagań higienicznych i zdrowotnych, środowiskowe uwarunkowania dla przedmiotowego przedsięwzięcia, określając warunki jego realizacji.



Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie postanowieniem zn. PO.RZŚ.4360.45.2022.BJ z 19 maja 2022 r. uzgodnił realizację przedsięwzięcia i również określił warunki tej realizacji.

W niniejszej decyzji nie uwzględniono warunków wynikających z ww. opinii i uzgodnienia na etapie budowy, z uwagi na fakt, że postępowanie dotyczy zmiany decyzji z 28 czerwca 2018 r., w której w pkt. I.2.A RDOŚ w Katowicach szczegółowo określił warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych i zasobów naturalnych oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich. W szczególności w pkt. I.2.A.1, I.2.A.2, I.2.A.3, I.2.A.4 i I.2.A.5 lit. a decyzji z 28 czerwca 2018 r. RDOŚ w Katowicach zobowiązał inwestora do odpowiedniego zlokalizowania i zorganizowania zaplecza budowy, baz sprzętowo – materiałowych i placów składowych w celu zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego, a także nałożył warunek prowadzenia prac budowlanych uciążliwych akustycznie, w rejonie zabudowy podlegającej ochronie akustycznej w porze dziennej, dopuszczając wykonywanie takich prac w porze nocnej jedynie w przypadkach, kiedy technologia uniemożliwia przerwanie robót i warunek prowadzenia prac pod nadzorem przyrodniczym. Nie określono również warunków dotyczących ogólnej organizacji zaplecza budowy, stosowania sprzętu budowlanego sprawnego technicznie, nadzoru nad pracą maszyn i urządzeń, prawidłowej organizacji pracy, sposobu magazynowania materiałów, dostarczania wody dla pracowników, wyposażenia zaplecza budowy w urządzenia higieniczno-sanitarne i sposobu ich utrzymania, gdyż określają to przepisy szczegółowe m.in. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. z 2003 r., Nr 47, poz. 401) oraz Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (t.j. Dz. U. z 2003 r., Nr 169, poz.1650 ze zm.), Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 20 września 2001 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas eksploatacji maszyn i innych urządzeń technicznych do robót ziemnych, budowlanych i drogowych (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 583 z późn. zm.) oraz Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 30 października 2002 r. w sprawie minimalnych wymagań dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy w zakresie użytkowania maszyn przez pracowników podczas pracy (Dz. U. Nr 191, poz. 1596 z późn. zm.).

Warunki dotyczące zasad magazynowania odpadów i ich dalszego zagospodarowania, wskazane w ww. opinii i uzgodnieniu, z uwagi na ich ogólny charakter również nie zostały uwzględnione. Wstępne magazynowanie odpadów przez ich wytwórcę w przypadku odpadów powstających w wyniku budowy, rozbiórki, remontu obiektów, czyszczenia zbiorników lub urządzeń oraz sprzątania, konserwacji i napraw, magazynowanych w miejscu ich wytworzenia szczegółowo reguluje Rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla magazynowania odpadów (Dz. U. poz. 1742).

Warunek odprowadzania wód opadowych i roztopowych zgodnie z przepisami szczegółowymi, w tym Rozporządzeniem 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. z 2019 r. poz. 1311) oraz warunek dotyczący obowiązku podjęcia działań w przypadku wystąpienia szkody w środowisku w celu jej ograniczenia,

nie zostały przeniesione do sentencji decyzji, ponieważ obowiązują one inwestora z mocy prawa. Zrezygnowano ze zmiany decyzji w zakresie wskazania nowych warunków na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, dotyczących kontroli stanu technicznego oraz konserwacji elementów odwodnienia torowiska, wynikających z uzgodnienia Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, ponieważ zakres wnioskowanych zmian nie dotyczył kwestii odwodnienia podtorza. Szczegóły kontroli i utrzymania systemu odwodnienia na etapie eksploatacji przedsięwzięcia zostaną określone w pozwoleniu wodnoprawnym. Nie określono warunku na etapie eksploatacji przedsięwzięcia dotyczących stosowania środków ochrony roślin podczas usuwania roślinności zarastającej nasyp kolejowy, ponieważ szczegóły ich stosowania reguluje m.in. Ustawa z dnia 8 marca 2013 r. o środkach ochrony roślin (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 2097) oraz akty wykonawcze, w tym: Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 31 marca 2014 r. w sprawie warunków stosowania środków ochrony roślin (Dz. U. poz. 516) i Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 22 maja 2013 r. w sprawie sposobu postępowania przy stosowaniu i przechowywaniu środków ochrony roślin (Dz. U. poz. 625).

W roś przedstawiono dwa warianty tożsame z tymi, które analizowane były na etapie wydawania decyzji z 28 czerwca 2018 r.: wariant W1 – jako racjonalny wariant alternatywny oraz wariant W2 – jako wariant rekomendowany przez wnioskodawcę. Inwestycja w obu analizowanych wariantach inwestycyjnych charakteryzuje się takim samym przebiegiem. Nie rozpatrywano wariantów lokalizacyjnych, co wynikało z charakteru inwestycji, jakim jest przebudowa/rozbudowa infrastruktury istniejącej.

Wariant W1 na odcinku objętym analizami był wariantem ograniczonego zakresu, z założoną prędkością 120 km/h dla pociągów pasażerskich, 100 km/h dla towarowych. Obecnie ruch pasażerski prowadzony jest na odcinku Chorzów Batory – Herby Nowe, na którym zostanie utrzymany, z dostosowaniem peronów do obowiązujących przepisów.

Założenia:

- wymiana elementów nawierzchni, które w chwili obecnej powodują ograniczenia prędkości bądź ich stan został zakwalifikowany do szybkiej utraty zdatności,
- wzmocnienie podtorza w miejscach, które wynikają z przeprowadzonych badań geotechnicznych na etapie opracowywanego studium,
- oczyszczenie, udrożnienie bądź odbudowa rowów na szlaku,
- wykonanie/udrożnienie odwodnienia liniowego na stacjach,
- w obrębie stacji przebudowa głowic stacyjnych, oraz zmiana układu torowego w przypadku braku możliwości dostosowania peronów (szerokość), w obecnym układzie stacyjnym.

Wariant ten na liniach nr 686, 687 i 704 nie przewidywał żadnych prac modernizacyjnych wpływających na istniejący układ torowy oraz występujące prędkości. Założono wymianę elementów nawierzchni, które w chwili obecnej powodują ograniczenia prędkości bądź ich stan został zakwalifikowany do szybkiej utraty zdatności.

Wariant W2 na odcinku objętym analizami również był wariantem ograniczonego zakresu, z założoną prędkością 140 km/h dla pociągów pasażerskich, 120 km/h dla towarowych. Obecnie ruch pasażerski prowadzony jest na odcinku Chorzów Batory – Herby Nowe, na którym zostanie utrzymany, z dostosowaniem peronów do obowiązujących przepisów.

Założenia:

- wymiana elementów nawierzchni, które w chwili obecnej powodują ograniczenia prędkości bądź ich stan został zakwalifikowany do szybkiej utraty zdatności,

- wzmocnienie podtorza w miejscach, które wynikają z przeprowadzonych badań geotechnicznych,
- oczyszczenie, udroźnienie bądź odbudowa rowów na szlaku,
- wykonanie/udroźnienie odwodnienia na stacjach,
- w obrębie stacji przebudowa głowic stacyjnych, oraz zmiana układu torowego w przypadku braku możliwości dostosowania peronów (szerokość), w obecnym układzie stacyjnym.

Wariant ten na liniach nr 686,687 i 704 nie przewidywał żadnych prac modernizacyjnych wpływających na istniejący układ torowy oraz występujące prędkości. Założono wymianę elementów nawierzchni, które w chwili obecnej powodują ograniczenia prędkości bądź ich stan został zakwalifikowany do szybkiej utraty podatności. Decyzja z 28 czerwca 2018 r. określa środowiskowe uwarunkowania dla wariantu W2.

Obecnie wnioskowane zmiany w zakresie robót torowych w Wariantcie 2 zakładają zwiększenie zakresu prac na stacji Kłobuck, na torach nr 1, 2, 3, 4 i 6 oraz objęcie pracami dodatkowo torów nr 5, 7 i 103. Zakres prac przewidziany do realizacji w ramach rozbudowy stacji Kłobuck zakłada:

- kompleksową wymianę nawierzchni torowej w torze nr 1 od km 88+350 do km 90+800,
- kompleksową wymianę nawierzchni torowej w torze nr 2 od km 88+350 do km 90+400,
- kompleksową wymianę nawierzchni torowej w torze nr 3 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 5 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 21 – materiał staroużyteczny,
- kompleksową wymianę nawierzchni torowej w torze nr 4 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 6 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 29 – materiał staroużyteczny,
- kompleksową wymianę nawierzchni torowej w torze nr 5 od rozjazdu 14 do rozjazdu 20,
- kompleksową wymianę nawierzchni torowej w torze nr 6 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 9 do styku za krzyżownicą rozjazdu nr 25,
- kompleksową wymianę nawierzchni torowej w torze nr 7 od rozjazdu 14 do rozjazdu 20,
- kompleksową wymianę nawierzchni torowej w torze nr 103 od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 22 do kozła oporowego – materiał staroużyteczny,
- budowę żeberka ochronnego na przedłużeniu toru nr 4 – od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 27 do kozła oporowego – materiał staroużyteczny,
- budowę toru ochronnego od styku za krzyżownicą rozjazdu nr 26 do kozła oporowego – materiał staroużyteczny,
- włączenia w istniejące żeberka ochronne za stykiem za krzyżownicą rozjazdów nr 7 i nr 8,
- likwidację i wymianę rozjazdów,
- poszerzenie międzytorzy torów 1 i 3 oraz 2 i 4 w celu lokalizacji peronów,
- kompleksową wymianę wszystkich przyległych do rozjazdów wstawek,
- wykonanie robót ziemnych na odcinkach kompleksowej wymiany nawierzchni torowej i rozjazdów,
- wzmocnienie podtorza w miejscach, gdzie podtorze nie spełnia wymaganej nośności oraz pod wymienianymi rozjazdami, z jednoczesnym ścięciem ławy torowiska,
- odbudowę odwodnienia torów szlakowych, stacyjnych w tym rozjazdów.

Projektowane parametry linii i konstrukcja nawierzchni na stacji Kłobuck:

- kategoria linii kolejowej – magistralna,
- tor bezstykowy o prześwicie 1 435 mm,
- prędkość maksymalna pociągów pasażerskich 140 km/h,
- prędkość maksymalna pociągów towarowych 120 km/h,

- dopuszczalny nacisk osi w torach zasadniczych/szlakowych 221kN/oś,
- skrajnia budowli GPL-1: dotyczy przebudowywanych torów stacyjnych oraz torów szlakowych,
- długość pociągów 780 m.

Zakres prac w Wariancie 2 planowany do wykonania w ramach zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, czyli zmiana ilości, lokalizacji oraz charakteru urządzeń ochrony przed hałasem na LK131 i LK704 oraz zmiana zakresu prac na 4 obiektach inżynierskich i stacji Kłobuck jest niewielki. Orientacyjna powierzchnia terenu, która będzie trwale przekształcona (wliczając w to także obszar obecnie zajęty pod istniejącą infrastrukturę kolejową) w związku z realizacją całego przedsięwzięcia wynosi 520 ha. Zakres prac objęty zmianą decyzji zajmie około 12 ha dodatkowej powierzchni. Planowany zakres zmian pozostaje bez wpływu na wybór wariantu przewidzianego do realizacji.

Etap realizacji inwestycji będzie się wiązać z przekształceniem terenu oraz następującymi głównymi emisjami, związanymi z wykonywaniem robót budowlanych: emisją hałasu, emisją zanieczyszczeń do powietrza oraz wytwarzaniem odpadów. Emisje te oddziaływać będą na ludzi, jak również na środowisko przyrodnicze. W celu minimalizacji istotnych oddziaływań wskazano w punkcie I.2.A. decyzji z 28 czerwca 2018 r. warunki, których przestrzeganie zapewni, że oddziaływanie tej fazy prac będzie miało charakter jak najmniej uciążliwy dla ludzi i środowiska. W związku z analizowanymi zmianami zakresu przedsięwzięcia, zmianie nie ulegną opisane oddziaływania oraz warunki realizacji i eksploatacji dla planowanego zamierzenia oraz wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy oos, które zostały określone w ww. decyzji, z wyjątkiem tych, które wskazano w sentencji niniejszej decyzji i szczegółowo odniesiono się do nich w dalszej części uzasadnienia.

Szczegółowe dane o planowanym przedsięwzięciu, w wariancie realizacyjnym znajdują się w „Charakterystyce planowanego przedsięwzięcia”, będącej załącznikiem do decyzji z 28 czerwca 2018 r. W związku z planowanymi zmianami w pkt. 7) i w pkt. 8) niniejszej decyzji w załączniku tym zmieniono Tabelę II, przedstawiającą zakres robót w branży torowej na odcinku Tarnowskie Góry – granica województwa, w której zmieniono zakres prac na stacji Kłobuck i Tabelę IV, przedstawiającą zakres prac na obiektach inżynierskich, w której uwzględniono: likwidację przepustu w km 68+535 LK131, zmianę zakresu prac dla kładki dla pieszych w km 69+358 LK131 i przepustu w km 108+325 LK131, nowy obiekt w postaci kładki dla pieszych w km 89+182 LK131, korektę lokalizacji wiaduktu kolejowego w km 71+579 LK131 oraz uwzględnienie prac na obiektach inżynierskich w km LK131: 92+615; 93+666; 95+349; 96+312; 97+212; 98+814.

Biorąc pod uwagę charakter planowanego przedsięwzięcia oraz informacje zawarte w roś i uzupełnieniach do roś można stwierdzić, że zakres planowanych prac nie wpłynie znacząco na stan jakości środowiska przyrodniczego. Podstawą oceny oddziaływania na środowisko przyrodnicze była przeprowadzona inwentaryzacja przyrodnicza, wykonana na potrzeby opracowania materiałów, na podstawie których została wydana decyzja z 28 czerwca 2018 r. Wykonawcą inwentaryzacji była firma FPP Enviro Sp z o.o. Inwentaryzacja przyrodnicza została wykonana w przyjętym buforze 2 x 150 m od osi linii kolejowych, które weszły w skład przedsięwzięcia, dla którego została wydana ww. decyzja. Natomiast uzupełniające badania prowadzone były w buforze do 200 m (po każdej stronie od osi toru oraz w odległości do 500 m, jeśli teren był bogaty przyrodniczo) od 15 marca

2020 r. do 1 listopada 2020 r. Jak wynika z roś i Aneksu nr 1, badania miały na celu aktualizację stanu wybranych elementów przyrody ożywionej w sąsiedztwie obiektów inżynierskich. Nie odnotowano nowych siedlisk przyrodniczych jak i stanowisk roślin i zwierząt chronionych w stosunku do wykazanych na etapie postępowania w sprawie wydania decyzji z 28 czerwca 2018 r.

Na podstawie baz danych będących w posiadaniu Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach, w tym decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz Aneksu nr 1 do roś należy stwierdzić, że:

- 1) inwestycja, dla której wydano decyzję z 28 czerwca 2018 r. i projektowane zmiany do zakresu inwestycji realizowane będą w granicach parku krajobrazowego – Lasy nad Górną Liswartą. Dotyczy to następujących obiektów:
  - a) przepust w km 68+535 – przewidziany do likwidacji,
  - b) kładka dla pieszych w km 69+358 – przewidziana do rozbiórki i budowy nowego obiektu,
  - c) ekrany akustyczne na linii nr 131: w km 69+130 do km 69+308, w km 69+308 do km 69+414,
  - d) ekrany akustyczne na linii nr 704: w km 0+257 do km 0+408 – ekran przeniesiony wzdłuż linii nr 687 w km 2+257 do km 2+324 strona prawa oraz od km 0+333 do km 0+765 – ekran przeniesiony wzdłuż linii nr 687 w km 1+822 do km 2+257 strona prawa.

W trakcie inwentaryzacji przyrodniczej zidentyfikowano chronione siedliska przyrodnicze: 9170 - Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*), 9110 - Kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagenion*),\* 91E0 - Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródłiskowe), 9190 Kwaśne dąbrowy (*Quercion robori-petraeae*), 7140 - Torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzerio-Caricetea*), a także stanowiska chronionych mszaków i innych roślin chronionych. Z analizy roś wynika, że żaden z obiektów objętych zmianą decyzji nie koliduje ani nie znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie ww. siedlisk, stanowisk chronionych mszaków i innych roślin chronionych. Najbliżej:

- w odległości ok. 200 m od ww. siedlisk - 9190 Kwaśnych dąbrów (*Quercion robori-petraeae*) znajduje się przepust w km 68+535, który będzie zlikwidowany,
- w odległości ponad 300 m od ww. stanowisk mszaków - Widłoząb miotłowy (*Dicranum scoparium*) znajduje się kładka dla pieszych w km 69+358, która jest przewidziana do rozbiórki i budowy nowej w tej samej lokalizacji,
- ponad 1,1 km od stanowisk chronionych roślin naczyniowych - orlika pospolitego (*Aquilegia vulgaris*) znajduje się kładka dla pieszych w km 69+358, która przewidziana jest do rozbiórki i budowy nowej w tej samej lokalizacji. Przepust w km 108+325, który jest przewidziany do rozbiórki i budowy nowej w tej samej lokalizacji, znajduje się w odległości ok. 80 m od stanowiska roślin naczyniowych - kocanki piaskowe (*Helichrysum arenarium*), poza granicami parku,

2) inwestycja realizowana będzie poza:

- a) pomnikami przyrody. W odległości 14 m (w km 47+943) od linii kolejowej nr 131 rośnie pomnik przyrody: wierzba krucha, o obw. 530 cm. Natomiast, najmniejsza odległość od zakresu zmian do decyzji, to ok. 300 m (budowa ekranu w km od 87+033 do 87+150 LK131),
- b) rezerwatami przyrody. Najbliżej inwestycji, w odległości 1 km od zakresu zmian (km od 87+033 do 87+150 LK131 – budowa nowego ekranu akustycznego) znajduje

- się rezerwat przyrody Dębowa Góra, który jednocześnie znajduje się w odległości około 361 m od przebiegu linii kolejowej nr 131,
- c) użytkami ekologicznymi, stanowiskami dokumentacyjnymi, zespołami przyrodniczo-krajobrazowymi. Użytek ekologiczny „Torfowisko Dubiele” położony jest w odległości 178 m od linii kolejowej nr 131. Zakres robót objętych zmianą decyzji znajduje się w odległości około 3 km od najbliższego zlokalizowanego użytku ekologicznego Bagno w Jeziorze (realizacja ekranu akustycznego w km od 76+556 do 76+639). Stanowisko dokumentacyjne Blachówka znajduje się w odległości ok. 37 km od projektowanej zmiany (likwidacja przepustu w km 68+535 linii nr 131). W sąsiedztwie linii kolejowych objętych wydaną decyzją (w odległości do 5 km) zidentyfikowano 2 zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, w tym zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Żabie Doły” znajdujący się w odległości 10 m w km 14+358 LK131. Natomiast najbliższemu zakresowi objętemu zmianą decyzji zlokalizowany jest Działoszyński Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy, który znajduje się on w odległości ok. 200 m od zakresu objętego zmianą decyzji. Podana odległość dotyczy lokalizacji tłumika przyszynowego w km od 110+732 do 110+832,
- d) obszarami chronionego krajobrazu. Najbliższe projektowanych zmian, w odległości ponad 7 km znajduje się Obszar Chronionego Krajobrazu - Otulina Załęczańskiego Parku Krajobrazowego. Podana odległość dotyczy lokalizacji tłumika przyszynowego w km od 110+732 do 110+832,
- e) obszarami Natura 2000. Najbliższe projektowanych zmian znajduje się Obszar Natura 2000 Łęgi w lasach nad Liswartą PLH240027 zlokalizowany w odległości ok. 3,55 km (odległość mierzona w km 71+732 linii nr 131). Odległość od najbliższego obiektu objętego zmianą decyzji, czyli od kładki dla pieszych w km 69+358 linii nr 131, (projektowana zmiana dotyczy rozbiórki i budowy nowej kładki) wynosi około 5 km od ww. obszaru Natura 2000. W km od 69+126 do 69+247 LK131 przewidziana jest rezygnacja z ekranu akustycznego wymaganego zapisami decyzji. Obszar Natura 2000 Łęgi w lasach nad Liswartą PLH240027 ma ustanowiony plan zadań ochronnych (Zarządzenie Regionalnego Dyrektora ochrony Środowiska w Katowicach z 2 listopada 2021 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Łęgi w lasach nad Liswartą PLH240027). Przedmiotem ochrony tego obszaru jest siedlisko kod: \*91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, *olsy źródłiskowe*). Dla tego siedliska jako zagrożenia istniejące wskazano: usuwanie martwych i umierających drzew (w siedlisku jest mała ilość martwego drewna, które jest kluczowym dla różnorodności biologicznej elementem struktury ekosystemu leśnego), inne odpady (w siedlisku stwierdzono pojedyncze śmieci, zwłaszcza opakowania po napojach, ich obecność utrudnia rozwój runa), obce gatunki inwazyjne, problematyczne gatunki rodzime, regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych i zmiana przebiegu koryt rzecznych, a także zawleczenie choroby (patogeny mikrobowe). Wśród zagrożeń potencjalnych wymieniono: obce gatunki inwazyjne, regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych i zmiana przebiegu koryt rzecznych. Celem działań ochronnych dla siedliska \*91E0 łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, *olsy źródłiskowe*) jest utrzymanie powierzchni siedliska na co najmniej 135 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów. Ponadto, utrzymanie w skali całego obszaru, oceny wskaźnika:
- 1) „inwazyjne gatunki obce w podsycie i runie” na poziomie: więcej niż 1 gatunek lub 1 gatunek liczny jednak bez dominacji facjalnej (U1),
  - 2) „reżim wodny (w tym rytm zalewów, jeśli występują)” na poziomie: dynamika

zalewów i przewodnienie podłoża normalne z punktu widzenia odpowiedniego ekosystemu / zbiorowiska roślinnego (FV),

3) „naturalność koryta rzecznego” na poziomie: regulacja wykonana metodami miękkimi z zachowaniem cech hydromorfologicznych cieku naturalnego (U1). Ponadto zdefiniowano cele szczegółowe dla poszczególnych stanowisk siedliska \*91E0 w obszarze, tj.:

1) poprawa oceny wskaźnika „martwe drewno leżące lub stojące >3 m długości i >50 cm grubości” na stanowiskach, na których występują drzewa odpowiednich rozmiarów:

- a) Liswarta\_1 {2C2D},
  - b) Łebki\_1 {87F3},
  - c) Młynówka\_1 {6BAE},
  - d) Młynówka\_2 {834E},
  - e) Młynówka\_7 {C5A4},
  - f) Młynówka\_8 {4A3A}
- do powyżej 5 szt./ha (FV).

2) poprawa oceny wskaźnika „martwe drewno (łączone zasoby)” na stanowiskach:

- a) Liswarta\_1 {2C2D},
  - b) Łebki\_1 {87F3},
  - c) Łebki\_2 {48C1},
  - d) Łebki\_3 {09B7},
  - e) Łebki\_4 {E5E3},
  - f) Młynówka\_1 {6BAE}
- do powyżej 20 m<sup>3</sup>/ha (FV).

3) poprawa oceny wskaźnika „wiek drzewostanu” na stanowiskach:

- a) Liswarta\_2 {ED54},
- b) Łebki\_2 {48C1},
- c) Łebki\_3 {09B7}

do poniżej 20% udziału drzew starszych niż 100 lat, ale powyżej 50% udziału drzew starszych niż 50 lat (U1).

Cele działań ochronnych mają bezpośrednie odzwierciedlenie w działaniach ochronnych określonych w zał. 5 do zarządzenia. Jak wynika z uzasadnienia do Zarządzenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z 2 listopada 2021 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Łęgi w lasach nad Liswartą PLH240027, dla siedliska \*91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, *olsy źródliskowe*) nie stwierdzono konieczności prowadzenia działań ochronnych z zakresu ochrony czynnej. Wynika to z charakteru ww. zagrożeń, a także ze specyfiki siedliska – jest to siedlisko leśne, stanowiące zbiorowisko klimaksowe dla panujących w jego płatach warunków środowiska nieożywionego. W związku z tym część zagrożeń będzie samoistnie zanikać w przypadku zminimalizowania presji człowieka. W przypadku innych zagrożeń brak jest natomiast możliwości zaproponowania skutecznych metod ich ograniczenia, które nie wiązałyby się równocześnie z dużą presją na siedlisko. Jako priorytetowe i jedyne działanie ochronne w odniesieniu do siedliska \*91E0 stwierdzonego w obszarze Natura 2000 Łęgi w lasach nad Liswartą PLH240027, zaplanowano prowadzenie monitoringu przez okres obowiązywania planu zadań ochronnych, w celu zaobserwowania zmian w fizjonomii ww. siedliska i identyfikacji zachodzących w nim tendencji. Jako działanie dotyczące monitoringu stanu przedmiotów ochrony oraz monitoringu realizacji działań

ochronnych, zaproponowano obserwację dynamiki zmian i reakcji siedliska poprzez prowadzenie monitoringu w obrębie zaproponowanych powierzchni badawczych (transekty). Obserwacja siedliska pod kątem jego przemian będzie kluczowym działaniem mającym na celu informowanie o stanie siedliska.

Żadna z projektowanych zmian nie będzie realizowana w granicach Obszaru Natura 2000 Łęgi w lasach nad Liswartą PLH240027, nie będą one realizowane również na terenach, funkcjonalnie, siedliskowo czy hydrologicznie powiązanych z ww. obszarem Natura 2000. W związku z tym, ze względu na skalę i rodzaj przedsięwzięcia (zakres prac nie przewiduje pozyskiwania dodatkowego terenu poza będącym w dyspozycji inwestora; prace torowe będą realizowane na odcinku już istniejącej LK131) oraz jego usytuowanie, przyjęto że inwestycja nie będzie generowała zagrożeń zidentyfikowanych dla przedmiotu ochrony tego obszaru oraz nie wpłynie na możliwość osiągnięcia celów postawionych w planie zadań ochronnych. Przedmiotowa inwestycja nie pogorszy również integralności obszaru Natura 2000 lub jego powiązań z innymi obszarami.

Obszar Natura 2000 Załęczański Łuk Warty PLH100007 oddalony jest o ponad 6,3 km od zakresu objętego zmianą decyzji – podana odległość dotyczy tłumików akustycznych w km od 110+732 do 110+832. Wskazana odległość (ponad 6,3 km) jak również sam zakres prac wyklucza jakiegokolwiek oddziaływania zarówno na cele jak i przedmioty tego obszaru.

Terenami newralgicznymi na przebiegu przedsięwzięcia są odcinki korytarzy ekologicznych przecinanych przez linię kolejową. Analiza oddziaływania projektowanej inwestycji w decyzji na drożność regionalnych oraz ponadregionalnych korytarzy ekologicznych wykazała, że funkcje ekologiczne tych struktur zostaną zachowane. Jest to istniejąca linia kolejowa, nie przewiduje się wygrodzeń linii kolejowej, co przy jednoczesnym zastosowaniu działań minimalizujących efekt barierowy zapewni drożność korytarzy migracji.

Przepust przewidziany do likwidacji w km 68+535, kładka dla pieszych w km 69+358 przewidziana do rozbiórki i budowy nowej w tej samej lokalizacji oraz część zabezpieczeń akustycznych przewidzianych do zmiany zakresu – 5 obiektów - znajduje się w granicach korytarza wyznaczonego dla ornitofauny: Korytarz dolina Warty - lasy Lublinieckie. Natomiast przepust w km 108+325 przewidziany do rozbiórki i budowy nowego w tej samej lokalizacji oraz część zabezpieczeń akustycznych przewidzianych do zmiany zakresu – 7 obiektów zidentyfikowano w granicach korytarza Dolina górnej Warty. W obrębie korytarzy ekologicznych wyznaczonych dla ssaków drapieżnych i kopytnych (korytarz o kodzie D/LGL-N, korytarz o kodzie K/LNw-W – przewidziano część zabezpieczeń akustycznych planowanych do zmiany. Dwie zmiany dotyczące zabezpieczeń akustycznych realizowane będą w granicach korytarza spójności obszarów chronionych – „Warta” i „Liswarta”. Dla zapewnienia lokalnej migracji zwierząt w decyzji z 28 czerwca 2018 r. przewidziano dostosowanie obiektów inżynierskich do migracji zwierząt (warunek w pkt. I.2.C.3). Natomiast w pkt. I.2.C.3.1. (zmieniony w pkt 3) niniejszej decyzji wymieniono obiekty, które winny umożliwiać migracje zwierząt. Realizacja obiektów objętych zmianą decyzji z 28 czerwca 2018 r. nie wpłynie na drożność jak i funkcjonowanie ww. korytarzy ekologicznych. Są to obiekty punktowe i w większości (poza przepustem w km 108+325) nie przeznaczone do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt. Wszystkie obiekty objęte zmianą decyzji mają tak niewielką skalę jeśli chodzi o sam zakres prac jak i ich zasięg lokalizacyjny, że ich realizacja w żaden sposób nie wpłynie znacząco na funkcjonowanie korytarzy ekologicznych, również o zasięgu lokalnym. Przepust w km 108+325 planowany jest do rozbiórki i budowy nowego obiektu w tej samej lokalizacji w stanie istniejącym jest obiektem tzw. „suchym” czyli nie prowadzi żadnych wód. Jego przeznaczenie po realizacji inwestycji nie ulegnie zmianie nadal będzie on obiektem suchym. Parametry



nowoprojektowanego przepustu – 2,0 m x 2,0 m, jak wynika z Aneksu nr 1 do roś, umożliwić będą ewentualne swobodne, bezkolizyjne przemieszczanie się małych zwierząt. Nie ma zatem potrzeby dostosowywania niniejszego obiektu w jakikolwiek sposób jako przejścia, gdyż będzie ono spełniało ten warunek. Budowa nowej kładki w km 89+182 nie będzie powodowała wykroczenia poza granice terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie zgodnie z decyzją z 28 czerwca 2018 r. Poza tym jej lokalizacja to teren zurbanizowany i zagospodarowany – miasto Kłobuck, gdzie nie przewiduje się występowania zwierząt na etapie budowy, a tym samym ewentualnego ich nieumyślnego zabijania. Nie stwierdzono tam występowania żadnych siedlisk. Ponadto w niniejszej lokalizacji będą prowadzone prace objęte obowiązującą decyzją, budowa kładki jest jedynie elementem dodatkowym.

Zakres prac objęty zmianą decyzji zajmie około 12 ha dodatkowej powierzchni – będą to wartości pomijalne biorąc pod uwagę wielkość powierzchni niezbędnej do realizacji całego projektu objętego decyzją. Prace objęte zmianą decyzji nie kolidują z ciekami naturalnymi, rowami melioracyjnymi oraz zbiornikami wodnymi.

Z analizy roś i Aneksu nr 1 wynika, że nie ma konieczności wprowadzania dodatkowych rozwiązań minimalizujących w odniesieniu do flory i fauny, w tym ograniczających ryzyko nieumyślnego zabijania zwierząt w trakcie realizacji inwestycji oraz działań minimalizujących na etapie eksploatacji niż określone w pkt. I.2.A.21 oraz I.2.C.2-5 decyzji z 28 czerwca 2018 r.

Przepust w km 68+535 planowany do likwidacji oraz kładka dla pieszych w km 69+358 przewidziana do rozbiórki i budowy nowej w tej samej lokalizacji znajdują się w sąsiedztwie wskazanych w inwentaryzacji przyrodniczej stwierdzeń bobra europejskiego (euroazjatycki) (*Castor fiber*), trzmiela ziemnego (*Bombus terrestris*) (stanowisko lokalizacyjne w km 68+521 - 68+854), nietoperzy (stwierdzono zidentyfikowane szlaki migracji i obecność nietoperzy). Natomiast w lokalizacji kładki dla pieszych w km 69+358 wykazano dodatkowo dzika (*Sus scrofa*), jelenia (europejski) (*Cervus elaphus*), sarny (*Capreolus capreolus*), lisa (pospolitego) (*Vulpes vulpes*). Migracja zwierząt średnich km 68+540 wykazana w trakcie inwentaryzacji przyrodniczej wzdłuż linii kolejowej nr 131, będzie zachowana, na etapie eksploatacji. Ustalono, że :

- 1) likwidacja przepustu w km 68+535 nie będzie powodowała zwiększenia skali oddziaływania na trzmiela ziemnego oraz na bytowanie i migracje nietoperzy w stosunku do określonego w materiałach na podstawie których wydano decyzję jak i w samej decyzji. W decyzji z 28 czerwca 2018 r. przewidziano remont niniejszego obiektu. W związku z planowanymi pracami w rejonie przepustu w pkt. I.2.A.20 ww. decyzji zezwolono na ograniczone zniszczenie siedliska trzmiela ziemnego. Prace związane z likwidacją przepustu będą ograniczone jedynie do bezpośredniego sąsiedztwa obiektu, czyli będą się odbywać w obrębie torowiska linii nr 131,
- 2) kładka w km 69+358 nie jest obiektem prowadzącym wody, w związku z czym zagrożenie ze strony bobrów nie będzie miało miejsca w przypadku tego obiektu. Ze względu na to, że nie prowadzi on wód stale a jedynie w chwili większych opadów deszczu czy roztopów nie jest on atrakcyjny dla bobrów celem tworzenia tam czy siedlisk. Zatem nie wprowadzono dodatkowych działań minimalizujących dla tej grupy zwierząt w przedmiotowej lokalizacji.

Analizując materiał dowodowy, rozpatrzono również skumulowane oddziaływania analizowanego przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze. Jednocześnie ustalono,

że zmiana zakresu projektowanych prac zgodnie z przedstawionym wnioskiem, nie wiąże się ze:

- 1) zmianą wielkości i charakteru oddziaływania skumulowanego w trakcie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia,
- 2) zmianą zakresu nadzoru przyrodniczego,
- 3) potrzebą prowadzenia monitoringu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w stosunku do przedstawionego i przeanalizowanego na etapie wydawania decyzji z 28 czerwca 2018 r.

Biorąc pod uwagę powyższe w sentencji decyzji:

- 1) w pkt 1) zmieniono zapis warunku I.2.A.5 lit. b decyzji z 28 czerwca 2018 r., dotyczącego wykluczenia terenów z lokalizacji zapleczy budowy poprzez dodanie Działoszyńskiego Zespołu Przyrodniczo- Krajobrazowego położonego w odległości ok. 34 m w km 111+062 LK 131. Obecny kształt warunku pozwoli w maksymalnym stopniu zabezpieczyć te obszary chronione przed ingerencją ze strony inwestycji. Jakkolwiek w decyzji z 28 czerwca 2018 r. wykluczono tereny w km od 110+860 do km 111+075, strona prawa/lewa LK131 z lokalizacji zaplecza budowy w odległości nie mniejszej niż 50 m od linii wałów lub brzegów cieków wodnych (dotyczy rzeki Warty) to dodatkowo wzmocni ochronę tych terenów z uwagi na lokalizację Działoszyńskiego Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego, który znajduje się w minimalnej odległości, tj. 34 m w km 111+062 od LK131,
- 2) w pkt. 3) zmieniono zapis pkt. I.2.C.3.1 decyzji z 28 czerwca 2018 r. nadając mu nowe brzmienie. Zmiana ta wynika z faktu, że poprzedni zapis tego warunku wskazywał zakres prac na tych obiektach jako „przebudowę” obiektów, która miała zapewnić bezkolizyjną migrację zwierząt. Natomiast nomenklatura przyjęta w „Charakterystyce planowanego przedsięwzięcia”, stanowiącej załącznik do decyzji w Tabeli nr IV, określająca zakres planowanych prac w obrębie obiektów wymienionych w warunku I.2.C.3.1 decyzji wskazywała remont lub wymianę obiektów. Z uwagi na fakt, że w ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 z późn. zm.) zdefiniowany jest ściśle określony zakres robót budowlanych określany jako „przebudowa”, zdecydowano się na zmianę brzmienia tego warunku,
- 3) w pkt. 4) zmieniono zapis pkt. I.2.C.4. decyzji z 28 czerwca 2018 r., dotyczący zabezpieczenia stanu infrastruktury technicznej, skarp rzek, torowisk nad rzekami przed negatywnymi oddziaływaniami wynikającymi z bytowania bobrów w pobliżu obiektów inżynierskich przeprowadzających wody pod linią kolejową, wskazując nowy zapis. Zmiana wynika z tego, że przepust w km 68+535 ulegnie likwidacji. Jednocześnie jak wynika z Aneksu nr 1 przepust ten pełni rolę obiektu, którym wody spływające z układu torowego linii kolejowej nr 131 są przeprowadzone z jednej strony nasypu na drugi. Ze względu na to, że przepust prowadzi wody, ale tylko w okresie większych opadów, tereny otaczające go nie są atrakcyjne dla bobrów. A zatem nie ma konieczność wprowadzenia zabezpieczeń przed bobrami. W celu zachowania prawidłowego spływu wód opadowych roztopowych z układu torowego przewiduje się wykonanie rowu odwadniającego w stronę stacji Herby Nowe,
- 4) w pkt. 5) zmieniono pkt. I.2.C.6. decyzji z 28 czerwca 2018 r., dotyczący wyposażenia przezroczystych elementów ekranów akustycznych w łatwo zauważalne trwałe znaki graficzne, mające na celu zabezpieczenie ptaków przed uderzeniem w płaszczyznę ekranu, korygując lokalizację ekranów odbijających.

Zakres prac objęty zmianą decyzji znajduje w granicach 3 Głównych Zbiorników Wód Podziemnych: nr 325 – Zbiornik Częstochowa (W), nr 326 Zbiornik Częstochowa (E) oraz nr 327 Zbiornik Lubliniec - Myszków. Planowane przedsięwzięcie w zakresie objętym zmianą

decyzji znajduje się w granicach trzech jednolitych części wód podziemnych (JCWPd): PLGW600082, PLGW600098 i PLGW600099. Wszystkie JCWPd charakteryzują się dobrym stanem ilościowym oraz dobrym stanem chemicznym i nie są zagrożone osiągnięciem celu środowiskowego, którym jest dobry stan, zarówno ilościowy, jak i chemiczny.

Zmiany decyzji z 28 czerwca 2018 r. dotyczą terenu, który znajduje w granicach 7 zlewni jednolitych części wód powierzchniowych:

- 1) Liswarta do Młynówki Kamińskiej PLRW6000171816192, naturalna część wód, stan dobry, cele środowiskowe: dobry stan ekologiczny; dobry stan chemiczny, ocena zagrożenia nieosiągnięcia celów środowisk: niezagrażona, brak odstępstw od osiągnięcia celów środowiskowych,
- 2) Stradomka do wypływu ze Zb. Blachownia PLRW6000161812399, naturalna część wód stan zły, cele środowiskowe: dobry stan ekologiczny; dobry stan chemiczny, ocena zagrożenia nieosiągnięcia celów środowisk: niezagrażona, brak odstępstw od osiągnięcia celów środowiskowych,
- 3) Pankówka PLRW600017181649, naturalna część wód stan dobry, cele środowiskowe: dobry stan ekologiczny; dobry stan chemiczny, ocena zagrożenia nieosiągnięcia celów środowisk: niezagrażona, brak odstępstw od osiągnięcia celów środowiskowych,
- 4) Kocinka PLRW6000611649, naturalna część wód, stan zły, cele środowiskowe: dobry stan ekologiczny; dobry stan chemiczny, ocena zagrożenia nieosiągnięcia celów środowisk: zagrożona - termin osiągnięcia celów środowiskowych: 2021 r., odstępstwo od osiągnięcia celów środowiskowych: brak możliwości technicznych. Nie zidentyfikowano presji mających wpływ na obniżoną ocenę stanu chemicznego. Konieczne jest dokonanie szczegółowego rozpoznania przyczyn w celu prawidłowego zaplanowania działań naprawczych. Wdrożenie działań będzie mogło nastąpić dopiero po ich rozpoznaniu, dlatego też przewiduje się możliwość wdrożenia zaplanowanych działań po roku 2021. W celu rozpoznania przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu chemicznego zaplanowano następujące działania: przeprowadzenie weryfikacji Programu ochrony środowiska dla gminy w zakresie ograniczania emisji do atmosfery wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych,
- 5) Biała Oksza PLRW600016181669, naturalna część wód, stan zły, cele środowiskowe: dobry stan ekologiczny; dobry stan chemiczny, ocena zagrożenia nieosiągnięcia celów środowisk: zagrożona - termin osiągnięcia celów środowiskowych: 2027 r., odstępstwo od osiągnięcia celów środowiskowych: brak możliwości technicznych. W zlewni JCWP nie zidentyfikowano presji mogącej być przyczyną występujących przekroczeń wskaźników jakości. Konieczne jest dokonanie szczegółowego rozpoznania przyczyn w celu prawidłowego zaplanowania działań naprawczych. Rozpoznanie przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu zapewni realizacja działań na poziomie krajowym: utworzenie krajowej bazy danych o zmianach hydromorfologicznych, przeprowadzenie pogłębionej analizy presji pod kątem zmian hydromorfologicznych, opracowanie dobrych praktyk w zakresie robót hydrotechnicznych i prac utrzymaniowych wraz z ustaleniem zasad ich wdrażania oraz opracowanie krajowego programu renaturalizacji wód powierzchniowych,
- 6) Liswarta od Górnianki do ujścia PLRW60001918169, naturalna część wód, stan zły, cele środowiskowe: dobry stan ekologiczny; dobry stan chemiczny, ocena zagrożenia nieosiągnięcia celów środowisk: zagrożona - termin osiągnięcia celów środowisk: 2027 r., odstępstwo od osiągnięcia celów środowiskowych: w zlewni JCWP występuje presja niska emisja i nierozpoznana presja. W programie działań zaplanowano działanie: weryfikacja programu ochrony środowiska dla gminy, mające na celu szczegółowe rozpoznanie

i w rezultacie ograniczenie tej presji tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dla dobrego stanu, a także okres niezbędny aby wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2027,

- 7) Warta od Liswarty od Grabarki o kodzie PLRW60001918171, naturalna część wód, stan zły, cele środowiskowe: dobry stan ekologiczny; dobry stan chemiczny, ocena zagrożenia nieosiągnięcia celów środowisk: zagrożona - termin osiągnięcia celów środowisk: 2021 r., odstępstwo od osiągnięcia celów środowiskowych: brak możliwości technicznych. W zlewni JCWP nie zidentyfikowano presji mogącej być przyczyną występujących przekroczeń wskaźników jakości. Konieczne jest dokonanie szczegółowego rozpoznania przyczyn w celu prawidłowego zaplanowania działań naprawczych. Rozpoznanie przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu zapewni realizacja działań na poziomie krajowym: utworzenie krajowej bazy danych o zmianach hydromorfologicznych, przeprowadzenie pogłębionej analizy presji pod kątem zmian hydromorfologicznych. Opracowanie dobrych praktyk w zakresie robót hydrotechnicznych i prac utrzymaniowych wraz z ustaleniem zasad ich wdrażania oraz opracowanie krajowego programu renaturalizacji wód powierzchniowych.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2021 r. w sprawie klasyfikacji stanu ekologicznego, potencjału ekologicznego i stanu chemicznego oraz sposobu klasyfikacji stanu jednolitych części wód powierzchniowych, a także środowiskowych norm jakości dla substancji priorytetowych (Dz. U. poz. 1475) elementami jakości wód powierzchniowych dla oceny stanu ekologicznego wód płynących są:

- elementy biologiczne: fitoplankton, fitobentos, makrofity, mekrobezkręgowce bentosowe, ichtiofauna,
- elementy hydromorfologiczne wspierające elementy biologiczne, w skład których wchodzi: wielkość i dynamika przepływu wody, połączenie z jednolitymi częściami wód podziemnych, ciągłość morfologiczna cieku, zmienność głębokości i szerokości cieku, struktura i skład podłoża cieku, struktura strefy nadbrzeżnej,
- elementy fizykochemiczne warunki termiczne, warunki tlenowe, zasolenie, zakwaszenie, substancje biogenne, specyficzne syntetyczne i niesyntetyczne substancje zanieczyszczające.

Zgodnie z ww. rozporządzeniem, stan chemiczny jednolitych wód powierzchniowych (JCWP) klasyfikuje się na podstawie wskaźników stanu chemicznego jednolitych części wód powierzchniowych czyli wskaźników jakości wód powierzchniowych wchodzących w skład grupy wskaźników chemicznych charakteryzujących występowanie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego, takich jak: substancje priorytetowe oraz inne substancje zanieczyszczające.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 11 października 2019 r. w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu jednolitych części wód podziemnych (Dz. U. poz. 2148) elementami klasyfikacji stanu wód podziemnych są elementy fizykochemiczne wskazujące na stan chemiczny wód podziemnych oraz wielkość rezerw zasobów wód podziemnych jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) i położenie zwierciadła wód podziemnych wskazujące na stan ilościowy.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia oddziaływanie na środowisko gruntowo-wodne związane będzie z pracami ziemnymi, wykopami związanymi z wymianą/modernizacją podtorza, remontem lub wymianą obiektów mostowych oraz wyznaczeniem dróg technicznych oraz terenów zaplecza budowy. Większość prac prowadzona będzie ręcznie i mechanicznie z zachowaniem określonych warunków prowadzenia robót uwzględniających zasady ochrony

środowiska. Ze względu na charakterystykę przewidzianych prac w ramach przedsięwzięcia nie przewiduje się ingerencji w głębokie podłoże geologiczne, a więc robót budowlanych polegających na głębokich wykopach, w związku z czym ewentualne oddziaływanie ograniczy się do wierzchniej warstwy gleby.

W ramach inwestycji, na odcinku objętym zmianami, przewiduje się prowadzenie prac na obiektach mostowych w ciągu LK131 nad ciekami:

- w km 67+059 potok Kalinka - remont z wymianą izolacji,
- w km 84+136 rzeka Czarna Oksza - remont z wymianą izolacji,
- w km 87+527 rzeka Biała Oksza - remont z wymianą ustroju nośnego,
- w km 102+581 rzeka Liswarta - remont z wymianą izolacji.

Zgodnie z zapisami roś zakres prac objęty zmianą decyzji z 28 czerwca 2018 r. nie dotyczy ww. obiektów mostowych. Planowane zmiany nie kolidują z ciekami oraz rowami melioracyjnymi oraz nie sąsiadują w bliskiej odległości ze zbiornikami wód powierzchniowych, w związku z czym nie przewiduje się wystąpienia oddziaływania na wody powierzchniowe. Ponadto zakres prac objęty zmianą decyzji nie przecina obszarów wodno-błotnych.

Przedsięwzięcie na odcinku LK131 od km 102+553 do km 102+596 przebiega przez tereny szczególnego zagrożenia powodzią (rzeka Liswarta), a na odcinku LK131 od km 110+861 do km 111+068 w sąsiedztwie terenów szczególnego zagrożenia powodzią (rzeka Warta), dla prawdopodobieństwa wystąpienia powodzi raz na sto lat (Q1). Zakres robót w ramach zmiany decyzji znajduje się poza obszarami zagrożenia powodziowego, a także nie koliduje z ujęciami wód podziemnych. Najbliższe ujęcie znajduje się w odległości ok. 22 m od zakresu objętego zmianą decyzji. Część zakresu inwestycji w km od 89+512 do 93+524 LK 131 znajduje się w granicach strefy ochrony pośredniej ujęcia „Łobodno” w Kłobucku. Zgodnie z Rozporządzeniem Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu z 18 marca 2010 r., ustanawiającym tę strefę, na jej obszarze nie obowiązują żadne zakazy istotne z punktu widzenia eksploatacji linii kolejowej.

W toku postępowania przeanalizowano czy planowane przedsięwzięcie w zakresie wnioskowanych zmian może wpływać na stan JCWP zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji. Planowane zmiany nie będą związane z ingerencją w ciek wodny na skutek prac w obrębie koryt cieków. Nie przewiduje się również odprowadzania ścieków do środowiska. Z tego powodu nie będzie zachodzić ryzyko zanieczyszczenia wód, a zatem nie przewiduje się wpływu na poszczególne elementy klasyfikacji stanu JCWP.

Biorąc pod uwagę powyższe uznano, że realizacja i eksploatacja inwestycji w zakresie planowanych zmian pozostanie bez wpływu na stan JCWP.

Przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać również na stan chemiczny i ilościowy JCWPd, w rejonie których będzie zlokalizowane, ponieważ nie obejmuje działań, które mogłyby wiązać się z ingerencją w wody podziemne. Wpływ na wody podziemne, mogący mieć miejsce na etapie prac budowlanych, będzie tymczasowy i krótkotrwały.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, mając na względzie charakter i skalę oddziaływania, zastosowane rozwiązania i technologie oraz planowane rozwiązania techniczne chroniące środowisko przedstawione w roś, stwierdził brak możliwości znaczącego oddziaływania na pozostające w zasięgu oddziaływania jednolite części wód i tym samym brak negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na realizację celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2233 z późn. zm.), określonych dla tych części wód 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).

Po przeprowadzonej ocenie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, na etapie zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, uwzględniając stanowisko organu właściwego do spraw ocen wodnoprawnych, należy uznać, że przedsięwzięcie na etapie zmiany nie wpłynie na możliwość nieosiągnięcia celów środowiskowych jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych określonych w ww. Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, a także nie przewiduje się potrzeby zastosowania derogacji z art. 4 ust. 7 Dyrektywy 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej.

Linia kolejowa na odcinku planowanych zmian przebiega przez teren 3 Głównych Zbiorników Wód Podziemnych:

- GZWP nr 327 Lubliniec – Myszków na odcinku od km 26+510 do km 63+966,
- GZWP nr 325 Zbiornik Częstochowa (W) na odcinku od km 85+842 do km 91+089,
- GZWP nr 326 Zbiornik Częstochowa (E) na odcinku od km 93+904 do km 111+076.

Zbiornik GZWP nr 326 Zbiornik Częstochowa (E) to zbiornik szczelinowo – krasowy najbardziej narażony na zanieczyszczenie z powierzchni. W zbiorniku GZWP nr 325 Zbiornik Częstochowa (W) dominują struktury porowe – jest to zbiornik częściowo izolowany. Zbiornik GZWP nr 327 Lubliniec – Myszków jest zbiornikiem dobrze izolowanym, a więc praktycznie bez zagrożeń powierzchniowych.

Jak wynika z roś większość analizowanego odcinka objętego zmianami przecina tereny o bardzo wysokim i wysokim stopniu zagrożenia użytkowych poziomów wodonośnych. Z uwagi na lokalizację inwestycji częściowo na obszarach szczelinowo-krasowych GZWP, mało odpornych na zanieczyszczenie istotne jest przeciwdziałanie zagrożeniom dla wód powierzchniowych i podziemnych oraz dla powierzchni ziemi i gleb na etapie realizacji. Mając na uwadze powyższe w sentencji decyzji z 28 czerwca 2018 r. w pkt I.2.A. ppkt 3. i I.2.A. ppkt 5. lit. a oraz lit. j nałożono na inwestora warunki organizacyjno-techniczne, pozwalające na zminimalizowanie zagrożenia zanieczyszczenia wód gruntowych i ziemi, w szczególności w zakresie lokalizowania i organizacji zaplecza budowy, wskazując szczegółowo tereny wrażliwe, gdzie należy je lokalizować (na terenie kolejowym lub w obrębie terenów już przekształconych antropogenicznie oraz poza doliną rzeki Liswarty i rzeki Warty i ich terenami zalewowymi) i określając najistotniejsze rozwiązania dotyczące wymagań technicznych terenu zapleczy budowy, baz materiałowych oraz parkingów pojazdów i sprzętu budowlanego tj. terenu utwardzonego ze szczelnym podłożem lub uszczelnienia terenu, przeprowadzania operacji tankowania oraz doposażenia zapleczy w środki techniczne i chemiczne pozwalające w sytuacjach awaryjnych na szybkie zapobiegnięcie rozprzestrzenieniu się skażenia. Zgodnie z treścią raportu wszelkie zaplecza budowy oraz bazy materiałów i sprzętu będą usytuowane na terenie kolejowym. Na większości stacji i przystanków znajdują się wyładownie oraz rampy kolejowe, które zostaną wykorzystane do tych celów. Ponadto w raporcie wskazano szereg działań zabezpieczających z uwagi na występowanie, na części terenów, na których ma być zlokalizowana inwestycja, obszarów mało odpornych na zanieczyszczenie środowiska gruntowo-wodnego, w tym: wyposażenie zaplecza budowy w szczelny system odbioru i odprowadzania ścieków bytowych np. toalety przenośne typu toi-toi ze szczelnymi zbiornikami okresowo opróżnianymi przez firmy zewnętrzne, ograniczenie szerokości pasa zajętego pod plac budowy do minimum, odpowiedni stan techniczny sprzętu budowlanego, gwarantujący brak wycieków smarów i paliwa. Zasady dotyczące ogólnej organizacji

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

Biorąc pod uwagę powyższe nie stwierdzono potrzeby zmiany warunków określonych w decyzji z 28 czerwca 2018 r. lub formułowania dodatkowych w zakresie działań minimalizujących wpływ inwestycji na środowisko gruntowo-wodne na etapie wnioskowanych zmian.

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

W fazie budowy projektowane przedsięwzięcie, uwzględniając wnioskowane zmiany, nie będzie źródłem zorganizowanej emisji substancji do powietrza, natomiast może być źródłem emisji niezorganizowanej pyłu oraz substancji pochodzących ze spalania paliwa w maszynach roboczych oraz samochodach ciężarowych, dowożących materiały budowlane na plac budowy oraz emisji wtórnej pyłu, powstającej podczas prac ziemnych, wyburzeniowych oraz transportu materiałów sypkich. Nie stwierdzono potrzeby stosowania technicznych działań minimalizujących.

Wnioskowane zmiany nie wpłyną w znaczący sposób na przewidywane oddziaływanie przedsięwzięcia na jakość powietrza na etapie realizacji i nie wymagają zmiany zapisów decyzji z 28 czerwca 2018 r. w zakresie warunków określonych w sentencji ww. decyzji w pkt. I.2.A.2.

Na etapie budowy źródłem hałasu emitowanego do otoczenia będą maszyny i urządzenia wykorzystywane przy budowie nawierzchni torowej i obiektów towarzyszących.

Oddziaływanie na etapie budowy będzie oddziaływaniem, które ustąpi po zakończeniu prac. Będzie to oddziaływanie krótkotrwałe, które będzie się przemieszczać wraz z frontem robót. W związku z rodzajem prowadzonych prac użycie maszyn ciężkich jest niezbędne.

Typowymi źródłami hałasu w czasie realizacji inwestycji będą urządzenia budowlane dużej mocy, jak: koparka, ładowarka itp., jak również specjalistyczne maszyny kolejowe, tj.: maszyny ciężkie do robót torowych - podbijarki torów i rozjazdów, profilarki, żurawie kolejowe, dźwigi ukladkowe, urządzenia specjalistyczne: wiertarki do szyn, szlifierki do szyn, młoty udarowe. Ponadto istotne źródła hałasu stanowić będą środki transportu (samochody ciężarowe i dostawcze). Na wielkość uciążliwości akustycznej będzie mieć wpływ harmonogram pracy maszyn i urządzeń oraz ich wzajemna lokalizacja. Roboty budowlane będą się odbywały etapami i w tym samym okresie na różnych odcinkach linii kolejowej prace będą na różnym stopniu zaawansowania. Pod względem akustycznym najbardziej uciążliwa będzie faza prac ziemnych i wymiana podtorza, podczas których na niewielkim obszarze będzie skoncentrowana znaczna liczba ciężkiego sprzętu.

Zakres przedstawionych we wniosku zmian z uwagi na ich niewielki zakres nie wpłynie istotnie na zakres prac koniecznych do wykonania na etapie budowy, a zatem nie zmieni się przewidywane na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oddziaływanie fazy budowy na klimat akustyczny. W związku z powyższym uznano, że nie ma konieczności zmiany zapisów decyzji z 28 czerwca 2018 r. w zakresie warunków określonych w sentencji ww. decyzji w pkt. I.2.A.1., w którym określono ograniczenie prowadzenia prac uciążliwych akustycznie, w rejonie zabudowy podlegającej ochronie akustycznej, do pory dziennej, a jedynie w przypadkach wymuszonych technologią robót dopuszczono wykonywanie takich prac w porze nocnej.

Wnioskowane zmiany, z uwagi na ich niewielki zakres nie wpłyną w sposób znaczący na ilość i rodzaj odpadów jakie zostaną wytworzone na etapie budowy. W trakcie realizacji inwestycji będą powstawały przede wszystkim odpady zaliczane do grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej, odpady gleby i ziemi, tłuczeń torowy. W mniejszych ilościach powstaną odpady z grupy 15 – odpady opakowaniowe. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie stanowić zagrożenia dla środowiska ze względu na ilość i rodzaj wytwarzanych odpadów pod warunkiem prowadzenia prawidłowej gospodarki odpadami zgodnej z obowiązującymi przepisami w tym zakresie. Prawidłowa gospodarka odpadami zgodna z zapisami ustawy o odpadach oraz aktami wykonawczymi do tej ustawy tj. z Rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla magazynowania odpadów (Dz. U. poz. 1742), zminimalizuje ryzyko negatywnego wpływu wytwarzanych odpadów na środowisko. Biorąc pod uwagę powyższe, mając na uwadze wnioskowane zmiany, uznano, że zapisy decyzji z 28 czerwca 2018 r. w zakresie gospodarki odpadami, są wystarczające i nie wymagają zmiany.

Jednym z istotniejszych oddziaływań, jakie będą się wiązały z eksploatacją przebudowanych linii kolejowych jest oddziaływanie akustyczne. Źródłem hałasu na analizowanym terenie są pojazdy szynowe, poruszające się po torowisku planowanym do przebudowy. Z uwagi na dokonaną aktualizację danych wsadowych do modelu akustycznego, zmianę sposobu kalibracji modelu akustycznego oraz aktualizację zabudowy chronionej akustycznie na trasie analizowanego odcinka linii przeprowadzono ponowną analizę w zakresie oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny. Przedmiotem wnioskowanych zmian w zakresie oddziaływania akustycznego są: linia nr 131 na odcinku linii od km 66+800 do km 111+075, linia 687 na odcinku od km 1+822 do km 2+100, od km 2+100 do km 2+257; od km 2+257 do km 2+324; linia nr 704 na odcinku od km 0+210 do km 0+770. Przyjęte parametry prędkości pociągów na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach były mniejsze niż w przypadku obecnej analizy, na potrzeby której przyjęto prędkość dla pociągów regionalnych oraz międzyregionalnych 140 km/h, dla pociągów towarowych 96 km/h. Do obliczeń emisji hałasu oraz wykonania map wykorzystano oprogramowanie SoundPLAN8.2. Oddziaływanie na środowisko w zakresie emisji hałasu zostało określone zgodnie z wytycznymi zawartymi w Dyrektywie 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku (Dz. U. UE. L. z 2002 r. Nr 189, str. 12 z późn. zm.) oraz ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1973 z późn. zm.) – dalej zwanej Poś. Do obliczenia emitowanego hałasu kolejowego posłużono się holenderską metodyką RMR, dotyczącą obliczania poziomów dźwięku pochodzących od pojazdów szynowych, opublikowaną w „Reken-en Meetvoorschrift Railverkeerslawaai '96. Przed zastosowaniem powyższej metody do określenia poziomu hałasu po realizacji zamierzenia autorzy raportu dokonali tzw. „kalibracji” modelu, czyli doboru takich współczynników kalibrujących, aby odchylenie standardowe między wynikami pomiarów i obliczeń wykonanych dla tych samych warunków, było jak najmniejsze. Oceny oddziaływania akustycznego dokonano względem terenów podlegających ochronie akustycznej znajdujących się wzdłuż linii kolejowej. Na odcinku objętym wnioskowanymi zmianami w obliczeniach uwzględniono oddziaływanie skumulowane z drogami: DK43, DK46, DW494, DW491, DW905 oraz linią kolejową LK61. Dopuszczalne poziomy hałasu dla ww. terenów określa Rozporządzenie Ministra Środowiska z 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (jednolity tekst Dz. U. z 2014 r., poz. 112). Ponadto w ocenie oddziaływania, w stosunku do obiektów zabudowy



mieszaniowej, szpitali, domów pomocy społecznej lub budynków związanych ze stałym albo czasowym pobytem dzieci i młodzieży, założono, zgodnie z art. 114 ust. 3 ustawy Poś, że ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach. Na odcinku linii kolejowych objętych wnioskowanymi zmianami nie wskazano zabudowy mieszaniowej, szpitali, domów pomocy społecznej lub budynków związanych ze stałym albo czasowym pobytem dzieci i młodzieży, zlokalizowanych na granicy przyległego pasa gruntu w rozumieniu Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 z późn. zm.). W ramach planowanej inwestycji zastosowane zostaną metody ograniczania hałasu u źródła, poprzez zastosowanie nowej technologii torowiska, tj. szyn bezстыkowych oraz podkładów betonowych na podsypce. Jednak pomimo zastosowania nowoczesnych rozwiązań, które zmniejszą oddziaływanie akustyczne, konieczne jest w niektórych miejscach zastosowanie specjalnych środków obniżających poziomy hałasu. Obliczenia rozkładu pola akustycznego wykazały konieczność budowy, dodatkowych w stosunku do określonych w decyzji z 28 czerwca 2018 r., ekranów akustycznych oraz zastosowania tłumików przyszynowych, a ich szczegółowe parametry wskazano w punkcie I.2) niniejszej decyzji, w którym zmieniono punkt I.2.C.1 decyzji z 28 czerwca 2018 r. W punkcie I.7) niniejszej decyzji zmieniono punkt III. decyzji z 28 czerwca 2018 r. dotyczący obowiązku przedstawienia analizy porealizacyjnej, wskazując obowiązkowy punkt pomiaru hałasu w Gminie Wręczyca Wielka w miejscowości Bieżeń w rejonie ulicy Szkolnej na granicy terenu szkoły.

Eksploatacja przedmiotowych linii kolejowych wiązać się będzie z wykorzystaniem zmodernizowanego systemu odwodnienia odpowiedzialnego za sprawne odprowadzanie wód opadowych i napływowych w obrębie podtorza. Projekt rewitalizacji obejmuje przebudowę i uporządkowanie istniejącego systemu odwodnienia głównie poprzez oczyszczenie i odmulenie istniejących rowów otwartych, jak również budowę nowego systemu odwodnienia oraz udrożnienie odwodnienia wgłębnego na stacjach. Odwodnienie linii w znacznym zakresie oparte będzie na systemach otwartych, takich jak rowy ziemne, korytka prefabrykowane, odwodnienia liniowe. Na odcinkach stacyjnych oraz na ograniczonym pasie kolejowym wykorzystane będą systemy kanalizacyjne. Kanalizacja wykorzystywana będzie również, jako odbiornik dla układów drenarskich. Wnioskowany zakres prac przewidziany do realizacji w ramach rozbudowy stacji Kłobuck również zakłada odbudowę odwodnienia torów szlakowych, stacyjnych w tym rozjazdów. Odbiornikami wód opadowych ujętych w szczelne lub otwarte elementy odwodnienia będą odbiorniki naturalne. Zgodnie z art. 17 ust 2 Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. poz. 1311), wody opadowe lub roztopowe pochodzące z powierzchni innej niż zanieczyszczona powierzchnia szczelna: terenów przemysłowych, składowych, baz transportowych, portów, lotnisk, miast, dróg zaliczanych do kategorii dróg krajowych, wojewódzkich lub powiatowych klasy G, a także parkingów o powierzchni powyżej 0,1 ha w ilości, jaka powstaje z opadów o natężeniu co najmniej 15 l na sekundę na 1 ha oraz obiektów magazynowania i dystrybucji paliw, w ilości, jaka powstaje z opadów o częstotliwości występowania jeden raz w roku i czasie trwania 15 minut, lecz w ilości nie mniejszej niż powstająca z opadów o natężeniu 77 l na sekundę na 1 ha, mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi bez oczyszczania.

Analizując zakres planowanych zmian pod kątem możliwości oddziaływania elektromagnetycznego, stwierdzono, że pozostają one bez istotnego wpływu w tym zakresie.

Oddziaływanie przedsięwzięcia na stan powietrza na tym etapie, z uwagi na zelektryfikowanie trakcji, ograniczone będzie do emisji typu komunikacyjnego z poruszania się lokomotyw manewrowych na stacjach. Ponadto, emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie występowała w związku z użytkowaniem budynków nastawni, warsztatów i zaplecza administracyjnego. W ramach realizacji przedsięwzięcia przewiduje się likwidację większości budynków ogrzewanych własnymi kotłowniami, a w ich miejsce przewiduje się budowę nowych budynków spełniających obowiązujące wymagania energetyczne ze zmianą ogrzewania na grzejniki elektryczne oraz kotłownie c.o. gazowe lub elektryczne, co wpłynie na ograniczenie emisji zanieczyszczeń do powietrza. Zakres wnioskowanych zmian pozostanie bez wpływu na oddziaływanie linii kolejowych na jakość powietrza na etapie eksploatacji.

Ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów, na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, związane będą z prowadzeniem prac utrzymaniowych infrastruktury kolejowej, technicznej oraz prac porządkowych na terenie wewnętrznego układu komunikacyjnego (place manewrowe, parkingi i drogi wewnętrzne) terenu sekcji oraz peronów, tuneli dla pieszych i kładek. Przedsięwzięcie nie będzie stanowić zagrożenia dla środowiska ze względu na ilość i rodzaj wytwarzanych odpadów pod warunkiem prowadzenia prawidłowej gospodarki odpadami zgodnej z obowiązującymi przepisami w tym zakresie. Zakres planowanych zmian nie wpłynie w znaczący sposób na przewidywane do wytwarzania rodzaje i ilości odpadów na etapie eksploatacji linii kolejowych. Nie określono zatem w sentencji decyzji warunków dotyczących gospodarki odpadami.

Planowana inwestycja polega na przebudowie istniejących linii kolejowych – nie spowoduje ona sama w sobie zauważalnych zmian w krajobrazie. Zakres wnioskowanych zmian jest niewielki i nie wiąże się z wprowadzaniem istotnych dominant w otoczeniu, za wyjątkiem ekranów akustycznych. Jednak odpowiednie ich wkomponowanie, np. poprzez obsadzenie roślinnością sprawi, że wpływ na krajobraz zostanie złagodzony, a ich oddziaływanie nie będzie odbierane jako negatywne.

Jak wykazano w roś (w odległości do 200 m), a także na terenie kolejowym zlokalizowanych jest blisko 450 obiektów zabytkowych, a także 20 stanowisk archeologicznych (na podstawie Archeologicznego Zdjęcia Polski AZP). W sąsiedztwie LK131 na odcinku objętym zmianami decyzji zlokalizowane są 22 obiekty zabytkowe i jedno stanowisko archeologiczne w km 88+290 do km 88+348 LK131. Zgodnie z decyzją z 28 czerwca 2018 r. w ramach inwestycji na odcinku LK131 od km 66+800 do km 111+075 planuje się prace związane z następującymi obiektami chronionymi wpisanymi do ewidencji zabytków:

- zabytkowa nastawnia w budynku dworca murowanego z 1935 r., zlokalizowana 15 m od LK131 w km 79+200 strona prawa. Przewiduje się przeniesienie nastawni do innego budynku, przy czym nie przewiduje się rozbiórki obiektu istniejącego,
- nastawnia w budynku zabytkowego dworca, zlokalizowana 18 m od LK131 w km 101+050, strona prawa. Przewiduje się przeniesienie nastawni do innego budynku, przy czym nie przewiduje się rozbiórki obiektu istniejącego.

Jak wynika z roś warunki prowadzenia prac w obrębie obiektów wpisanych do ewidencji zabytków będą uzgadniane z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków w Katowicach. Ponadto prace na odcinku LK 131 od km 88+290 do km 88+348, gdzie występuje kolizja ze stanowiskiem archeologicznym, będą prowadzone pod nadzorem archeologicznym, a w przypadku odkrycia zabytków archeologicznych prace będą wstrzymane w celu przeprowadzenia badań archeologicznych dokumentujących stanowisko.

Zakres wnioskowanych zmian nie przewiduje ingerencji w obiekty zabytkowe oraz nie koliduje ze stanowiskami archeologicznymi.

Zakres wnioskowanych zmian jest niewielki i zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji pozostanie bez istotnego wpływu na uwarunkowania klimatyczne. Podczas realizacji inwestycji wystąpi jedynie miejscowa emisja zanieczyszczeń do otoczenia typu: pyły, gazy spalinowe z procesu spalania paliw w silnikach pojazdów i maszyn wykorzystywanych na etapie budowy, głównie ciężkiego sprzętu obsługującego budowę. Mając na uwadze chwilowy i przemijający charakter oddziaływania (ustanie wraz z zakończeniem prac), jak i krótki okres trwania budowy, oddziaływanie na zmiany klimatu należy uznać jako mało istotne. Na etapie eksploatacji oddziaływanie na zmiany klimatu analizowano w kontekście emisji pośredniej gazów cieplarnianych, w tym głównie CO<sub>2</sub>, związanej przede wszystkim z zużyciem prądu na potrzeby linii kolejowych. Emisja taka powstawać będzie w miejscu jej wytworzenia, czyli w elektrowni. Drugim rozważanym aspektem był wpływ na zmiany klimatu bezpośrednich i lokalnych źródeł emisji CO<sub>2</sub> jakimi będą silniki spalinowe m.in. lokomotyw oraz ewentualnie silniki innych maszyn (np. pługi odśnieżne, drezyny), które będą służyć okresowo, sporadycznie do przeprowadzania napraw i prac utrzymaniowych (odsnieżanie torów, transport materiałów). Mając na uwadze zakres zmian uznano, że ich wpływ na zmiany klimatu będzie pomijalnie mały.

W roś analizowano również podatność infrastruktury kolejowej na oddziaływania związane ze zmianami klimatu, w tym na działanie niskich lub wysokich temperatur, silne wiatry, wyładowania atmosferyczne, opady deszczu oraz mgły. Z analizy wynika, że dla przedmiotowego projektu nie zachodzi konieczność proponowania działań/środków zaradczych. Zjawiska związane ze zmianami klimatu mają charakter utrudnień eksploatacyjnych, które w niewielkim stopniu zakłócają działanie infrastruktury kolejowej, w związku z czym nie jest konieczne proponowanie działań ograniczających ich negatywny wpływ na infrastrukturę kolejową. Inwestor stosuje profilaktyczne rozwiązania, dzięki którym infrastruktura kolejowa jest odporniejsza na skutki związane z intensywnymi zjawiskami pogodowymi będącymi następstwem zmian klimatu. Elementy infrastruktury kolejowej będące przedmiotem zmiany decyzji również dostosowane będą do zachodzących zmian klimatu (np. poprzez montaż elektrycznego ogrzewania rozjazdów, odpowiednie zagęszczenie podsypki, przytwierdzenie szyn bezстыkowych w odpowiedniej temperaturze, uziemienie sieci trakcyjnej), tak by ryzyko zagrożeń w funkcjonowaniu układu kolejowego związanych z występowaniem zjawisk ekstremalnych powodowanych zmianami klimatu sprowadzone było do poziomu nieistotnego.

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

Nie przewiduje się, z uwagi na oddziaływania ograniczające się do bliskiego sąsiedztwa linii kolejowej oraz oddalenie (ponad 48 km) od granicy państwa, znaczącego oddziaływania

transgranicznego. Nie istnieje zatem konieczność przeprowadzania postępowania transgranicznego na etapie zmiany decyzji.

Linie kolejowe, zaliczają się do przedsięwzięć wymienionych w art. 135 z ustawy Poś, dla których w przypadku przekroczeń standardów jakości środowiska można utworzyć obszar ograniczonego użytkowania. Jednak z przedstawionych analiz na etapie zmiany decyzji wynika, że nie jest konieczne zastosowanie tego środka prawnego, na obecnym etapie postępowania, ponieważ przy zastosowaniu odpowiednich środków minimalizujących oddziaływanie (w zakresie hałasu) będą dotrzymane standardy jakości środowiska.

Postępowanie w sprawie zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia zostało przeprowadzone z oceną oddziaływania na środowisko. Wobec powyższego w postępowaniu został zapewniony udział społeczeństwa. Obwieszczeniem z 1 kwietnia 2022 r. RDOŚ w Katowicach, podał do publicznej wiadomości informacje, o których mowa w art. 33 ustawy oos, a w szczególności, że w terminie od 11 kwietnia 2022 r. do 10 maja 2022 r. każdy może składać uwagi i wnioski do tutejszego organu, wskazując formę i sposób ich składania.

Powyższe obwieszczenie było zamieszczone:

- 1) w terminie od 5 kwietnia 2022 r. do 10 maja 2022 r., na tablicy ogłoszeń oraz na stronie internetowej, w BIP-ie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach,
- 2) 13 kwietnia 2022 r. na łamach gazety Dziennik Zachodni,
- 3) w terminie od 5 kwietnia 2022 r. do 10 maja 2022 r. na tablicy ogłoszeń w BIP-ie Urzędu Miasta Chorzów,
- 4) w terminie od 5 kwietnia 2022 r. do 10 maja 2022 r. na tablicy ogłoszeń oraz w BIP-ie Urzędu Miasta Radzionków,
- 5) w terminie od 6 kwietnia 2022 r. do 10 maja 2022 r. na tablicy ogłoszeń oraz w BIP-ie Urzędu Miasta Piekary Śląskie,
- 6) w terminie od 5 kwietnia 2022 r. do 10 maja 2022 r. na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Świętochłowice,
- 7) w terminie od 8 kwietnia 2022 r. do 10 maja 2022 r. na tablicy ogłoszeń oraz w BIP-ie Urzędu Miasta Bytom,
- 8) w terminie od 8 kwietnia 2022 r. do 10 maja 2022 r. na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Świerklaniec,
- 9) w terminie od 11 kwietnia 2022 r. do 10 maja 2022 r. na tablicy ogłoszeń oraz w BIP-ie Urzędu Miejskiego w Tarnowskich Górach,
- 10) w terminie od 6 kwietnia 2022 r. do 10 maja 2022 r. na tablicy ogłoszeń oraz w BIP-ie Urzędu Miejskiego Miasteczko Śląskie,
- 11) w terminie od 5 kwietnia 2022 r. do 11 maja 2022 r. na tablicy ogłoszeń oraz w BIP-ie Urzędu Gminy Kalety,
- 12) w terminie od 6 kwietnia 2022 r. do 10 maja 2022 r. na tablicy ogłoszeń oraz w BIP-ie Urzędu Miejskiego w Koszęcinie,
- 13) w terminie od 5 kwietnia 2022 r. do 10 maja 2022 r. na tablicy ogłoszeń oraz w BIP-ie Urzędu Gminy Boronów,
- 14) w terminie od 11 kwietnia 2022 r. do 10 maja 2022 r. na tablicy ogłoszeń oraz w BIP-ie Urzędu Gminy Herby,
- 15) w terminie od 5 kwietnia 2022 r. do 11 maja 2022 r. na tablicy ogłoszeń oraz w BIP-ie Urzędu Gminy Blachownia,
- 16) w terminie od 4 kwietnia 2022 r. do 10 maja 2022 r. na tablicy ogłoszeń w BIP-ie Urzędu Gminy Wręczyca Wielka,

- 17) w terminie od 6 kwietnia 2022 r. do 13 maja 2022 r. na tablicy ogłoszeń oraz w BIP-ie Urzędu Gminy Kłobuck,
- 18) w terminie od 5 kwietnia 2022 r. do 10 maja 2022 r. na tablicy ogłoszeń oraz BIP-ie Urzędu Gminy Miedzno,
- 19) w terminie od 11 kwietnia 2022 r. do 10 maja 2022 r. na tablicy ogłoszeń oraz w BIP-ie Urzędu Gminy Popów,
- 20) w terminie od 11 kwietnia 2022 r. do 10 maja 2022 r. na tablicy ogłoszeń Urząd Miasta i Gminy Działoszyn.

Podczas udziału społeczeństwa nie zostały wniesione uwagi i wnioski.

Po przeprowadzeniu oceny oddziaływania na środowisko, obejmującej:

- 1) weryfikację raportu o oddziaływaniu na środowisko,
- 2) uzyskanie opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kłobucku i uzgodnienia Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie,
- 3) zapewnienie udziału społeczeństwa

RDOŚ w Katowicach, zawiadomił strony (obwieszczeniem z 14 czerwca 2022 r.) o zakończeniu gromadzenia materiału dowodowego oraz zgodnie z art. 10 ustawy Kpa, o przysługującym prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań (do dnia wydania niniejszej decyzji żadna ze stron nie skorzystała z ww. prawa).

Decyzji niniejszej nadano rygor natychmiastowej wykonalności. Zgodnie z art. 108 § 1 Kpa, decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. W toku postępowania Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, działając przez pełnomocnika, złożyła wniosek zn. IRETS4.452.10.2022.KK.4. ISW-00847-I z 24 maja 2022 r., o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności niniejszej decyzji. Pełnomocnik inwestora wnioskując o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności wskazał, iż kieruje się ważnym interesem społecznym, polegającym na usprawnieniu procesu inwestycyjnego, zmierzającego do modernizacji linii kolejowej, będącej inwestycją celu publicznego, o istotnym znaczeniu dla Regionu Śląskiego. Nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności umożliwi Inwestorowi niezwłoczne złożenie wniosku o pozwolenie na budowę i zrealizowanie przedsięwzięcia bez zagrożenia utraty funduszy unijnych. Ponadto w uzasadnieniu wniosku pełnomocnik inwestora wskazał, że inwestycja przyczyni się do rozwoju oraz wsparcia niskoemisyjnego i czystego transportu niepowodującego emisji dużych ilości gazów cieplarnianych, zmniejszania kosztów zewnętrznych i ochrony środowiska, a tym samym przyczyni się do obniżenia emisji CO<sub>2</sub>, dzięki zwiększeniu udziału bardziej przyjaznego dla środowiska transportu kolejowego w przewozie osób i towarów. W wyniku realizacji przedsięwzięcia zwiększą się również korzyści dla użytkowników. Projekt odpowiada na zdiagnozowane potrzeby użytkowników w zakresie mobilności i transportu, zapewnia bezpieczne, pewne i wysokiej jakości normy w zakresie przewozu osób i towarów, spełnia wymogi dotyczące infrastruktury, w szczególności w obszarze interoperacyjności, bezpieczeństwa i ochrony, które zapewnią jakość, skuteczność i równowagę usług transportowych oraz zapewnia dostępność transportu kolejowego dla osób starszych, osób o ograniczonej sprawności ruchowej i pasażerów niepełnosprawnych. Podsumowując pełnomocnik inwestora wskazał, że realizacja projektu przyczyni się do realizacji celów szczegółowych, w tym m.in.:

- stworzenia nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej,
- poprawy sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym,
- ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko,
- bezpieczeństwo i niezawodność.

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

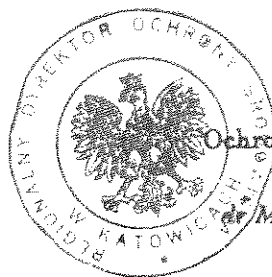
W związku z wypełnieniem przez wnioskodawcę wymogów formalnych do uzyskania zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z 28 czerwca 2018 r., w tym również wykazania ważnego interesu społecznego, oraz po szczegółowym przeanalizowaniu specyfiki planowanego przedsięwzięcia we wszystkich aspektach środowiskowych, a także biorąc pod uwagę stanowiska zawarte w opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kłobucku oraz uzgodnieniu Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, RDOŚ w Katowicach, orzekł jak w sentencji decyzji.

#### POUCZENIE

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

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.

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.



Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska w Katowicach  
*Mirosława Mierczyk-Dawicka*  
dr Mirosława Mierczyk-Dawicka

Otrzymują:

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

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kłobucku  
ul. Staszica 28; 42-100 Kłobuck
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu Państwowe  
Gospodarstwo Wodne Wody Polskie ul. ul. Chlebowa 4/8; 61-003 Poznań

Zgodnie z Ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1923 z późn. zm.), za wydanie zmiany decyzji uiszczono opłatę skarbową na konto Urzędu Miasta Katowice.

gł. specjalista Agnieszka Stężyła