

o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 i art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 775 z późn. zm.) - dalej zwana Kpa oraz art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2017 r., poz. 1405), w związku z art. 4 ust. 1 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), a także art. 71 ust. 1, art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 82 oraz art. 85 Ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 z późn. zm.) – dalej zwanej ustawą oos, po rozpatrzeniu wniosku spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie zn. IOS6c-4426-012.2/2017 z 9 października 2017 r., działającej przez pełnomocnika, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach orzekam

ustalić środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia pn. „Rewitalizacja linii kolejowych nr 140/169/179/885 połączenia: Orzesze Jaśkowice – Tychy – Baraniec – KWK Piast – Nowy Bieruń” dla wariantu wybranego do realizacji przez inwestora.

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedsięwzięcie polegać będzie na rewitalizacji linii kolejowych nr 140, 169, 179 oraz 885 połączenia: Orzesze Jaśkowice – Tychy – Baraniec – KWK Piast – Nowy Bieruń w następującym kilometrażu:

- linia kolejowa nr 140 stacja Orzesze Jaśkowice od km 21,349 do km 22,234 – łącznie 0,885 km; odcinek przebiegający w granicach gminy Orzesze;
- linia kolejowa nr 169 odcinek Tychy – Orzesze Jaśkowice od km -0,246 do km 17,484 – łącznie 17,730 km; odcinek przebiegający w granicach gmin Orzesze, Łaziska Górne, Wiry i Tychy;
- linia kolejowa nr 179 odcinek Tychy – Łędziny – Mysłówice Kosztowy od km 0,647 do km 14,641 – łącznie 13,994 km; odcinek przebiegający w granicach gmin Tychy i Bieruń;
- linia kolejowa nr 885 odcinek Nowy Bieruń – KWK Piast – Nowe Ściernie Baraniec od km 0,000 do km 5,590 - łącznie 5,590 km; odcinek przebiegający w granicach gminy Bieruń.

Linie kolejowe znajdują się na terenie następujących miast i gmin województwa śląskiego: gmina Orzesze, gmina Łaziska Górne, Wiry, gmina Tychy i gmina Bieruń. Łączna długość linii kolejowych wchodzących w zakres przedsięwzięcia wynosi około 38,103 km.

Inwestycja zakłada osiągnięcie prędkości konstrukcyjnej do 120 km/h dla pociągów osobowych i do 80 km/h dla pociągów towarowych na większości długości analizowanych linii kolejowych z odcinkowymi ograniczeniami prędkości spowodowanymi ukształtowaniem terenu, istniejącą zabudową miejską itp. oraz dopuszczalnego nacisku osi 221 kN dla nawierzchni torowej i dla przebudowywanych i nowobudowanych obiektów inżynierskich.

Zakres prac na liniach obejmuje:

- przebudowę linii kolejowej nr 169 celem zwiększenia prędkości maksymalnej dla pociągów do 120 km/h, przebudowę torów nr 5a, 7a na stacji Łaziska Średnie wraz z budową normatywnych peronów,

- wymianę rozjazdu na stacji Łaziska Średnie i posterunku bocznicowym Łaziska Huta na nowy, umożliwiający przejazd na kierunku zasadniczym z prędkością do 120 km/h,
- przebudowę linii kolejowej nr 140 i 169 na stacji Orzesze Jaśkowice umożliwiającego budowę dwóch normatywnych peronów z czterema krawędziami peronowymi obsługującymi ruch na linii kolejowej nr 140 i 169,
- kompleksową wymianę nawierzchni torowej linii kolejowej nr 179 wraz z korektą geometrii w ramach granicy terenu kolejowego mającej na celu zwiększenie prędkości pociągów do 120 km/h,
- przebudowę stacji Tychy Miasto i mijanki oraz przystanku osobowego Bieruń Stary celem dostosowania układów torowych do wymaganej prędkości,
- likwidację linii kolejowej nr 696 z włączeniem w linię 179, utworzenie nowej stacji Tychy Miasto obejmującej swoim zakresem nowy przystanek Tychy Miasto oraz przystanek osobowy Tychy Lodowisko,
- rozbudowę linii kolejowej nr 179 do dwóch torów od około km 4+231 do około km 5+600,
- przebudowę istniejącego odcinka linii kolejowej nr 885 od km 0,000 do km ok. 5,590 z wykorzystaniem infrastruktury bocznicy KWK Piast, wraz z odbudową fragmentu linii i włączeniem w linię kolejową nr 179,
- przebudowę torów KWK Piast w niezbędnym zakresie związanym z wykorzystaniem toru 29 dla linii 885,
- przebudowę połączenia toru bocznicy KWK Piast Ruch II,
- budowę nowego posterunku odgałęźnego i mijanki Górki Ściernie – Baraniec na włączeniu linii kolejowej nr 885 w linię kolejową nr 179,
- zabezpieczenie podtorza kolejowego przed uszkodzami górnymi kategorii I, II, III, IV,
- wzmocnienie głębokie podtorza na odcinkach występowania w podłożu gruntów o niewystarczającej nośności.

Planowane jest uzyskanie długości użytecznej torów głównych 750 m oraz elektryfikacja wszystkich, nieelektryfikowanych odcinków linii kolejowych objętych opracowaniem.

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewidywane prace będą obejmowały m.in.: korekty układu geometrycznego torów, regulację toru w planie i profilu dla całego odcinka objętego opracowaniem, kompleksową wymianę nawierzchni kolejowej, wymianę podkładów i tłuczni, budowę nowego toru, budowę rowów bocznych lub drenażu wgłębnego, czyszczenie i reprofilację istniejących rowów bocznych, odwodnienie torów na długości peronów, z zastosowaniem drenażu wgłębnego w miejscach, gdzie nie ma możliwości odprowadzenia wód drenażowych bezpośrednio do rowów otwartych, przeprowadzenie robót remontowych na wszystkich przejazdach kolejowych, które tego wymagają, likwidację przejazdów, wykonanie remontów, przebudów lub wymiany obiektów inżynierskich w takim zakresie aby uzyskać zakładaną prędkość konstrukcyjną i nośność, rozbiórkę obiektów kubaturowych, rozbiórkę i budowę nowych peronów. Uruchomione zostaną nieczynne przystanki kolejowe na ww. liniach kolejowych wraz z ich dostosowaniem do potrzeb osób z ograniczoną możliwością poruszania się.

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

A. Na etapie realizacji

1. Zaplecza budowy należy lokalizować w pierwszej kolejności na terenie kolejowym lub w obrębie terenów przekształconych antropogenicznie. W szczególności zaplecza budowy należy lokalizować:
  - 1) poza terenami zadrzewionymi, w odległości co najmniej 2 m od rzutu korony drzew, które nie są przeznaczone do usunięcia,
  - 2) poza terenami podmokłymi z roślinnością hydrofilną, w odległości nie mniejszej niż 50 m od tych terenów,

- 3) w odległości nie mniejszej niż 50 m od koryt cieków,
  - 4) poza wskazanymi przez nadzór przyrodniczy obszarami potencjalnych siedlisk chronionych gatunków zwierząt,
  - 5) poza obiektami inżynieryjnymi umożliwiającymi migrację zwierząt, w odległości nie mniejszej niż 50 m od tych obiektów,
  - 6) poza obszarami określonymi w tabeli nr 1 oraz w pkt I.A.2.18. sentencji decyzji.
- Nadzór przyrodniczy będzie każdorazowo oceniał i decydował o wyłączeniu dodatkowych terenów, które w jego ocenie zostaną uznane za cenne przyrodniczo, z lokalizacji zapleczy budowy.

Tabela nr 1

Lp.	Nr LK	Kilometraż LK	Strona LK P – prawa L - lewa	Odległość obszarów wyłączenia od osi inwestycji	Przyczyna wyłączenia (obecność siedliska, stanowisk gatunków roślin i zwierząt i inne)
Siedliska przyrodnicze, stanowiska chronionych mszaków, porostów					
1	179	13,685 – 13,932	P	30-65	Siedliska 6510
	885*	5,127– 5,350	L	22-55	
2	169	2,373-2,757	P	19	Siedlisko 9190
3	169	3,467	L	28	Stanowisko płonnika pospolitego
4	169	3,617-3,757	L	7	Siedlisko 91E0
5	169	13,780-13,863	L	15	Siedlisko 9110
6	169	13,887-14,145	P	20-35	Siedliska 91F0 oraz 91E0
7	169	13,966	L	101	Stanowisko płonnika pospolitego
8	169	13,988	P	67	Stanowisko płonnika pospolitego
9	169	14,136	L	130	Stanowisko wilgotnicy purpurowej
Siedliska płazów, w tym gatunków z Załącznika II Dyrektywy Siedliskowej, mrowiska, siedliska gatunków z II i IV załącznika Dyrektywy Siedliskowej					
1	885	0,000 – 0,032	P/L	0	Siedlisko nietoperzy (n3) – borowiec wielki, karlik malutki, mroczek późny
2	885	0,554 – 0,954	P/L	0	Siedlisko nietoperzy (n4) – borowiec wielki, karlik drobny, karlik malutki, mroczek późny, nev ( <i>Nyctalus/ Eptesicus/ Vespertilio</i> )
3	885	2,145 – 3,175	P/L	0	Siedlisko nietoperzy (n5) – borowiec wielki, karlik malutki, mroczek późny
4	179	3,400 – 3,815	L	20	Siedlisko nietoperzy (n11) – borowiec wielki, karlik malutki
5	179	4,413 – 4,565	P/L	0	Siedlisko nietoperzy (n10) – borowiec wielki, karlik drobny, karlik malutki, mroczek późny
6	179	9,305 – 9,374	P/L	0	Siedlisko nietoperzy (n9) – borowiec wielki, karlik drobny, karlik malutki, mroczek późny
7	179	11,220 – 11,310	P/L	0	Siedlisko nietoperzy (n8) – borowiec wielki, karlik drobny, karlik malutki, mroczek późny, nev ( <i>Nyctalus/ Eptesicus/ Vespertilio</i> )
8	179	13,315 – 13,660	P/L	0	Siedlisko nietoperzy (n7) – borowiec wielki, karlik malutki, mroczek późny, nocek sp.
9	179	14,300 – 14,425	P/L	0	Siedlisko nietoperzy (n6) – borowiec wielki, karlik drobny, nev ( <i>Nyctalus/ Eptesicus/ Vespertilio</i> )
10	169	9,425	P	25	Mrowisko mrówki czerwonej
11	169	9,450	P	18	Mrowisko mrówki czerwonej
12	169	1,350 – 1,409	P/L	0	Siedlisko nietoperzy (n12) - borowiec wielki, karlik malutki, mroczek późny, nocek sp.
13	169	2,128 – 2,173	L	9	Siedlisko rozrodcze płazów (p13) – siedlisko m.in. kumaka nizinnego (gat. z zał. II Dyrektywy Siedliskowej)
14	169	2,265 – 2,315	L	8	Siedlisko rozrodcze płazów (p12) – siedlisko m.in. kumaka nizinnego (gat. z zał. II Dyrektywy Siedliskowej)
15	169	3,356 – 3,472	P/L	0	Siedlisko nietoperzy (n13) - borowiec wielki, karlik drobny, karlik malutki, karlik większy, mopek, mroczek późny, nocek duży, nocek rudy, nocek sp.
		3,472 – 4,040	L	5	
16	169	3,505– 3,625	L	8	Siedlisko rozrodcze płazów (p5) – siedlisko m.in. kumaka nizinnego (gat. z zał. II Dyrektywy Siedliskowej)
17	169	11,190 – 11,275	P	294	Siedlisko rozrodcze płazów (p7) oraz bobra europejskiego i wydry
18	169	11,255 – 11,310	P	74	Siedlisko nietoperzy (n15) – borowiec wielki, karlik

Lp.	Nr LK	Kilometraż LK	Strona LK P – prawa L - lewa	Odległość obszarów wyłączenia od osi inwestycji	Przyczyna wyłączenia (obecność siedliska, stanowisk gatunków roślin i zwierząt i inne)
					drobny, karlik malutki, karlik większy, mroczek późny, nocek duży, nocek Natterera, nocek rudy, nocek sp.
19	169	11,318 – 12,450	P/L	0	Siedlisko nietoperzy (n16) – borowiec wielki, gacek sp., karlik malutki, karlik większy, mroczek późny, nocek duży, nocek sp.
20	169	11,700 – 11,730	P	10	Siedlisko rozrodcze płazów (p9) – siedlisko m.in. kumaka nizinnego (gat. z zał. II Dyrektywy Siedliskowej)
21	169	11,880 – 11,907	P	20**	Siedlisko rozrodcze płazów (p10) – siedlisko kumaka nizinnego (gat. z zał. II Dyrektywy Siedliskowej)
22	169	12,500 – 12,613	P	20	Siedlisko nietoperzy (n17) – borowiec wielki, karlik malutki, mroczek późny
23	169	13,327 – 13,385	P/L	0	Siedlisko nietoperzy (n18) – borowiec wielki, karlik malutki, mroczek późny
24	169	14,000 – 14,220	P/L	0	Siedlisko nietoperzy (n19) – borowiec wielki, karlik malutki, mroczek późny
25	169	15,336 – 15,422	P/L	0	Siedlisko nietoperzy (n20) – borowiec wielki, karlik malutki
<b>Kompleksy leśne</b>					
1	885	5,350 – 5,590	L	10	Las mieszany świeży
	179	13,420 – 13,700	P	20	Las mieszany świeży
2	179	9,720 – 9,880; 9,100 – 10,100	L	38	Las mieszany świeży
	179	9,060 – 10,180,	P	7	Las mieszany świeży
3	169	1,250 – 3,450	P/L	8	Las mieszany świeży
	169	3,450 – 3,900	L	7	Las mieszany świeży
4	169	10,920 – 12,400	L	20	Las wilgotny
	169	11,150 – 12,400	P	20	Las wilgotny
5	169	12,950 – 13,250, 14,200 – 14,330	L	12	Las mieszany wilgotny
	169	13,300 – 14,200	P/L	6	Las wilgotny
6	169	17,150 – 17,484	L	30	Las mieszany świeży
	140	21,750 – 22,234	L	35	Las mieszany świeży
<b>Korytarze ekologiczne</b>					
1	885	4,250 – 5,590	L	0	Korytarz ekologiczny ssaków kopytnych - K/LPK-LM/2
	885	4,550 – 5,590	P	0	Korytarz ekologiczny ssaków kopytnych - K/LPK-LM/2
	179	13,390 – 14,641	P/L	0	Korytarz ekologiczny ssaków kopytnych - K/LPK-LM/2
2	179	10,800 – 11,250	P	0	Korytarz ekologiczny m. Bieruń (wzdłuż rzeki Mlecznej)
	179	11,150 – 11,250	L	0	Korytarz ekologiczny m. Bieruń (wzdłuż rzeki Mlecznej)
3	169	9,075 – 9,135	P/L	0	Korytarz ekologiczny m. Bieruń (wzdłuż Potoku Tyskiego)
4	169	1,300 – 3,400	P/L	0	Korytarz ekologiczny Lasy Pszczyńsko-Kobiórskie, obszar węzłowy migracji ssaków drapieżnych
5	169	3,400 – 3,900	L	0	Korytarz ekologiczny Lasy Pszczyńsko-Kobiórskie, obszar węzłowy migracji ssaków drapieżnych
6	169	10,980 – 12,400	P/L	0	Korytarz ekologiczny ssaków kopytnych K/LPK-KATW
7	169	14,750 – 14,850	P/L	0	Korytarz ekologiczny ichtiofauny rzeki Bierawka
<b>Tereny szczególnego zagrożenia powodzią, tereny podtopień, strefy ochronne ujęć wody</b>					
1	179	11,245 - 11,290	P/L	0	Tereny szczególnego zagrożenia powodzią
2	179	14,745 - 14,850	P/L	0	Obszary zagrożone podtopieniami
3	179	8,327 - 8,585	P/L	0	Obszary zagrożone podtopieniami
4	179	8,988 - 9,122	P/L	0	Obszary zagrożone podtopieniami
5	179	10,960 - 11,310	P/L	0	Obszary zagrożone podtopieniami
6	885	3,500 - 3,900	P/L	0	Obszary zagrożone podtopieniami
7	169	-0,200 – 0,400	P	166	Ujęcie wód podziemnych w Tychach
<b>Tereny w bliskiej odległości do zabytków</b>					
1	140	22,000 - 22,100	L	1	Zespół dworca kolejowego – Budynek nastawni OJ 1 z 1910 r.
2	169	17,400 – 17,500	L	1	Zespół dworca kolejowego – Budynek nastawni OJ 1 z 1910 r.
3	140	21,400 – 21,500	L	4	Zespół zabudowy dworca PKP, XIX-XX w.
4	169	16,800 – 16,900	L	4	Zespół zabudowy dworca PKP, XIX-XX w.
5	140	21,400 – 21,480	L	5	Budynek mieszkalny, lata 1890 - 1900

Lp.	Nr LK	Kilometraż LK	Strona LK P – prawa L - lewa	Odległość obszarów wyłączenia od osi inwestycji	Przyczyna wyłączenia (obecność siedliska, stanowisk gatunków roślin i zwierząt i inne)
6	169	16,850 – 16,900	L	5	Budynek mieszkalny, lata 1890 - 1900
7	169	16,480 – 16,520	P/L	10	Przepust wodny pod nasypem kolejowym – ceglano – betonowy, sklepiony z pocz. XX w.
8	169	14,780 – 14,820	P/L	15	Betonowy most kolejowy nad Bierawką, o betonowych przyczółkach z ok. 1930 r.
9	169	14,630 – 14,680	P	18	Budynek dworca PKP, lata 1910 – 1920 r.
10	169	12,930 – 12,970	P	20	Przepust wodny na potoku w Orzeszu – Zawież
11	169	7,690 – 7,740	L	43	Budynek dawnego dworca PKP
12	169	0,206 – 0,358	L	50 - 200	Zespół zabudowy dawnego Browaru Obywatelskiego 1914-20 r.
13	179	11,740 – 11,800	P/L	67	Wiadukt kolejowy
14	179	11,920 – 11,970	L	68	Wieża wodna
15	179	14,200 – 14,260	P/L	70	Wiadukt kolejowy

\* LK885 przebiega równoległe do LK179

\*\* Siedlisko płazów p10 znajduje się w odległości 13 m od linii kolejowej nr 169. Przewiduje się, że w odległości do 15 m od obiektów inżynierskich na których prowadzone będą prace będą poruszały się pojazdy i maszyny niezbędne do realizacji robót planowanego przedsięwzięcia. Pozostała część siedlisk na czas prowadzenia robót będzie wygradzona płotkami herpetologicznymi. Siedlisko p10 znajduje się w odległości do 15 m od przepustu w km 11,907 przewidzianego do rozbiórki i budowy nowego obiektu. Wykluczone z lokalizacji zapleczy budowy, składowania materiałów oraz sprzętu budowlanego i lokalizacji tymczasowych dróg będzie część siedliska która zostanie wygradzona płotkami, czyli ok. 20 m od linii kolejowej.

- Zaplecze budowy należy zlokalizować na utwardzonym, szczelnym podłożu lub uszczelnić (np. geomembraną) i wyposażyć w środki techniczne i chemiczne do usuwania lub neutralizacji substancji (miejscowe maty izolacyjne, sorbenty sypkie). Tankowanie pojazdów należy przeprowadzać wyłącznie w miejscach z uszczelnionym podłożem. Materiały i odpady niebezpieczne należy magazynować w sposób uniemożliwiający przedostawanie się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego: na szczelnym lub izolowanym (np. matą gumową) podłożu, w szczelnych, zamykanych i opisanych pojemnikach, odpornych na działanie magazynowanych w nich substancji, w miejscu zabezpieczonym przed działaniem czynników atmosferycznych i ingerencją osób nieupoważnionych.
- Należy wygradzić/oznakować siedliska przyrodnicze zgodnie z tabelą nr 2, dobrze widoczną, kolorową, ostrzegawczą podwójną taśmą, rozpiętą pomiędzy słupkami. Szczegółową lokalizację i długość wygradzenia określi botanik pełniący nadzór przyrodniczy. Po zakończeniu prac taśmę należy usunąć.

Tabela nr 2

Lp.	Nr LK	Lokalizacja wg inwentaryzacji przyrodniczej	Lokalizacja siedlisk zgodnie z kilometrażą inwestycji	Lokalizacja wygradzeń	Strona LK P – prawa L-lewa	Kod siedliska
1	179	13,701	13,685 – 13,875	13,680 – 13,880	P	Siedliska 6510
	885*	-	5,160 – 5,350	5,155 – 5,355	P	
2	179	13,780	13,771 – 13,932	13,766 – 13,937	L	Siedliska 6510
	885*	-	5,127 – 5,288	5,122 – 5,293	L	
4	169	2,630	2,373 – 2,757	2,368 – 2,762	P	Siedlisko 9190
5	169	3,711	3,617 – 3,757	3,612 – 3,765	L	Siedlisko 91E0
6	169	13,850	13,780 – 13,863	13,775 – 13,868	L	Siedlisko 9110
7	169	14,030	13,887 – 14,105	13,882 – 14,110	P	Siedlisko 91F0
8	169	14,154	14,100 – 14,145	14,095 – 14,150	P	Siedlisko 91E0

- W otoczeniu stanowisk łągowych lerkki (stanowiska zidentyfikowane podczas inwentaryzacji przyrodniczej: LK169 km 3,016 (odl. 74, str. L) i 11,063 (odl. 135, str. L) i LK179 km 9,055 (odl. 117, str. P)) oraz gąsiorka (stanowiska zidentyfikowane podczas inwentaryzacji przyrodniczej: LK140 km: 5,255 (odl. 25, str. P), LK169 km: -0,222 (odl. 111, str. P), 7,267 (odl. 5, str. L), 10,368 (odl. 13, str. L), 10,526 (odl. 47, str. L), 12,401 (odl. 22, str. P), 14,763 (odl. 23, str. P), 14,854 (odl. 10, str. L), 15,322 (odl. 26, str. P), 16,665 (odl. 17, str. P), LK179 km: 2,988 (odl. 20, str. L), 11,215 (odl. 16, str. L) oraz LK885 km: 1,010 (odl. 123, str. P) i 2,306 (odl. 87, str. L)) należy w okresie marzec/kwiecień przeprowadzić koszenie obszaru prac w celu uniemożliwienia

- zasiedlenia go przez gatunki gniazdujące na ziemi lub w niskich partiach krzewów. Prace należy wykonywać pod nadzorem ornitologicznym.
5. Drzewa znajdujące się w obrębie inwestycji, nieprzeznaczone do wycinki, należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi lub chemicznymi w następujący sposób:
    - 1) pnie drzew, gdzie w rejonie rzutów ich koron konieczne będzie wykonywanie prac ziemnych, budowlanych oraz ruch pojazdów, zabezpieczyć przez szczelne oszalowanie deskami, wypełniając przestrzeń pomiędzy pniem, a deską materiałem amortyzującym (np. matami słomianymi, jutą), deski mocować bez użycia gwoździ, wysokość szalowania ok. 2 m, do wysokości dolnych gałęzi korony, dolną krawędź opierać na podłożu, nie zaś na nabiegach korzeniowych,
    - 2) zachowane drzewa znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie robót budowlanych, gdzie nie są planowane prace/ przejazdy sprzętu mechanicznego w obrębie rzutu koron, wygrodzić trwałym ogrodzeniem o wysokości 1,5 m. Ewentualne prace prowadzone w strefie korzeniowej (od pnia drzewa do 2 m od obrysu korony) należy wykonywać ręcznie,
    - 3) korzenie odsłonięte w czasie wykopów należy, w miarę możliwości ręcznie wpuścić głębiej i zabezpieczyć przed wysychaniem i przymrozkami, np. poprzez zastosowanie osłon jutowych, a wykopy w pobliżu drzew niezwłocznie zasypać po zakończeniu prac. W przypadku przerw w pracy wykopy należy tymczasowo zasypać lub przykryć korzenie matami słomianymi, aby przeciwdziałać ich wysychaniu. W warunkach grożących przesuszeniem korzeni drzewa należy podlewać i utrzymywać korzenie w odpowiedniej wilgotności. Niedopuszczalne jest obcinanie korzeni szkieletowych drzew,
    - 4) w obrębie rzutu korony nie można magazynować materiałów chemicznych, budowlanych i ziemi z powstałych wykopów, stosować otwartego ognia, lokalizować placów manewrowych i miejsc postoju sprzętu ciężkiego,
    - 5) po zakończeniu prac zabezpieczenia drzew należy zdemontować.
  6. Należy podjąć stosowne działania mające na celu eliminację rdostowca ostrokończystego oraz niecierpka gruczołowatego, a także innych stwierdzonych w terenie inwestycji roślin obcych, inwazyjnych, poprzez wdrożenie następujących działań:
    - a) usunąć rośliny metodą mechaniczną – koszenie ręczne (kosa tradycyjna, kosa spalinowa, maczeta, sekator), co najmniej 3 razy w ciągu roku: połowa maja, połowa lipca, połowa września. Następnie teren obsiać rodzimymi gatunkami zielnymi,
    - b) dokładnie zebrać skoszoną biomasę do foliowych worków, a następnie wywieźć i zutylizować,
    - c) po każdorazowym koszeniu wykopać części podziemne roślin, a następnie dokładnie zebrać korzenie i podobnie, jak w przypadku biomasy z części nadziemnych roślin, przetransportować i zutylizować,
    - d) ziemię zawierającą kłącza podziemne inwazyjnych gatunków roślin, czy inne elementy roślin, przekazać jako odpad i nie wykorzystywać w celu uporządkowania terenu. Klasyfikacji przydatności ziemi do powtórnego wykorzystania w kontekście występowania elementów roślin inwazyjnych powinien wykonać nadzór przyrodniczy.
  7. Mrowiska czerwonej mrówki leśnej znajdujące się po prawej stronie linii kolejowej nr 179 w km 9,425 (odległość 25 m od LK) i 9,450 (odległość 18 m od LK) należy wygrodzić/oznakować dobrze widoczną, kolorową, ostrzegawczą podwójną taśmą, rozpiętą pomiędzy słupkami. Szczegółową lokalizację wygrodzenia określi entomolog pełniący nadzór przyrodniczy. Po zakończeniu prac taśmę należy usunąć.
  8. Wszelkie prace związane z wycinką drzew i krzewów należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. w okresie od 16 października do końca lutego. W przypadku konieczności prowadzenia wycinki w okresie lęgowym ptaków, prace prowadzić pod ścisłym nadzorem ornitologicznym. Kontrolę zajęcia siedlisk przeprowadzić należy

- nie wcześniej niż 3 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku wykrycia lęgów gatunków chronionych należy zaprzestać wycinki do czasu stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wyprowadzenia młodych z gniazda oraz uzyskania zezwolenia na realizację czynności zakazanych w stosunku do chronionych gatunków zwierząt.
9. Należy skontrolować przeznaczone do rozbiórki lub remontu obiekty inżynieryjne, takie jak mosty, przepusty, obiekty kubaturowe a także przeznaczone do usunięcia drzewa stare, dziuplaste oraz o pierśnicy powyżej 50 cm, pod kątem wykorzystywania ich jako schronienia letnie oraz zimowe nietoperzy oraz siedliska bezkręgowców. Kontrola powinna zostać przeprowadzona przez specjalistę teriologa (chiropterologa) i entomologa z nadzoru przyrodniczego, na maksymalnie 3 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku stwierdzenia siedlisk nietoperzy i chronionych owadów dalsze prace będą możliwe po uzyskaniu zezwolenia na realizację czynności zakazanych w stosunku do chronionych gatunków zwierząt.
  10. W przypadku ścięcia drzewa, które dopiero w trakcie prac okazało się być potencjalnym miejscem schronienia nietoperzy, należy je pozostawić w miejscu ścięcia na 24 godziny. Dotyczy to wyciętych pni drzew dziuplastych w wieku powyżej 10 lat. Pnie te należy jednocześnie poddać ponownym szczegółowym oględzinom przez chiropterologa, co ma na celu umożliwienie wylotu nietoperzy w przypadku ich ewentualnej obecności.
  11. Należy wyłączyć tereny zgodne z tabelą nr 3 z prac budowlanych w porze nocnej z uwagi na miejsca szczególnie cenne dla nietoperzy.

Tabela nr 3

L.p.	Numer linii kolejowej	Kilometraż linii kolejowych dotyczący terenu wyłączonego z prac budowlanych w porze nocnej z uwagi na miejsca szczególnie cenne dla nietoperzy (np. żerowiska, potencjalne miejsca rozrodu/migracji/trasy dobowych przelotów, etc.) w okresie aktywności nietoperzy (marzec-październik)
1	885	0,000 – 0,300
2	885	0,550 – 1,060
3	885	2,140 – 3,180
4	885 179	4,660 – 4,770 14,300 – 14,430
5	885 179	5,400 – 5,590 13,300 – 13,660
6	179	11,200 – 11,400
7	179	9,250 – 10,750
8	179	7,850 – 8,000
9	179	2,250 – 5,300
10	169	0,400 – 0,850
11	169	1,200 – 1,900
12	169	2,300 – 4,450
13	169	6,300 – 6,850
14	169	10,400 – 14,350
15	169	15,300 – 15,550
16	169	16,700 – 17,200
17	140	21,349 – 21,780

12. W celu ochrony przed nieumyślnym zabijaniem zwierząt w trakcie realizacji przedsięwzięcia:
  - 1) przed przystąpieniem do wykonywania prac terenowych wszyscy pracownicy powinni zostać przeszkoleni i poinformowani o sposobie postępowania w przypadku stwierdzenia na terenie budowy zwierząt,
  - 2) prace muszą być prowadzone w sposób umożliwiający spontaniczne przemieszczanie się zwierząt ze stref zagrożenia np. poprzez skarpowanie wykopów, które ułatwi wydostawanie się z nich uwięzionych zwierząt lub zastosowanie punktowych pochylni. W wykopach o wąskim rozstawie, np. pod instalacje kablowe punktowe pochylnie, umożliwiające opuszczenie wykopu przez zwierzęta stosować co 50 m. Miejsca zastosowania elementów umożliwiających ucieczkę zwierząt powinien wskazać nadzór zoologiczny,
  - 3) plac budowy należy skutecznie zabezpieczyć wygradzeniem tymczasowym, zlokalizowanym w przebiegu linii inwestycji, w rejonie aktualnego frontu robót w sposób zapobiegający przedostawaniu się małych zwierząt, w tym płazów i gadów

na teren budowy:

- a) ogrodzenie powinno istnieć w okresie od 15 lutego do 31 października, być stabilne oraz mieć trwałą naciąg, aby nie dopuścić do fałdowania, które obniża jego efektywność. Wygradzenie powinno być wykonane z geowłókniny, folii lub płotka z siatki o oczkach o wielkości maksymalnie 0,5 cm x 0,5 cm, mieć wysokość nie mniejszą niż 50 cm ponad powierzchnię gruntu, być osadzone w gruncie na głębokość nie mniejszą niż 30 cm i być wyposażone w przewieszkę o szerokości minimum 10 cm, skierowaną „na zewnątrz” od placu budowy. Wolne końce ogrodzeń należy zakończyć U – kształtnymi zawrotkami. Wygradzenia należy bezwzględnie zastosować na następujących odcinkach inwestycji, zgodnie z tabelą nr 4. Nadzór herpetologiczny każdorazowo decydował będzie o potrzebie wygradzenia terenu w innych niż nw. lokalizacjach.

Tabela nr 4

Lp.	Nr LK	Lokalizacja wg inwentaryzacji przyrodniczej	Lokalizacja siedlisk, rzek, szlaków migracji zgodnie z kilometracją inwestycji	Lokalizacja tymczasowych płotków herpetologicznych	Strona LK P – prawa L-lewa	Uwagi
1	169	0,459 – 0,537	0,410 – 0,470 (siedlisko p4)	0,390 – 0,820	P	Siedlisko płazów p4, szlak wiosennej migracji płazów do siedliska p4
		0,585	0,450 – 0,800 (szlak wiosennej migracji)			
2	169	-	1,400 – 2,000	1,380 – 2,200	P	Liczne stwierdzenia płazów: ropuchy szare
3	169	-	1,400 – 2,000	1,380 – 2,200	L	Liczne stwierdzenia płazów: żaby zielone, ropuchy szare; siedlisko płazów p13
		2,173 – 2,214	2,128 – 2,173 (siedlisko płazów p13)			
4	169	2,303 – 2,356	2,265 – 2,315	2,245 – 2,335	L	Siedlisko płazów p12
5	169	-	2,500 – 2,700	2,480 – 2,720	P/L	Liczne stwierdzenia płazów: żaby zielone, ropuchy szare
6	169	3,543 – 3,661	3,505 – 3,625 (siedlisko płazów p5)	3,485 – 3,964	L	Siedlisko płazów p5, trzy szlaki wiosennej i jesiennej migracji płazów do siedliska p5
		3,610 3,670 3,730	3,580 – 3,594 3,620 – 3,672 3,644 – 3,944 (szlaki migracji)			
		-	3,612 (rów odwadniający przy siedlisku płazów p5 i szlakach migracji)			
7	169	-	3,612	3,592 – 3,632	P	Rów odwadniający przy siedlisku płazów p5 i szlakach migracji
8	169	7,920	7,867 – 7,938	7,847 – 7,979	L	Szlak wiosennej i jesiennej migracji do siedliska płazów p6 (siedlisko p6 oddalone od LK o ok. 233 m)
	-	7,959 (rz. Potok w Łaziskach Górnych. Montaż tymczasowych płotków herpetologicznych ze względu na ww. szlak migracji)				
9	169	-	7,959	7,939 – 7,979	P	Rzeka Potok w Łaziskach Górnych. Montaż tymczasowych płotków herpetologicznych ze względu na ww. szlak migracji
10	169	-	10,951	10,931 – 10,971	P/L	Rzeka Brada
11	169	11,300	11,280 – 11,294	11,260 – 11,314	P	Szlak wiosennej i jesiennej migracji do siedliska płazów p7 (siedlisko p6 oddalone od LK o ok. 297 m)



Lp.	Nr LK	Lokalizacja wg inwentaryzacji przyrodniczej	Lokalizacja siedlisk, rzek, szlaków migracji zgodnie z kilometracją inwestycji	Lokalizacja tymczasowych płotków herpetologicznych	Strona LK P – prawa L-lewa	Uwagi
12	169	11,749 – 11,776	11,700 – 11,730	11,680 – 11,750	P	Siedlisko płazów p9
13	169	11,926 – 11,954	11,880 – 11,907	11,860 – 11,927	P	Siedlisko płazów p10
14	169	-	11,907	11,887 – 11,927	L	Dopływ z Zawięci (po prawej stronie ciek również będzie wygrodzony – siedlisko płazów p10)
15	169	16,530	16,472 – 16,490	16,429 – 16,510	P	Szlak wiosennej migracji do siedliska płazów p8 (siedlisko p8 oddalone od LK o ok. 125 m), Potok Jaśkowicki
16	169	-	16,449	16,429 – 16,469	L	Potok Jaśkowicki
17	179	5,465	5,500 – 5,520	5,480 – 5,540	L	Jesienny szlak migracji płazów
18	179	-	11,251 – 11,267	11,231 – 11,287	P/L	Rzeka Mleczna

- b) co najmniej raz w tygodniu należy kontrolować ogrodzenia tymczasowe pod kątem ich szczelności, a ewentualne wady niezwłocznie usuwać,
- c) doszczegółowienia miejsca, sposobu montażu i czasu funkcjonowania ogrodzenia powinien dokonać ekspert z nadzoru herpetologicznego, z uwzględnieniem aktualnych warunków pogodowych i terenowych, a także aktywności migracji poszczególnych gatunków płazów,
- d) w przypadku wykorzystania szczelnych ścianek do tymczasowego zabezpieczenia terenu należy pozostawić ich elementy ok. 0,5 m nad powierzchnią gruntu, tworząc w ten sposób palisadę ochronną,
- e) powyżej opisane prace należy prowadzić pod nadzorem herpetologa,
- 4) po zainstalowaniu tymczasowych wygrodzień, a przed rozpoczęciem robót budowlanych, nadzór herpetologiczny powinien dokonać kontroli placu budowy, w szczególności tymczasowych zalewisk, terenów podmokłych, otoczenia cieków i rowów melioracyjnych pod kątem obecności płazów. Kontrole placu budowy pod kątem zasiedlenia przez płazy i gady należy przeprowadzić również przed:
- a) zdjęciem warstwy humusu, zwłaszcza w następujących lokalizacjach:
- siedlisko p10 km 11,880 – 11,907 LK169 (odległość 13, str. P),
  - siedlisko p9 km 11,700 – 11,730 LK169 (odległość 10, str. P),
  - siedlisko p12 km 2,265 – 2,315 LK169 (odległość 8, str. L),
  - siedlisko p13 km 2,128 – 2,173 LK169 (odległość 9, str. L),
- b) niwelacją terenu,
- c) likwidacją ewentualnych zastoisk wodnych (w tym powstałych w trakcie realizacji inwestycji), itd.
- Zidentyfikowane osobniki, w tym dorosłe, formy rozwojowe i młodociane, wykazane w trakcie kontroli należy przenieść, pod nadzorem herpetologa, poza teren prowadzonych prac, w inne miejsca wskazane przez nadzór herpetologiczny, biorąc pod uwagę możliwość ich przetrwania we właściwym stanie ochrony na nowym stanowisku, z uwzględnieniem czynników antropogenicznych,
- 5) teren budowy, w szczególności miejsca mogące stanowić pułapki dla płazów (wykopy, zagłębienia wypełnione wodą, zastoiska i zalewiska, koleiny, rowy) należy poddawać regularnym kontrolom. W okresie wiosennych i jesiennych migracji, tj. od 1 marca do 15 maja oraz od 15 sierpnia do 15 października dwa razy dziennie (rano i wieczorem), w pozostałym okresie raz dziennie. W przypadku stwierdzenia obecności zwierząt, osobniki (w tym ich formy rozwojowe) niezwłocznie odławiać i przenosić poza teren prowadzonych prac, pod nadzorem przyrodniczym.
13. Prace budowlane powodujące ingerencję w koryta cieków należy prowadzić pod nadzorem zoologicznym (ichtologicznym), przy czym nie później niż 7 dni

przed rozpoczęciem prac nadzór ten winien w sposób dokładny dokonać weryfikacji obecności chronionych gatunków ryb na odcinku cieką pozostającym w kolizji z inwestycją oraz na odcinkach sąsiadujących o długości min. 100 m. W przypadku stwierdzenia ich występowania, prace należy wstrzymać do czasu zakończenia okresu tarła i inkubacji ikry ryb lub postępować zgodnie z uzyskanymi wcześniej zezwoleniami na czynności podlegające zakazom.

14. W celu ochrony wód cieków oraz związanej z nimi fauny w trakcie trwania robót budowlanych na ciekach należy zachować stały przepływ wody (brak poprzecznych przeszkód, spiętrzeń wody powyżej 10 cm, itp.) oraz stosować zabezpieczenia np. specjalne siatki przed przedostawaniem się do wód powierzchniowych zanieczyszczeń np. ziemi z wykopów, odpadów. Do umacniania dna i brzegów cieków należy wykorzystać materiały naturalne np. narzut kamienny. Dopuszcza się zastosowanie gabionów w przypadku potoku Tyskiego, przy czym należy je zabezpieczyć np. gruntem, gruntem zbrojonym, matą antyerozyjną, a następnie przykryć warstwą gleby.
15. Prace w obrebie cieków należy prowadzić wyłącznie z brzegów. Sprzętu nie należy wprowadzać w koryta cieków.
16. Do oświetlenia zaplecza budowy, baz postojowych i placu budowy należy stosować lampy o możliwie najniższej emisji barw niebieskich i promieniowania UV, o szczelnych obudowach. Niedopuszczalne jest stosowanie lamp rtęciowych. Oświetlenie należy montować tak, aby nie rozpraszać światła (stosować lampy ze strumieniem skierowanym na określoną powierzchnię) powinno ono być skierowane w stronę zaplecza budowy.
17. Prace związane z realizacją przedsięwzięcia należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym w celu kontroli stanu środowiska przyrodniczego i oceny zgodności wykonywanych prac z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach na etapie realizacji inwestycji, pełniony przez osoby legitymujące się doświadczeniem odpowiednim do zakresu wykonywanego nadzoru, a w szczególności:
  - 1) botanicznym i dendrologicznym - równoległe do prowadzonych prac - cały rok, w zakresie:
    - a) kontroli stanu zabezpieczenia zieleni nieprzeznaczonej do wycinki przed wpływem prac budowlanych,
    - b) kontroli terenu inwestycji pod kątem ewentualnego wystąpienia inwazyjnych gatunków roślin obcego pochodzenia oraz kontrola i wdrożenie metod skutecznej eliminacji tych gatunków,
    - c) widoczne oznakowanie siedlisk przyrodniczych przed ewentualnym uszkodzeniem, zanieczyszczeniem pochodzącym z placu budowy,
  - 2) herpetologicznym – całorocznie, w zakresie:
    - a) identyfikacji obecności płazów na terenie i w najbliższym sąsiedztwie obszaru inwestycji oraz eliminowania ewentualnych zagrożeń dla tej grupy zwierząt,
    - b) kontroli zabezpieczenia wykopów przed możliwością uwięzienia w nich zwierząt,
    - c) dookreślenia terminu zakładania i lokalizacji, nadzoru i kontroli skuteczności zabezpieczeń placu budowy przed dostępem płazów, oceny czy niezależnie od zabezpieczenia placu budowy we wskazanych lokalizacjach, należy dodatkowo indywidualnie zabezpieczyć miejsca na innych odcinkach robót,
    - d) kontroli szczelności i ciągłości wygradzeń herpetologicznych,
    - e) kontroli placu budowy (wykopy, zagłębienia wypełnione wodą, zastoiska i zalewiska, wiadra wkopane w ziemię, rowy, etc.) - w celu poszukiwania uwięzionych zwierząt, a w razie potrzeby ich uwolnienie oraz przemieszczenie poza plac budowy w miejsca o cechach siedliska, w którym występują w sposób naturalny,
  - 3) chiropterologicznym: równoległe do prowadzonych prac - cały rok, w zakresie:
    - a) kontroli zadrzewień przeznaczonych do usunięcia oraz obiektów inżynierskich

- przeznaczonych do modernizacji lub rozbiórki, pod względem ich potencjalnego wykorzystania jako miejsc schronień letnich i zimowych nietoperzy,
- 4) zoologicznym (teriologicznym, ichtiologicznym), w zakresie:
    - a) kontroli nad uwolnieniem i przeniesieniem małych ssaków w przypadku ich uwięzienia na terenie budowy,
    - b) weryfikacji obecności chronionych gatunków ryb na odcinku cieką pozostającym w kolizji z inwestycją oraz na odcinkach sąsiadujących o długości min. 100 m,
  - 5) ornitologicznym: - w okresie prowadzenia prac, w zakresie:
    - a) kontroli terminów prowadzenia wycinki zieleni określonych w uzgodnieniu,
    - b) kontroli obecności zajętych gniazd ptaków w roślinności drzewiastej na trasie planowanej inwestycji,
    - c) kontrola koszenia obszaru prac w obrębie zinwentaryzowanych stanowisk lęgowych lerki oraz gąsiora,
  - 6) entomologicznym, w zakresie:
    - a) kontroli drzew przeznaczonych do wycinki o pierśnicy powyżej 50 cm pod kątem występowania siedlisk chronionych gatunków entomofauny,
    - b) określenia lokalizacji wygrodzeń mrowisk czerwonej mrówki leśnej,
    - c) nadzoru w trakcie niszczenia stanowisk chronionych gatunków entomofauny, po uzyskaniu stosownych zezwoleń.
18. Prace budowlane uciążliwe akustycznie na odcinkach: LK140: od km 21,700 do km 21,100; LK169: od km 16,200 do km 14,200, od km 13,400 do km 12,400, od km 10,700 do km 10,400, od km 9,900 do km 9,400, od km 8,700 do km 8,500, od km 7,900 do km 6,200, od km 5,600 do km 3,400; LK179: od km 0,900 do km 0,300, od km 1,000 do km 4,900, od km 7,000 do km 7,800, od km 9,800 do km 13,500; LK885: od km 2,000 do km 1,700 i od km 1,300 do km 0,000 należy prowadzić w porze dziennej (od 6<sup>00</sup> do 22<sup>00</sup>). Dopuszcza się wykonywanie takich prac w porze nocnej w przypadkach, kiedy technologia uniemożliwia przerwanie robót (np. betonowanie) lub z uwagi na bezpieczeństwo ruchu (ze względu na możliwość wyłączenia ruchu tylko w nocy).
19. Roboty budowlane należy prowadzić w sposób ograniczający emisję niezorganizowaną pyłu do powietrza, w szczególności poprzez:
  - a) zraszanie powierzchni pyłących, w przypadku widocznego unosu pyłu przy pracach związanych z przemieszczaniem mas ziemnych i materiałów sypkich, lub przy pracach rozbiórkowych realizowanych w rejonach zabudowanych,
  - b) czyszczenie kół pojazdów przed wyjazdem na drogi oraz zraszanie i czyszczenie dróg w miejscach wyjazdu z budowy.
20. Wody z odwadniania wykopów należy przed odprowadzeniem do środowiska oczyszczać z zawiesiny w osadniku.
21. Masy ziemne pochodzące z wykopów pod obiekty kolejowe/drogowe należy w pierwszej kolejności zagospodarować w obrębie terenu inwestycji do niwelacji i ukształtowania terenu.
- II. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w szczególności w projekcie budowlanym
1. Zaprojektować torowisko z zastosowaniem podkładów strunobetonowych na podłożu z kruszywa wraz z szynami bezстыkowymi na całej długości linii kolejowych.
  2. Zaprojektować oznakowanie przeźroczystych ścian wiat na peronach, w postaci pionowych pasów o szerokości min. 2 cm, umieszczonych w odległości 10 cm od siebie, na całej wysokości panelu.
  3. Zaprojektować na stacjach, przystankach oraz przejazdach kolejowo-drogowych zgodnie z tabelą nr 5 oświetlenie dające tzw. „ciepłe” widmo świetlne (np. sodowe, LED). Należy

zastosować szczelne obudowy lamp, uniemożliwiające owadom kontakt z rozżarzoną żarówką.

Tabela nr 5

Lp.	Nr LK	Stacja/przystanek/przejazd	Km LK
1	140	Stacja Orzesze Jańskowice	21,688
2	169	Stacja Łaziska Średnie	7,733
3	179	Stacja Tychy Miasto km	3,794
4	169	Przystanek osobowy Orzesze Miasto	14,586
5		Przystanek osobowy Orzesze Zawisć	12,820
6		Przystanek osobowy Łaziska Kopanina	9,834
7		Przystanek osobowy Wyry Pszczyńska	6,377
8		Przystanek osobowy Wyry	4,569
9	179	Przystanek osobowy Tychy Lodowisko	4,554
10		Przystanek osobowy Tychy Urbanowice	7,007
11		Przystanek osobowy Tychy Potok	8,064
12		Przystanek osobowy Bieruń Domy Polne	9,249
13		Przystanek osobowy Bieruń Mleczarnia	10,566
14		Mijanka i przystanek osobowy Bieruń Stary	11,683
15	885	Przystanek osobowy Bieruń Kopalnia	2,377
16	169	Przejazd kolejowo-drogowy kat A	16,145 (km istniejący i projektowany)
17	169	Przejazd kolejowo-drogowy kat A	10,492 (km istniejący i projektowany)
18	169	Przejazd kolejowo-drogowy kat A	7,267 (km istniejący) 7,265 (km projektowany)
19	169	Przejazd kolejowo-drogowy kat B	6,468 (km istniejący) 6,466 (km projektowany)
20	179	Przejazd kolejowo-drogowy kat B	7,956 (km istniejący) 7,960 (km projektowany)
21	179	Przejazd kolejowo-drogowy kat A	12,099 (km istniejący) 12,103 (km projektowany)
22	885	Przejazd kolejowo-drogowy kat A	4,070 (km projektowany) w stanie istniejącym brak przejazdu
23	140/169	Przejazd kolejowo-drogowy kat A	21,396 istniejący linii 140 16,770 istniejący linii 169 21,393 projektowany linii 140 16,767 projektowany linii 169

4. Należy zaprojektować absorbery przyszynowe o redukcji hałasu toczenia nie mniejszej niż 2 dB, których lokalizację określa Tabela nr 6.

Tabela nr 6.

Lp.	Nr linii	Kilometraż		Parametry	
		od	do	Długość [m]	Uwagi
1	179	0,850	1,050	200	dwa tory
2	179	10,620	11,065	445	-
3	179	11,280	11,490	210	-
4	179	12,325	12,740	415	-
5	169	-0,100	0,050	150	-
6	169	0,150	0,300	150	-

5. Zaprojektować następujące rozwiązania w zakresie gospodarki ściekowej i wodami opadowymi i roztopowymi:
- budynki administracyjne i obsługi ruchu należy podłączyć do sieci wodociągowej,
  - ścieki bytowe z budynków administracyjnych i obsługi ruchu należy odprowadzać do zbiorników bezodpływowych bądź do istniejącej sieci kanalizacji sanitarnej,
  - wody opadowe i roztopowe z odwodnienia peronów i podtorza należy odprowadzać do istniejących i projektowanych: rowów otwartych, kanalizacji deszczowej ewentualnie studni chłonnych, w zależności od lokalnie występujących warunków wodno-gruntowych,
  - wody opadowe i roztopowe z obiektów inżynierskich należy odprowadzać do istniejącej kanalizacji deszczowej, a w przypadku jej braku do istniejącego rowu/cieku, projektowanego odwodnienia torowego lub rozsączać w gruncie,
  - wody opadowe i roztopowe z projektowanego układu drogowego należy odprowadzać poprzez wpusty drogowe do istniejącej kanalizacji deszczowej, istniejącego rowu/cieku, do projektowanego odwodnienia torowego lub rozsączać w gruncie.

III. Nie stwierdzam obowiązku przeprowadzenia:

- 1) oceny oddziaływania na środowisko,
- 2) postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

IV. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji.

V. Nadaję decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

UZASADNIENIE

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, działając przez pełnomocnika wystąpiły z wnioskiem z 9 października 2017 r. znak IOS6c-4426-012.2/2017 (wpływ do tut. organu 13.10.2017 r.) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Rewitalizacja linii kolejowych nr 140/169/179/885 połączenia Orzesze Jaśkowice - Tychy - Baraniec - KWK Piast - Nowy Bieruń”.

W dniu złożenia wniosku, zgodnie z nieobowiązującą już Decyzją nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych (Dz. Urz. MliR z 2014 r. poz. 25 z późn. zm.), działki po których przebiegają przedmiotowe linie kolejowe (m.in. działka w powiecie bieruńsko-lędzińskim o numerze 62/26, arkusz mapy 6 lub działka w powiecie mikołowskim o numerze 232, arkusz mapy 8 w Tomie 12 załącznika do ww. decyzji), były terenami zamkniętymi.

Zgodnie z obowiązującą Decyzją Nr 14 Ministra Infrastruktury z dnia 18 września 2020 r. w sprawie ustalenia terenów zamkniętych, przez które przebiegają linie kolejowe (Dz. Urz. MI z 2020 r. poz. 38 z późn. zm.), ww. działki, po których przebiegają przedmiotowe linie kolejowe (m.in. działka w powiecie bieruńsko-lędzińskim oznaczona w decyzji numerem ID: 241401\_1.0001.AR\_6.62/26 lub działka w powiecie mikołowskim oznaczona w decyzji numerem ID: 240803\_1.0032.AR\_8.232 w załączniku 12 do ww. decyzji), są obecnie terenami zamkniętymi.

Organem właściwym do wydania przedmiotowej decyzji jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach – dalej RDOŚ w Katowicach, zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy oos (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1405) i po uwzględnieniu art. 4 ust. 1 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), zgodnie z którym, do spraw wszczętych na podstawie ustaw zmienianych w art. 1 oraz w art. 3 ww. ustawy i niezakończonych przed dniem wejścia w życie tej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

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.

Krąg stron postępowania ustalono w oparciu o art. 28 Kpa, uznając za stronę każdego, czyjego interesu prawnego lub obowiązku dotyczy postępowanie albo kto żąda czynności organu ze względu na swój interes prawny lub obowiązek, czyli wnioskodawcę oraz wszystkie podmioty, którym przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości znajdujących się na przewidywanym terenie, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie i na przewidywanym obszarze, na który ono będzie oddziaływać, zaznaczonych na mapie, o której mowa w art. 74 ust.1 pkt 3a Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1405), stanowiącej załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Z przedłożonych dokumentów wynika, że liczba stron postępowania przekracza 20, w związku z powyższym RDOŚ w Katowicach, uwzględniając art. 15 ust. 1 Ustawy z dnia 13 lipca 2023 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. 1890), zgodnie z art. 74 ust. 3 Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2017 r., poz. 1405), 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: Bieruniu, Tychach, Wyrach, Łaziskach Górnych i Orzeszu.

Do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z 9 października 2017 r. zn. IOS6c-4426-012.2/2017 o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, uwzględniając brzmienie art. 74 ust 1 ustawy oos (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1405), załączono:

- 1) kartę informacyjną przedsięwzięcia sporządzoną we wrześniu 2017 r., przez zespół autorski wykonawców firmy BBF Sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu, za który podpisał się kierownik zespołu Pan dane osobowe zanonimizowano,
- 2) poświadczony notarialnie odpis pełnomocnictwa nr IOR-028-936/16 z 27 lipca 2016 r., udzielony Pani dane osobowe zanonimizowano Dyrektora Biura Ochrony Środowiska Centrali Spółki udzielonego przez Pana dane osobowe zanonimizowano Wiceprezesa Zarządu i Pana dane osobowe zanonimizowano Członka Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych Spółki Akcyjnej z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74,
- 3) potwierdzenie wniesienia opłaty skarbowej w wysokości 205 zł (za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach) i 17 zł (za pełnomocnictwo),
- 4) kopię odpisu pełnego z rejestru przedsiębiorców nr KRS 0000037568 stan na dzień 12 czerwca 2017 r.,
- 5) mapę, w postaci papierowej oraz elektronicznej z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszarem, na który będzie oddziaływać.

Obwieszczeniem zn. WOOŚ.4201.6.2017.AS2.1 z 18 października 2017 r. RDOŚ w Katowicach zawiadomił strony o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Po analizie karty informacyjnej tutejszy organ wezwał pełnomocnika inwestora pismem zn. WOOŚ.4201.6.2017.AS2.3 z 16 listopada 2017 r. do uzupełnienia karty informacyjnej w zakresie oddziaływania na klimat akustyczny i środowisko przyrodnicze.

W odpowiedzi na ww. wezwanie pełnomocnik inwestora przy piśmie z 5 marca 2018 r. zn. IOS6c-4426-007.1/2017 złożył Aneks nr 1 do karty informacyjnej, sporządzony w lutym 2018 r., przez zespół autorski wykonawców firmy BBF Sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu, za który podpisał się kierownik zespołu Pan dane osobowe zanonimizowano.

Przedsięwzięcie obejmuje rewitalizację linii kolejowych nr 140, 169, 179 oraz 885 w zakresie połączenia: Orzesze Jaśkowice – Tychy – Baraniec – KWK Piast – Nowy Bieruń i obejmuje łącznie ok. 38,103 km następujących linii kolejowych:

- linia kolejowa nr 140 stacja Orzesze Jaśkowice od km 21,349 do km 22,234 – łącznie 0,885 km;
- linia kolejowa nr 169 odcinek Tychy – Orzesze Jaśkowice od km -0,246 do km 17,484 – łącznie 17,730 km;
- linia kolejowa nr 179 odcinek Tychy – Łędziny – Mysłowice Kosztowy od km 0,647 do km 14,641 – łącznie 13,994 km;
- linia kolejowa nr 885 odcinek Nowy Bieruń – KWK Piast – Nowe Ściernie Baraniec od km 0,000 do km 5,590 - łącznie 5,590 km.

Inwestycja zakłada osiągnięcie prędkości konstrukcyjnej do 120 km/h dla pociągów osobowych i do 80 km/h dla pociągów towarowych na większości długości analizowanych linii kolejowych z odcinkowymi ograniczeniami prędkości spowodowanymi ukształtowaniem terenu, istniejącą zabudową miejską itp. W ramach przedsięwzięcia wykonane zostaną prace pozwalające skrócić czas przejazdu, poprawić przepustowość linii oraz punktualność realizowanych połączeń, poprawić bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo podróżnych. Prace obejmować będą m.in. przebudowę układu torowego, naprawę nawierzchni torowej, prace związane z zapewnieniem odwodnienia, remont, likwidację, rozbiórkę i budowę nowych obiektów inżynierskich, przebudowę sieci trakcyjnej, modernizację zasilania, przebudowę/budowę peronów, wymianę sygnalizacji.

Na terenie województwa śląskiego planowane zamierzenie przebiega przez obszar następujących miast i gmin: Orzesze, Łaziska Górne, Wyry, Tychy i Bieruń.

Przedsięwzięcie, uwzględniając brzmienie § 4 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839 z późn. zm.), jest zakwalifikowane do mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, określonych w § 3 ust. 2 pkt 2, jako przebudowa linii kolejowej, o której mowa w § 3 ust. 1 pkt 58 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). Wobec powyższego, na podstawie art. 63 ustawy oos, należało stwierdzić, czy dla planowanego przedsięwzięcia zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Przed wydaniem postanowienia co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko tutejszy organ zasięgnął opinii (zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1405 z późn. zm.), z uwagi na przebieg linii kolejowych, od Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Tychach – dalej zwany PPIS w Tychach oraz (zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 4 ww. ustawy, mając na uwadze brzmienie art. 509 i art. 545 Ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. poz. 1566 z późn. zm.)) opinii Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie – dalej zwany Dyrektor RZGW w Gliwicach PGW WP. Na podstawie art. 6 ustawy oos, w związku z tym, że RDOŚ w Katowicach jest jednocześnie organem prowadzącym postępowanie i opiniującym, wymogu opiniowania przez tut. organ nie stosuje się.

PPIS w Tychach w piśmie zn. 17/NS/ZNS.523-14/248/2018 z 9 kwietnia 2018 r. oraz Dyrektor RZGW w Gliwicach PGW WP w piśmie zn. GL.RZŚ.435.6.2018.AS z 10 kwietnia 2018 r. wyrazili opinie o braku konieczności przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.

Tutejszy organ biorąc pod uwagę uwarunkowania zawarte w art. 63 ust. 1 ustawy oos, postanowieniem z 17 maja 2018 r. zn. WOOŚ.4201.6.2017.AS3.6 nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Następnie postanowieniem z 2 lipca 2018 r. zn. WOOŚ.4201.6.2017.AS3.9 (po upływie terminu na złożenie zażalenia na ww. postanowienie) zawiesił postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, do czasu przedłożenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. O ww. czynnościach zawiadomiono strony obwieszczeniami.

Wraz z pismem zn. IOS6.452.25.2021.KK.2.ISW-00913-I z 24 czerwca 2021 r. Pani dane osobowe zanonimizowano, jako pełnomocnik PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74, przedłożyła raport o oddziaływaniu na środowisko planowanego – dalej zwany ROŚ z czerwca 2021 r., sporządzony w czerwcu 2021 r. przez zespół autorski wykonawców firmy BBF Sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu, za który podpisał się kierownik zespołu Pan dane osobowe zanonimizowano.

Do ww. pisma dołączono również:

- poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej, w wersji elektronicznej, obejmującą przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać,
- mapę, w postaci papierowej oraz elektronicznej z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszarem, na który będzie oddziaływać.
- poświadczone notarialnie: odpis pełnomocnictwa substytucyjnego Nr IOR-028-741/18 z 21 sierpnia 2018 r. udzielonego przez Panią dane osobowe zanonimizowano oraz odpis pełnomocnictwa Nr IOR-028-936/16 z 27 lipca 2016 r., udzielonego Pani dane osobowe zanonimizowano Dyrektora Biura Ochrony Środowiska Centrali Spółki, przez Pana dane osobowe zanonimizowano Wiceprezesa Zarządu i Pana dane osobowe zanonimizowano Członka Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych Spółki Akcyjnej z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74, upoważniające do ustanawiania dalszych pełnomocników,
- potwierdzenie wniesienia opłaty skarbowej w wysokości 34 zł (za ww. pełnomocnictwa),
- kopię odpisu pełnego z rejestru przedsiębiorców nr KRS 0000037568 stan na dzień 12 lutego 2021 r.

Wobec powyższego ustąpiła przyczyna zawieszenia postępowania administracyjnego i postanowieniem zn. WOOŚ.4201.6.2017.AS3.12 z 2 lipca 2021 r. postępowanie zostało podjęte z urzędu.

Pismem zn. WOOŚ.4201.6.2017.AS3.14 z 7 lipca 2021 r. RDOŚ w Katowicach wezwał pełnomocnika inwestora do uzupełnienia wniosku o wypis z rejestru gruntów lub inny dokument, wydany przez organ prowadzący ewidencję gruntów i budynków, pozwalający na ustalenie stron postępowania, obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać.

W przedmiotowym postępowaniu, w tym zakresie ma bowiem zastosowanie art. 74 ust. 1a Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko w brzmieniu ogłoszonym w tekście jednolitym Dz. U. z 2017 r. poz. 1405, zgodnie z którym, jeżeli liczba stron w postępowaniu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekracza 20, dla przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których stwierdzono obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, dokument, o którym mowa w art. 74 ust. 1 pkt 6 ww. ustawy, przedkłada się wraz z raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Przepisy przejściowe, które wprowadzały zmiany w ww. przepisach tj:

- art. 545 ust. 1 i 1a ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 624 z późn. zm.),
- 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)

wskazują na stosowanie przepisów dotychczasowych w sprawach wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ww. ustaw.

Wraz z pismem zn. IOS6.452.25.2021.KK.3.ISW-00913-I z 4 sierpnia 2021 r. złożono częściowe uzupełnienie ww. załączników do wniosku, a także zaktualizowaną mapę z zaznaczonym terenem realizacji przedsięwzięcia i obszarem jego oddziaływania, wykaz działek, na których będzie realizowane przedsięwzięcie i na które będzie oddziaływać.

W toku postępowania tutejszy organ dokonał weryfikacji dokumentacji złożonej wraz z wnioskiem, w tym ROŚ z czerwca 2021 r. i wezwał do uzupełnienia dokumentacji pismem zn. WOOŚ.4201.6.2017.AS3.15 z 8 sierpnia 2021 r. Pismem z 4 listopada 2021 r.

zn. IOS6.452.25.2021.KK.5.ISW-00913-I pełnomocnik inwestora przedłożył Aneks nr 1 (stanowiący uzupełnienie częściowe na wezwanie RDOŚ w Katowicach). Po analizie przedłożonego dokumentu RDOŚ w Katowicach pismem zn. WOOŚ.4201.6.2017.AS3.17



z 10 listopada 2021 r. ponownie wezwał do uzupełnienia dokumentacji. Pełnomocnik inwestora wraz z pismem zn. IOS6.452.25.2021.KK.6.ISW-00913-I z 30 listopada 2021 r. złożył Aneks nr 2.

Po analizie przekazanego materiału tutejszy organ stwierdził, że nie udzielono w nim pełnych i wyczerpujących odpowiedzi na zagadnienia wskazane w pismach zn. WOOŚ.4201.6.2017.AS3.15 i zn. WOOŚ.4201.6.2017.AS3.17, zatem w piśmie zn. WOOŚ.4201.6.2017.AS3.18 z 15 grudnia 2021 r. wezwał do uzupełnienia wskazanych w wezwaniach kwestii, wskazując jednocześnie, że z uwagi na obszerny zakres niezbędnych uzupełnień należy przedłożyć ujednoczoną treść raportu.

Pismem zn. IRETS4.452.9.2022.KK.1.ISW-00913-I z 11 stycznia 2022 r. tutejszy organ został poinformowany o zmianie pełnomocnika inwestora, którym stał się Pan dane osobowe zanonimizowano. Do pisma dołączono poświadczony notarialnie odpis pełnomocnictwa udzielonego Panu dane osobowe zanonimizowano Nr IOR.0280.226/2021 z 20 grudnia 2021 r. przez członków Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych Spółki Akcyjnej z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74 Pana dane osobowe zanonimizowano i Pana dane osobowe zanonimizowano oraz kopię odpisu pełnego z rejestru przedsiębiorców nr KRS 0000037568 stan na dzień 11 stycznia 2022 r. Pismem zn. IRETS4.452.9.2022.KK.1.ISW-00913-I z 12 stycznia 2022 r. dosłano potwierdzenie wniesienia opłaty skarbowej za pełnomocnictwo. Pismem zn. IRETS4.452.9.2022.KK.5.ISW-00913-I z 13 maja 2022 r. pełnomocnik inwestora Pan dane osobowe zanonimizowano przekazał zaktualizowany raport o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia – dalej zwany ROŚ z maja 2022 r., sporządzony w maju 2022 r. przez zespół autorski wykonawców firmy BBF Sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu, za który podpisał się kierownik zespołu Pan dane osobowe zanonimizowano. Do pisma dołączono również poświadczony notarialnie odpis pełnomocnictwa udzielonego Panu dane osobowe zanonimizowano Nr IOR.0280.228/2021 z 20 grudnia 2021 r. przez członków Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych Spółki Akcyjnej z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74 Pana dane osobowe zanonimizowano i Pana dane osobowe zanonimizowano, kopię odpisu pełnego z rejestru przedsiębiorców nr KRS 0000037568 stan na dzień 13 maja 2022 r., potwierdzenie wniesienia opłaty skarbowej oraz aktualną mapę z zaznaczonym terenem realizacji przedsięwzięcia i obszarem oddziaływania.

W uzupełnieniu z maja 2022 r. zawarto informację, że materiał nie został złożony w całości i pismem zn. IRETS4.452.9.2022.KK.6.ISW-00913-I z 21 lipca 2022 r. pełnomocnik inwestora przesłał dodatkowe uzupełnienia.

Z uwagi na potrzebę dalszych wyjaśnień RDOŚ w Katowicach pismem zn. WOOŚ.4201.6.2017.AS3.22 z 8 września 2022 r. po raz kolejny wezwał do uzupełnienia dokumentacji. Uzupełnienia częściowe zostały złożone 8 listopada 2022 r. wraz pismem zn. IRETS4.452.9.2022.KK.11.ISW-00913-I, 2 stycznia 2023 r. wraz pismem zn. IRETS4.452.9.2022.KK.12.ISW-00913-I i 2 lutego 2023 r. wraz pismem zn. IRETS4.452.9.2022.KK.12.ISW-00913-I.

Po złożeniu ww. uzupełnień ROŚ z maja 2022 r. przez pełnomocników Inwestora, dokumentacja sprawy została ponownie zweryfikowana i 3 marca 2023 r. RDOŚ w Katowicach ponownie wezwał pismem zn. WOOŚ.4201.6.2017.AS3.24 do złożenia wyjaśnień w kwestiach wariantu alternatywnego, wpływu na klimat akustyczny oraz na środowisko przyrodnicze.

Odpowiedź na ww. kwestie została przekazana wraz z pismem zn. IRETS4.452.26.2023.KK.1.ISW-00913-I z 27 marca 2023 r., jednak w treści uzupełnienia wskazano, że jest to uzupełnienie niekompletne. W związku z powyższym tutejszy organ po przeanalizowaniu zebranego materiału dowodowego wezwał w piśmie zn. WOOŚ.4201.6.2017.AS3.25 z 13 kwietnia 2023 r. o kwestie związane z ochroną klimatu akustycznego. Uzupełnienie w tym zakresie złożono wraz z pismem zn. IRETS4.452.26.2023.KK.2.ISW-00913-I z 21 kwietnia 2023 r.

Pismem zn. WOOŚ.4201.6.2017.AS3.26 z 12 maja 2023 r. pełnomocnik inwestora został wezwany do kolejnego wyjaśnienia kwestii związanych z wariantem proponowanym przez

inwestora, oddziaływań skumulowanych oraz kwestii ochrony środowiska przyrodniczego. Odnosząc się do zagadnień poruszonych w ww. wezwaniu pełnomocnik inwestora złożył wraz z pismem zn. IRETS4.452.26.2023.KK.4.ISW-00913-I z 16 czerwca 2023 r. odpowiedzi na wezwanie wraz z załącznikami.

RDOŚ w Katowicach pismem zn. WOOŚ.4201.6.2017.AS3.27 z 12 lipca 2023 r.

po raz kolejny wezwał pełnomocnika inwestora do uzupełnienia dokumentacji w zakresie siedlisk płazów, kompensacji przyrodniczej oraz oddziaływania skumulowanego. Wraz z pismem zn. IRETS4.452.26.2023.KK.5.ISW-00913-I z 24 lipca 2023 r. pełnomocnik inwestora przekazał odpowiedź na ww. wezwanie oraz złożył ujednoczoną treść raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko – dalej zwany ROŚ, sporządzony w lipcu 2023 r. przez zespół autorski wykonawców firmy BBF Sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu, za który podpisał się kierownik zespołu Pan dane osobowe zanonimizowano.

25 sierpnia 2023 r. RDOŚ w Katowicach pismem zn. WOOŚ.4201.6.2017.AS3.28 wezwał pełnomocnika inwestora o uzupełnienie w zakresie oddziaływania akustycznego.

Stosując przepisy przejściowe, w tym: art. 4 ust. 1 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) oraz art. 47 ust. 1 Ustawy z dnia 22 lipca 2022 r. o usprawnieniu procesu inwestycyjnego Centralnego Portu Komunikacyjnego (Dz. U. poz. 1846), dokumentacja sprawy została przekazana do PPIS w Tychach, w celu zasięgnięcia opinii, zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy oos.

Stosując przepisy przejściowe wskazane w art. 545 ust. 1 Ustawy z dnia 28 lutego 2018 r. o zmianie ustawy - Prawo wodne (Dz. U. poz. 710), nie wystąpiono o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia do organu właściwego do oceny wodnoprawnej tj. do Dyrektora RZGW w Gliwicach PGW WP.

Z uwagi na fakt, że pełnomocnik inwestora 6 września 2023 r. złożył wraz z pismem zn. IRETS4.452.26.2023.KK.6.ISW-00913-I z 5 września 2023 r. odpowiedź na ww. wezwanie tutęjszy organ 8 września 2023 r. dosłał do PPIS w Tychach dodatkowy materiał dowodowy.

PPIS w Tychach opinią sanitarną z 20 września 2023 r. zn. NS-ZNS.9022.3.51.589.2023, zaopiniował pozytywnie, w zakresie wymagań higienicznych i zdrowotnych, środowiskowe uwarunkowania dla przedmiotowego przedsięwzięcia, określając warunki jego realizacji. W niniejszej decyzji nie uwzględniono wszystkich warunków wynikających z ww. opinii, z uwagi na fakt, że część z nich sformułowana jest zbyt ogólnie, co nie pozwala na skuteczne ich wyegzekwowanie jak np. warunek ograniczenia jednoczesnej pracy kilku maszyn budowlanych albo zawarte w warunkach zakazy lub nakazy są już regulowane w przepisach np. nie uwzględniono warunku zakazu przekraczania standardów emisyjnych w zakresie hałasu i zanieczyszczeń pyłowych i gazowych na etapie budowy i eksploatacji. Jak wynika z oceny oddziaływania na środowisko prace budowlane będą powodować uciążliwości na terenach sąsiednich. Będzie to oddziaływanie, którego nie można uniknąć, relatywnie krótkotrwałe, które ustąpi po zakończeniu robót i będzie minimalizowane poprzez działania organizacyjno-techniczne wskazane w decyzji, czyli prowadzenie robót budowlanych w porze dziennej w sąsiedztwie terenów podlegających ochronie akustycznej oraz zraszanie powierzchni pyłących i czyszczenie kół pojazdów wyjeżdżających z terenu budowy. Na etapie eksploatacji w celu dotrzymania standardów środowiska w zakresie hałasu zastosowane będą absorbery przyszynowe, a w zakresie wpływu na jakość powietrza nie przewiduje się istotnych oddziaływań.

Nie określono również warunków dotyczących ogólnej organizacji zaplecza budowy, stosowania sprzętu budowlanego sprawnego technicznie i wyposażenia zaplecza budowy w toalety ze szczelnymi zbiornikami, gdyż określają to przepisy szczegółowe m.in. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. z 2003 r., Nr 47, poz. 401) oraz Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września

1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (t.j. Dz. U. z 2003 r., Nr 169, poz.1650 ze zm.), Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 20 września 2001 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas eksploatacji maszyn i innych urządzeń technicznych do robót ziemnych, budowlanych i drogowych (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 583 z późn. zm.) oraz Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 30 października 2002 r. w sprawie minimalnych wymagań dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy w zakresie użytkowania maszyn przez pracowników podczas pracy (Dz. U. Nr 191, poz. 1596 z późn. zm.).

Odstąpiono od określania warunku dotyczącego transportu materiałów sypkich samochodami wyposażonymi w plandeki, ponieważ warunki przewozu ładunku w tym obowiązek umieszczania ładunku sypkiego w szczelnej skrzyni ładunkowej, zabezpieczonej dodatkowo odpowiednimi zasłonami uniemożliwiający wysypywanie się ładunku na drogę wynikają m.in. z art. 61 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1047 z późn. zm.).

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

Burmistrz Miasta Bieruń w piśmie z 15 marca 2022 r. przedstawił uwagi dotyczące nadmiernego hałasu występującego w sąsiedztwie LK885 pomiędzy przejazdem kolejowym w ciągu drogi gminnej ulicy Barbórki a zakładem górniczym KWK „Piast-Ziemowit”, wskazując że w roku 2019 przeprowadzone w tym rejonie przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Katowicach (WIOŚ) pomiary hałasu wskazały równoważny poziom dźwięku w porze dnia wynoszący 53,4 dB, a w porze nocy 52,2 dB, co zdaniem Burmistrza wskazuje na przekroczenia hałasu w prze nocnej. Wskazał także, że w związku planowaną inwestycją ruch towarowy z zakładu górniczego nie zmniejszy się, a dodatkowo planuje się uruchomienie w tym rejonie ruchu pasażerskiego, zatem bezwzględnie powinny zostać zastosowane ekrany akustyczne na tym odcinku jako ochrona przed hałasem dla mieszkańców zlokalizowanego w tym rejonie osiedla domów jednorodzinnych.

Ponadto pismem z 6 kwietnia 2022 r. swoje uwagi złożyli mieszkańcy osiedla przy ulicy Mieszka I i Dąbrówki w Bieruniu, wskazując, że obecny hałas towarzyszący przetaczaniu taboru kolejowego oraz załadunkowi węgla na bocznicy węgla KWK „Piast – Ziemowit” jest uciążliwy szczególnie w nocy oraz zawnioskowali o zabudowę ekranów akustycznych wzdłuż LK885 w tym rejonie. Do pisma dołączono kopię pisma zn. IN.IV.7023.54.2018.IŚ z 30 września 2019 r. WIOŚ skierowanego do mieszkańca przy ulicy Mieszka I 62 w Bieruniu. W odpowiedzi na ww. pisma RDOŚ w Katowicach przesłał stosowne wyjaśnienia (pismo zn. WOOŚ.4201.6.2017.AS3.19 z 29 marca 2022 r. skierowane do Burmistrza Miasta Bieruń oraz zn. WOOŚ.4201.6.2017.AS3.22 z 18 maja 2022 r. skierowane do mieszkańców Bierunia).

Tutejszy organ w oparciu o zebrany materiał dowodowy ustalił, że działki o numerach ewidencyjnych 416/10 i 896/10 obręb Bieruń Nowy znajdują się w przewidywanym zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia. Pismem zn. WOOŚ.4201.6.2017.AS3.22 z 8 września 2022 r. wezwał pełnomocnika inwestora do odniesienia się do kwestii poruszonych w ww. piśmie mieszkańców. Pełnomocnik inwestora złożył wyjaśnienia przy piśmie nr IRETS4.452.9.2022.KK.12.ISW-00913-I z 27 grudnia 2022 r.

oraz nr IRETS4.452.9.2022.KK.12 ISW-00913-I z 30 stycznia 2023 r.

Odnosząc się do problemu oddziaływania akustycznego planowanego przedsięwzięcia w rejonie bocznicy KWK „Piast-Ziemowit” i osiedla domów mieszkalnych przy ulicach Mieszka I i Dąbrówki w Bieruniu pochodzącego od LK885 stwierdza się, że w ramach

planowanego przedsięwzięcia przewiduje się przebudowę istniejącego odcinka linii kolejowej (z wykorzystaniem infrastruktury niewielkiej części bocznicy KWK Piast) wraz z odbudową fragmentu linii i włączeniem w linię kolejową nr 179. W stanie istniejącym na linii kolejowej 885 na odcinku Nowy Bieruń - KWK Piast prowadzony jest wyłącznie ruch towarowy z natężeniem: pociągi towarowe: 7,1 pociągów w dzień i 3,6 pociągów w nocy.

Po uruchomieniu planowanego przedsięwzięcia na analizowanym odcinku oprócz ruchu pociągów towarowych odbywał się będzie ruch pociągów pasażerskich. Inwestycja zakłada, że ruch pojazdów towarowych nie zwiększy się i wyniesie: pociągi towarowe: 7,1 pociągów w dzień i 3,6 pociągów w nocy, a planowane natężenie ruchu wynosić będzie dla pasażerskich pociągów regionalnych: 38,0 pociągów w dzień i 2,0 pociągi w nocy. Dźwiękowe sygnały ostrzegawcze są stosowane w celu zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu lądowym, w tym bezpieczeństwa życia i zdrowia podróżnych i kierowców pojazdów samochodowych. Tym samym, jako działanie nadrzędne względem uwarunkowań środowiskowych, oddziaływanie akustyczne sygnałów ostrzegawczych nie podlega normowaniu. Sygnały te nie są uwzględniane w obliczeniach. Również metodyka obliczeniowa nie przewiduje możliwości uwzględniania sygnałów ostrzegawczych jako składowych emisji hałasu komunikacyjnego. Ustalono jednak, że ruch towarowy odbywający się obecnie w obrębie LK885 na odcinku do bocznic kolejowej KWK „Piast-Ziemowit” nie wymaga stosowania sygnałów dźwiękowych oraz, że planowany ruch pociągów towarowych i pasażerskich w rejonie ww. ulic tj. od km 0+000 do km 2+600 LK885 nie będzie wymagać zastosowania ostrzegawczych sygnałów dźwiękowych (np. w rejonie ulic Dąbrówki, Soleckiej, Barbórki).

Zarówno w piśmie Burmistrza Miasta Bieruń jak i w piśmie WIOŚ wskazuje się, że źródłem uciążliwości akustycznej w rejonie ulicy Mieszka I są operacje odbywające się na terenie bocznic kolejowej i zakładu górniczego Polskiej Grupy Górniczej S.A. Oddział KWK Piast-Ziemowit Ruch Piast w Bieruniu. Dla tego rodzaju działalności obowiązują dopuszczalne poziomy hałasu określone dla „pozostałych obiektów i działalności będącej źródłem hałasu” w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz. U. z 2014 r. poz. 112), wynoszące dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej: w porze dnia 50 dB i w porze nocy 40 dB. Jak wynika z pisma WIOŚ prowadzącym instalację (bocznic kolejowej) jest PGG S.A. Oddział KWK Piast-Ziemowit Ruch Piast w Bieruniu.

Należy zauważyć, że oddziaływanie akustyczne z terenu bocznic kolejowej w rejonie osiedla przy ulicy Mieszka I i Dąbrówki nie jest powodowane przez ruch pociągów na linii kolejowej nr 885, będącej przedmiotem niniejszego postępowania. Jak wynika z analizy akustycznej przedstawionej w ROŚ, uwzględniającej projektowane natężenie ruchu na odcinku linii kolejowej nr 885, przebiegającej przez teren bocznic KWK Piast, eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie powodować przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu pochodzącego od linii kolejowej na terenach podlegających ochronie akustycznej w rejonie ulicy Mieszka I i Dąbrówki, które zgodnie z ww. rozporządzeniem wynoszą dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej: w porze dnia 61 dB i w porze nocy 56 dB.

Dla wariantu wybranego do realizacji przez Inwestora wyniki obliczeń poziomu hałasu pochodzącego od ruchu pociągów na LK885, w punktach obliczeniowych zlokalizowanych przy budynku przy ulicy Mieszka I 62 w Bieruniu, wyniosły: dla kondygnacji parteru 38,1 dB w porze dnia i 37,1 dB w porze nocy, dla kondygnacji 1 piętra 45,3 dB w porze dnia i 44,1 dB w porze nocy, przy budynku przy ulicy Mieszka I 10 w Bieruniu, wyniosły: dla kondygnacji parteru 45,2 dB w porze dnia i 44 dB w porze nocy, dla kondygnacji 1 piętra 45,8 dB w porze dnia i 44,7 dB w porze nocy.

Nie ma zatem prawnych przesłanek do nałożenia na inwestora w niniejszej decyzji (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie) obowiązku zastosowania działań minimalizujących w postaci ekranów akustycznych czy absorberów przyszynowych na tym odcinku.

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

Z dokumentacji sprawy wynika (pismo Nr IRETS4.452.26.2024.KK.1.ISW-00913-I z 20 marca 2024 r.), że racjonalnym wariantem najkorzystniejszym dla środowiska jest wariant rekomendowany przez wnioskodawcę.

Dla wariantu niepodjęcia przedsięwzięcia istniejące parametry linii kolejowych nie ulegną zmianie, w tym prędkości konstrukcyjne, które wynoszą na poszczególnych liniach: LK140, LK169 – 120 km/h, LK179 – 80 km/h, LK885 – 40 km/h.

Inwestycja w obu analizowanych wariantach inwestycyjnych charakteryzuje się zasadniczo takim samym przebiegiem, za wyjątkiem fragmentu linii 885, dla której wariant alternatywny zakłada odtworzenie połączenia w relacji Tychy - Bieruń Stary - KWK Piast - Nowy Bieruń z pominięciem terenów KWK Piast. Ze względu na omińnięcie terenów KWK Piast linia kolejowa nr 885 zostanie poprowadzona w nowym śladzie na północ od kopalni - nie ma konieczności usunięcia kolizji z infrastrukturą kopalni. Alternatywny przebieg linii LK885 posiada również odrębną kilometrację od km 0,000 do km 6,728, ze względu na inną lokalizację początku i końca układu torowego. W wariantcie alternatywnym początek linii LK885 znajduje się w Bieruniu na wysokości ulicy Bohaterów Westerplatte 103, natomiast koniec linii znajduje się ok. 190 m za drogą krajową DK44, ok. 145 m przed ul. Borowinową w Bieruniu.

Wariant rekomendowany przez inwestora na odcinku od km 0,000 do około 5,590 LK885 zakłada przebudowę istniejącego odcinka linii kolejowej z wykorzystaniem infrastruktury bocznic KWK Piast i przebudowę torów KWK Piast w niezbędnym zakresie związanym z wykorzystaniem toru 29, wraz z odbudową fragmentu linii i włączeniem w linię kolejową nr 179. Ponadto wariant rekomendowany od wariantu alternatywnego różni się zakładanymi prędkościami konstrukcyjnymi pociągów i klasą torów:

1) wariant wybrany do realizacji przez inwestora:

- prędkości konstrukcyjne do 120 km/h dla pociągów osobowych i do 80 km/h dla pociągów towarowych na większości długości analizowanych linii kolejowych z odcinkowymi ograniczeniami prędkości spowodowanymi ukształtowaniem terenu, istniejącą zabudową miejską itp. (zakładane prędkości konstrukcyjne na poszczególnych liniach: LK140, LK169, LK179 i LK885 – 120 km/h, tor klasy 1),

2) wariant alternatywny:

- prędkości konstrukcyjne 50 - 120 km/h dla pociągów osobowych i 50 - 80 km/h dla pociągów towarowych na większości długości analizowanych linii kolejowych z odcinkowymi ograniczeniami prędkości spowodowanymi ukształtowaniem terenu, istniejącą zabudową miejską itp. (zakładane prędkości konstrukcyjne na poszczególnych liniach: LK140 – 120 km/h; LK169 – 120 km/h, tor klasy 2.3 i 2.4; LK179 – 80 – 120 km/h, tor klasy 2.3, 1.1 i 2.3; LK885 – 120 km/h tor klasy 1.2).

W obu wariantach zakłada się uzyskanie dopuszczalnego nacisku na oś 221 kN dla nawierzchni torowej i dla przebudowywanych i nowobudowanych obiektów inżynierskich, a także uzyskanie długości użytecznej torów głównych 750 m oraz elektryfikację wszystkich, nieelektryfikowanych odcinków linii kolejowych.

W raporcie dokonano porównania oceny oddziaływania na środowisko wszystkich trzech wariantów, w tym na ludzi. W analizie porównawczej wariantów wzięto pod uwagę następujące kryteria: oddziaływanie na zdrowie i życie ludzi, akustyka, drgania, powietrze, klimat, gleba i powierzchnia ziemi, wody powierzchniowe i jednolite części wód powierzchniowych (JCWP), wody podziemne i jednolite części wód podziemnych (JCWPd), siedliska przyrodnicze, rośliny, mszaki, grzyby, porosty, zwierzęta, formy ochrony przyrody, krajobraz, zabytki i stanowiska archeologiczne. Oddziaływanie na każde z ww. kryteriów oceniono zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji, wskazując czy oddziaływanie na dane

kryterium jest: pośrednie/bezpośrednie, znaczące/nieznaczące, a na etapie budowy dodatkowo - krótkoterminowe/długoterminowe oraz skumulowane/nieskumulowane (w zakresie akustyki).

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

Następnie dokonano oceny opisowej, z której wynikały następujące wnioski:

- na etapie budowy skala potencjalnego negatywnego wpływu poszczególnych wariantów wynika przede wszystkim z zakresu przewidzianych robót budowlanych. Ze względu na bardzo zbliżony zakres inwestycyjny analizowanych wariantów, należy założyć podobny wpływ i uciążliwości, jakie wystąpią podczas ich realizacji. Etap ten wiąże się z wystąpieniem uciążliwości dla środowiska przyrodniczego, ze względu na konieczność wykonania robót budowlanych. Oddziaływanie na etapie prac budowlanych będzie tymczasowe i ustanie wraz z zakończeniem robót. W każdym z wariantów przewiduje się działania minimalizujące potencjalny negatywny wpływ na środowisko. Przeprowadzona analiza porównawcza wykazała, że warianty będą oddziaływać na zdrowie i życie ludzi, drgania, powietrze, klimat glebę i ziemię, wody powierzchniowe i JCWP, wody podziemne i JCWPd, siedliska przyrodnicze, zwierzęta, formy ochrony przyrody, krajobraz oraz zabytki i stanowiska archeologiczne w sposób bezpośredni, nieznaczący i krótkoterminowy. Planowane przedsięwzięcie w wariantcie wybranym przez Inwestora obejmuje w większości istniejące linie kolejowe, nowe odcinki budowane są w bliskim ich sąsiedztwie (drugi tor LK179), w związku z powyższym nie przewiduje się wpływu na gleby i powierzchnię ziemi oraz na krajobraz. Porównując planowany przebieg analizowanych wariantów należy zwrócić uwagę, że linia kolejowa nr 885 poza terenami KWK Piast w wariantcie alternatywnym będzie nowym elementem w krajobrazie. W wariantcie tym LK885 przebiega przez pola uprawne zlokalizowane na północ od kopalni. W związku z powyższym w wariantcie alternatywnym nieznacznie większe będzie oddziaływanie na gleby i powierzchnię ziemi, większe będzie także zajęcie terenu i wpływ na krajobraz. Wstępna szacunkowa powierzchnia drzew i krzewów przeznaczonych do usunięcia na etapie budowy w wariantcie alternatywnym wynosi ok. 1,7 ha, natomiast w wariantcie wybranym do realizacji ok. 1,26 ha (wartość oszacowana na podstawie ogólnych danych dot. położenia zadrzewień oraz zakrzewień, a także kompleksów leśnych w sąsiedztwie linii kolejowych). Wycinka drzew i krzewów ograniczona będzie do minimum, usunięte zostaną drzewa i krzewy w związku z koniecznością zachowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz drzewa i krzewy kolidujące z infrastrukturą kolejową. W zakresie wpływu na dobra materialne, zabytki i krajobraz kulturowy, w zasięgu oddziaływania planowanej inwestycji (w odległości do 20 m) znajduje się łącznie 20 zabytków nieruchomych wpisanych do ewidencji zabytków. W odległości do 20 m nie zidentyfikowano obiektów wpisanych do rejestru zabytków ani stanowisk archeologicznych. W celu minimalizacji potencjalnego oddziaływania przewiduje się lokalizację zaplecza budowy i baz materiałowych w taki sposób, aby w sąsiedztwie obiektów zabytkowych nie magazynować materiałów oraz nie zbierać odpadów, a także nie lokalizować parkingów i baz paliwowych. Dzięki czemu ograniczone zostanie zagrożenie związane z drganiem przenoszonym z pracujących urządzeń poprzez podłoże na obiekty zabytkowe oraz pyleniem wzbudzonym przejeżdżającymi pojazdami. Skala oddziaływania na siedliska przyrodnicze, florę oraz faunę na etapie budowy w obu wariantach jest porównywalna. Jedyna różnica występuje w zakresie zniszczenia siedlisk ptaków. W wariantcie alternatywnym przewiduje się większą powierzchnię zniszczenia dwóch siedlisk ptaków. Przewiduje się, że w wyniku realizacji wariantu alternatywnego zniszczeniu ulegnie ok. 25% powierzchni siedliska w km 2,175 - 4,740 LK885 strona prawa i lewa - występowanie gąsiorka, żerowisko pustułki i ok. 35,8% powierzchni siedliska w km 0,515 -

1,450 LK885 strona prawa - występowanie gąsiorka, natomiast w wariantcie wybranym do realizacji ok. 24,2 % powierzchni siedliska - występowanie gąsiorka, żerowisko pustułki w km 2,175 – 4,740 LK885 i ok. 32,3 % powierzchni siedliska - występowanie gąsiorka w km 0,515 – 1,450 LK885. W przypadku roślin, mszaków, grzybów i porostów analizowane warianty będą oddziaływać w sposób bezpośredni, znaczący i krótkoterminowy. Nie przewiduje się negatywnego wpływu analizowanych wariantów przedsięwzięcia na obszary chronione, w tym obszary Natura 2000 ze względu na ich odległe położenie,

- na etapie eksploatacji wpływ inwestycji na środowisko w analizowanych wariantach oceniono jako nieznaczący dla wszystkich analizowanych komponentów. Planowane przedsięwzięcie obejmuje w większości istniejące linie kolejowe, a przeprowadzone prace przyczynią się do poprawy jakości infrastruktury linii kolejowych i zmniejszą ich oddziaływanie na środowisko. Przedsięwzięcie w obu wariantach skutkować będzie powstaniem linii kolejowych o obniżonym ryzyku awarii, z uwagi na wymianę układu torowego oraz remont lub przebudowę obiektów składających się na infrastrukturę kolejową. Po przebudowie linii kolejowych zapewnione będą najnowocześniejsze systemy informowania przed/o awariach. Na skutek wymiany elementów infrastruktury kolejowej na etapie eksploatacji przedsięwzięcia ryzyko wystąpienia katastrofy naturalnej i budowlanej będzie znikome. W obu wariantach inwestycyjnych, ze względu na zbliżony zakres prac przewiduje się korzystny wpływ na warunki zdrowia i życia ludzi na etapie eksploatacji linii kolejowych. Realizacja planowanego przedsięwzięcia poprawi łączność pomiędzy stacjami pośrednimi. Jednocześnie pośrednio wpłynie na poprawę warunków życia mieszkańców miejscowości znajdujących się na przebiegu linii kolejowej oraz podróżnych z innych regionów,
- w zakresie analizy wpływu planowanego przedsięwzięcia na klimat, bezpośrednie emisje zanieczyszczeń mogą pochodzić ze spalania paliw wynikające z ruchu pojazdów technicznych, jednak będą to sytuacje wyjątkowe. Planowane przedsięwzięcie w ramach analizowanych wariantów inwestycyjnych przyczyni się do rozwoju transportu kolejowego a przedmiotowe linie kolejowe, zwiększą swoją atrakcyjność przewozową. Realizacja przedsięwzięcia poprawi jakość infrastruktury i przyczyni się do wzrostu płynności ruchu, co wpłynie na poprawę efektywności energetycznej. Na skutek przejścia części ruchu drogowego, zarówno indywidualnego, jak i publicznego nastąpi zmniejszenie ilości zużywanego paliwa, co będzie miało bezpośrednie przełożenie na redukcję emisji gazów cieplarnianych do powietrza. W wyniku przeprowadzonej analizy stwierdzono, że nie ma potrzeby wprowadzania działań minimalizujących wpływ zmian klimatu na planowane przedsięwzięcie,
- głównym kryterium środowiskowym, rzutującym na końcową ocenę wariantów są uwarunkowania społeczne oraz klimat akustyczny. W obu wariantach przewiduje się potencjalne przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej. Jako rozwiązanie techniczne ograniczające oddziaływanie akustyczne przedmiotowej linii kolejowej nr 179, proponuje się zastosowanie absorberów przyszynowych, chroniących najbardziej narażone na uciążliwość tereny chronione akustycznie,
- w przypadku braku realizacji przedsięwzięcia i pozostawieniu linii kolejowej w stanie istniejącym (wariant „zerowy”, niepodjęcia przedsięwzięcia), potencjalny negatywny wpływ na środowisko mógłby być o wiele większy, aniżeli realizacja któregośkolwiek z wariantów inwestycyjnych. Wariant bezinwestycyjny zakłada jedynie prowadzenie bieżących prac utrzymaniowych, które z założenia nie mają na celu niwelacji negatywnego wpływu na środowisko. Bieżące prace utrzymaniowe będą źródłem uciążliwości dla środowiska, m.in. poprzez emisję hałasu spowodowaną pracą ciężkiego sprzętu, jednak wpływ ten będzie krótkotrwały i ustanie wraz z zakończeniem robót budowlanych.

Podsumowując powyższe, z uwagi na zbliżony wpływ na poszczególne elementy środowiska obu wariantów, przy wyborze wariantu przewidzianego do realizacji inwestor uwzględnił również parametry ekonomiczne planowanego przedsięwzięcia i ostatecznie za jego wyborem zdecydowały następujące przesłanki:

- wariant charakteryzuje się nieznacznie mniejszym oddziaływaniem na środowisko (w zakresie takich kryteriów jak: gleba i powierzchnia ziemi oraz na krajobraz, powierzchnia drzew i krzewów do wycinki, powierzchnia zniszczenia dwóch siedlisk ptaków: km 0,515 - 1,450 LK885 strona prawa - występowanie gąsiorka, km 2,175 - 4,740 LK885 strona prawa i lewa - żerowisko pustułki i występowanie gąsiorka) w stosunku do wariantu alternatywnego,
- wariant realizuje cele komunikacyjne spółki, w tym m.in. zwiększenie dostępności transportu kolejowego, poprawa niezawodności, wydajności i efektywności transportu kolejowego oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego i bezpieczeństwa osobistego podróży,
- wariant rekomendowany charakteryzuje się krótszym czasem przejazdu w porównaniu do wariantu alternatywnego.

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

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

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

Na podstawie danych zawartych w ROŚ, a także danych przestrzennych posiadanych przez tut. dyrekcję (geoportal) można stwierdzić, że usytuowanie przedsięwzięcia zasadniczo, nie stwarza znaczącego zagrożenia dla środowiska oraz walorów przyrodniczych w rejonie inwestycji. Teren ten aktualnie jest przekształcony antropogenicznie i użytkowany. W obszarze inwestycji brak jest terenów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną. Najbliżej realizowanej inwestycji zlokalizowane są dwie strefy ochrony ostoi: bociana czarna *Ciconia nigra* (Decyzja Wojewody Śląskiego nr ŚR.VII.8/6631-zw/strefy/2/05 – w odległości ok. 1,06 km od LK169 - km 12,100) oraz iglica mała *Nehelennia speciosa* (Decyzja RDOŚ nr RDOŚ-24-PN/66310/112/10/ms – w odległości ok. 3,570 km od LK885 - km 3,000). W buforze do 5 km od granic inwestycji występuje jeden obszar Natura 2000 - Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków Stawy w Brzeszczach PLB120009 zlokalizowany w odległości ok. 1,7 km od LK 885 i ok. 3,4 km od LK 170. Ponadto w promieniu 5 km w stosunku do terenu realizacji inwestycji najbliższymi formami ochrony przyrody są:



- zespół przyrodniczo-krajobrazowy Góra Chełmeczki (odległość ok. 0,2 km),
- park krajobrazowy Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich (odległość ok. 0,6 km),
- użytek ekologiczny Paprocany (odległość ok. 1,5 km),
- użytek ekologiczny z unikalnym drzewostanem (odległość ok. 1,7 km),
- użytek ekologiczny Mały Lasek (odległość ok. 2,2 km),
- użytek ekologiczny Stawu Jedlina (odległość ok. 3,1 km),
- obszar chronionego krajobrazu potok Od Solarni łącznie z dopływami (odległość ok. 3,25 km),
- obszar chronionego krajobrazu potok Łąkowy łącznie z dopływami (odległość ok. 4,5 km),
- obszar chronionego krajobrazu potok Ornontowicki łącznie z dopływami (odległość ok. 2,8 km),
- obszar chronionego krajobrazu potok Z Bujakowa z dopływami (odległość ok. 4,5 km),
- obszar chronionego krajobrazu potok Leśny łącznie z dopływami (odległość ok. 2,5 km).

Natomiast w buforze ok. 200 metrów od analizowanej inwestycji występują 2 pomniki przyrody w sąsiedztwie linii kolejowej nr 885 – dąb szypułkowy (Bieruń – dzielnica Bieruń Nowy) i lipa drobnolistna (Bieruń, ul Wawelska 31).

Ostoję Stawy w Brzeszczach PLB120009 stanowi kompleks kilkunastu stawów ekstensywnej hodowli karpia. W większości otoczone są lasem, częściowo graniczą z nadwiślańskimi łąkami. Wisła na tym odcinku ma naturalny charakter, płynie meandrując, a w jej dolinie znajduje się wiele starorzeczy w różnych stadiach ładowacenia. Szatę roślinną zdominowała roślinność wodna i wodno-bagienna. Do najbardziej efektywnych wodnych zbiorowisk roślinnych należą płyty grążela żółtego porastające staw Przebór, gdzie również stwierdzono kilka okazów grzybieni białych. Pomiędzy stawem Frydrychowskim i Rudakiem rozwinęła się cenna pod względem przyrodniczym wilgotna łąka ostrożeńiowa. W ostoi stwierdzono występowanie co najmniej 14 gatunków ptaków wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej. Stawy w Brzeszczach są jedną z najważniejszych w Polsce ostoi ślepowrona i bączka. Teren ma również duże lokalne znaczenie dla lęgowej rybitwy białowąsej.

Przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 są: A023 Ślepowron *Nycticorax nycticorax*, A051 Krakwa *Anas strepera*, A059 Głowienka *Aythya felina*, A061 Czernica *Aythya fuligula*, A179 Śmieszka *Larus ridibundus*, A008 Zausznik *Podiceps nigricollis*, A021 Bąk *Botaurus stellaris*, A022 Bączek, *Ixobrychus minutus*, A004 Perkoz *Tachybaptus ruficollis*, A005 Perkoz dwuczuby *Podiceps cristatus*, A123 Kokoszka *Gallinula chloropus*, A162 Krwawodziób *Tringato tanus*, A193 Rybitwa rzeczna *Sterna hi rundo*, A196 Rybitwa białowąsa *Chlidonias hybrida*, A176 Mewa czarnogłowa *Larus melanocephalus*, A229 Zimorodek *Alcedo atthis*, A197 Rybitwa czarna *Chlidonias niger*.

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

Dla obszaru Stawy w Brzeszczach PLB120009 ustanowiono plan zadań ochronnych [Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 29 sierpnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Stawy w Brzeszczach PLB120009 zmienione Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 30 stycznia 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Stawy w Brzeszczach PLB120009, zmienione ponownie Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 6 lipca 2022 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Stawy w Brzeszczach PLB120009; <http://dzienniki.slask.eu/legalact/2014/4431/>].

Dla gatunku A004 perkoz *Tachybaptus ruficollis* celami działań ochronnych są:

- utrzymanie oceny wskaźnika parametru populacji: trend tj. utrzymanie populacji gatunku na co najmniej niezmienionym poziomie (minimum 46 par),
- utrzymanie na poziomie U1 wskaźnika parametru populacji: rozpowszechnienie, czyli występowania gatunku na części (co najmniej 25%) potencjalnie dogodnych siedlisk (tj. płytkich zbiorników o wysokiej trofii, zazwyczaj o niewielkiej powierzchni (nawet poniżej 0,1 ha), z dużym udziałem roślinności pływającej i wynurzonej, ale również z lustrem wody otwartej, zarybionych (obsada niewielkich ryb), opcjonalnie z kolonią śmieszek lub rybitw),
- utrzymanie wskaźnika parametru siedliska: wielkość na poziomie FV, tj. powierzchnia nie ulega zmniejszeniu (230 ha),
- utrzymanie wskaźnika parametru siedliska: jakość na poziomie U1, czyli utrzymanie potencjalnie dogodnych siedlisk tej samej powierzchni.
- utrzymanie na poziomie U1 wskaźnika parametru szanse zachowania gatunku tj. utrzymanie tych szans w obszarze w stopniu prawdopodobnym poprzez zapobieganie istniejącym negatywnym oddziaływaniom i przewidywanym umiarkowanym zagrożeniom.

Dla gatunku A005 perkoz dwuczuby *Podiceps cristatus* celami działań ochronnych są:

- utrzymanie oceny wskaźnika parametru populacji: trend tj. utrzymanie populacji gatunku na co najmniej niezmienionym poziomie (minimum 118 par),
- utrzymanie na poziomie U1 wskaźnika parametru populacji: rozpowszechnienie, czyli występowania gatunku na części (co najmniej 65%) potencjalnie dogodnych siedlisk (tj. większych zbiorników z dużym udziałem roślinności pływającej i wynurzonej, ale również z lustrem wody otwartej, zarybionych, opcjonalnie z kolonią śmieszek lub rybitw),
- utrzymanie wskaźnika parametru siedliska: wielkość na poziomie FV, tj. jego powierzchnia nie ulega zmniejszeniu (230 ha),
- utrzymanie wskaźnika parametru siedliska: jakość na poziomie U1, czyli utrzymanie potencjalnie dogodnych siedlisk tej samej powierzchni,
- utrzymanie na poziomie U1 wskaźnika parametru szanse zachowania gatunku tj. utrzymanie tych szans w obszarze w stopniu prawdopodobnym poprzez zapobieganie istniejącym negatywnym oddziaływaniom i przewidywanym umiarkowanym zagrożeniom.

Dla gatunku A008 zausznik *Podiceps nigricollis* celami działań ochronnych są:

- utrzymanie oceny wskaźnika parametru populacji: trend tj. utrzymanie populacji gatunku na co najmniej niezmienionym poziomie (minimum 33 pary),
- utrzymanie na poziomie U1 wskaźnika parametru populacji: rozpowszechnienie, czyli występowania gatunku na części (co najmniej 60%) potencjalnie dogodnych siedlisk (tj. większych zbiorników z dużym udziałem roślinności pływającej i wynurzonej, ale również z lustrem wody otwartej, zarybionych, opcjonalnie z kolonią śmieszek lub rybitw),
- utrzymanie wskaźnika parametru siedliska: wielkość na poziomie FV, tj. jego powierzchnia nie ulega zmniejszeniu (230 ha),
- utrzymanie wskaźnika parametru siedliska: jakość na poziomie U1, czyli utrzymanie potencjalnie dogodnych siedlisk tej samej powierzchni,
- utrzymanie na poziomie FV wskaźnika parametru szanse zachowania.

Dla gatunku A021 bąk *Botaurus stellaris* celami działań ochronnych są:

- poprawa oceny wskaźnika parametru populacji: trend tj. zahamowanie obniżenia poziomu i utrzymanie populacji gatunku na co najmniej niezmienionym poziomie (minimum 7 par) z poziomu U1 do poziomu FV,
- utrzymanie na poziomie U1 wskaźnika parametru populacji: rozpowszechnienie, czyli występowania gatunku na części (co najmniej 50%) potencjalnie dogodnych siedlisk,
- utrzymanie wskaźnika parametru siedliska: wielkość na poziomie FV, tj. jego powierzchnia nie ulega zmniejszeniu (210 ha),

- utrzymanie wskaźnika parametru siedliska: jakość na poziomie U1, czyli utrzymanie potencjalnie dogodnych siedlisk tej samej powierzchni,
- utrzymanie na poziomie FV wskaźnika parametru szanse zachowania.

Dla gatunku A022 bączek *Ixobrychus minutus* celami działań ochronnych są:

- utrzymanie oceny wskaźnika parametru populacji: trend na poziomie FV, tj. utrzymanie populacji gatunku na co najmniej niezmiennym poziomie (minimum 9 par),
- utrzymanie na poziomie U1 wskaźnika parametru populacji: rozpowszechnienie, czyli występowania gatunku na części (co najmniej 50%) potencjalnie dogodnych siedlisk (tj. zbiorników z pasem szuwaru przybrzeżnego (przede wszystkim trzcinowego lub pałkowego) o średniej szerokości minimum 15 m, z dużym udziałem starszej roślinności i zróżnicowaną strukturą (nieciągłości w pokryciu, obecność zatoczek, oczek wodnych), sąsiedztwem wierzbowych zakrzaczeń i poziomem wody w obrębie szuwaru od 30 do 60 cm głębokości),
- utrzymanie wskaźnika parametru siedliska: wielkość na poziomie FV, tj. jego powierzchnia nie ulega zmniejszeniu (210 ha),
- utrzymanie wskaźnika parametru siedliska: jakość na poziomie U1, czyli utrzymanie potencjalnie dogodnych siedlisk tej samej powierzchni,
- utrzymanie na poziomie FV wskaźnika parametru szanse zachowania gatunku.

Dla gatunku A023 ślepowron *Nycticorax nycticorax* celami działań ochronnych są:

- poprawa oceny wskaźnika parametru populacji: trend z U2 na FV, tj. zahamowanie dalszego spadku populacji i utrzymanie populacji gatunku na co najmniej niezmiennym poziomie (minimum 112 par),
- utrzymanie na poziomie FV wskaźnika parametru populacji: rozpowszechnienie, czyli występowania gatunku na większości (>80%) potencjalnie dogodnych siedlisk, tj. utrzymanie łągów ślepowrona na co najmniej 4 wyspach,
- utrzymanie wskaźnika parametru siedliska: wielkość na poziomie FV, tj. powierzchnia siedliska i żerowiska nie ulegają zmniejszeniu (odpowiednio 1,5 ha i 400 ha),
- utrzymanie wskaźnika parametru siedliska: jakość na poziomie U1, czyli utrzymanie potencjalnie dogodnych siedlisk na powierzchni około 400 ha,
- utrzymanie na poziomie FV wskaźnika parametru szanse zachowania gatunku.

Dla gatunku A051 krakwa *Mareca strepera* celami działań ochronnych są:

- utrzymanie populacji gatunku na co najmniej niezmiennym poziomie (minimum 11 par),
- utrzymanie na poziomie U1 wskaźnika parametru populacji: rozpowszechnienie, czyli występowania gatunku na części (co najmniej 70%) potencjalnie dogodnych siedlisk (tj. większych zbiorników z dużym udziałem roślinności szuwarowej przy brzegach i brzegami porośniętymi roślinnością zielną, opcjonalnie z wyspą ziemną),
- utrzymanie wskaźnika parametru siedliska: wielkość na poziomie FV, tj. jego powierzchnia nie ulega zmniejszeniu (350 ha),
- utrzymanie wskaźnika parametru siedliska: jakość na poziomie U1, czyli utrzymanie potencjalnie dogodnych siedlisk tej samej powierzchni,
- utrzymanie na poziomie FV wskaźnika parametru szanse zachowania gatunku.

Dla gatunku A059 głowienka *Aythya ferina* celami działań ochronnych są:

- utrzymanie populacji gatunku na co najmniej niezmiennym poziomie (minimum 135 par),
- utrzymanie na poziomie U1 wskaźnika parametru populacji: rozpowszechnienie, czyli występowania gatunku na części (co najmniej 70%) potencjalnie dogodnych siedlisk (tj. większych zbiorników z dużym udziałem roślinności szuwarowej przy brzegach i brzegami porośniętymi roślinnością zielną, opcjonalnie z wyspą ziemną),
- utrzymanie wskaźnika parametru siedliska: wielkość na poziomie FV, tj. jego powierzchnia nie ulega zmniejszeniu (350 ha),
- utrzymanie wskaźnika parametru siedliska: jakość na poziomie U1, czyli utrzymanie potencjalnie dogodnych siedlisk tej samej powierzchni,

– utrzymanie na poziomie FV wskaźnika parametru szanse zachowania gatunku.

Dla gatunku A061 czernica *Aythya fuligula* celami działań ochronnych są:

- utrzymanie populacji gatunku na co najmniej niezmienionym poziomie (minimum 239 par),
- utrzymanie na poziomie U1 wskaźnika parametru populacji: rozpowszechnienie, czyli występowania gatunku na części (co najmniej 70%) potencjalnie dogodnych siedlisk (tj. większych zbiorników z dużym udziałem roślinności szuwarowej przy brzegach i brzegami porośniętymi roślinnością zielną, opcjonalnie z wyspą ziemną),
- utrzymanie wskaźnika parametru siedliska: wielkość na poziomie FV, tj. jego powierzchnia nie ulega zmniejszeniu (350 ha),
- utrzymanie wskaźnika parametru siedliska: jakość na poziomie U1, czyli utrzymanie potencjalnie dogodnych siedlisk tej samej powierzchni,
- utrzymanie na poziomie FV wskaźnika parametru szanse zachowania gatunku.

Dla gatunku A123 kokoszka *Gallinula chloropus* celami działań ochronnych są:

- utrzymanie populacji gatunku na co najmniej niezmienionym poziomie (minimum 38 par),
- utrzymanie na poziomie U1 wskaźnika parametru populacji: rozpowszechnienie, czyli występowania gatunku na części (co najmniej 70%) potencjalnie dogodnych siedlisk (tj. zbiorników z dużym udziałem roślinności szuwarowej lub z przybrzeżnymi zaroślami wierzbowymi),
- utrzymanie wskaźnika parametru siedliska: wielkość na poziomie FV, tj. jego powierzchnia nie ulega zmniejszeniu (350 ha),
- utrzymanie wskaźnika parametru siedliska: jakość na poziomie U1, czyli utrzymanie potencjalnie dogodnych siedlisk tej samej powierzchni,
- utrzymanie na poziomie FV wskaźnika parametru szanse zachowania gatunku.

Dla gatunku A162 krwawodziób *Tringa tetanus* celami działań ochronnych są:

- utrzymanie populacji gatunku na co najmniej niezmienionym poziomie (minimum 5 par),
- utrzymanie na poziomie U1 wskaźnika parametru populacji: rozpowszechnienie, czyli występowania gatunku na części (co najmniej 25%) potencjalnie dogodnych siedlisk (tj. zbiorników nienapełnionych wodą, przynajmniej w części, w okresie od kwietnia do czerwca, ale nie zupełnie suchych – z kałużami, rowami z przepływającą wodą i dnem porośniętym roślinnością zielną),
- utrzymanie wskaźnika parametru siedliska: wielkość na poziomie FV, tj. jego powierzchnia nie ulega zmniejszeniu (minimum 5 stawów nienapełnionych w okresie od kwietnia do czerwca),
- utrzymanie wskaźnika parametru siedliska: jakość na poziomie U1, czyli utrzymanie potencjalnie dogodnych siedlisk tej samej powierzchni,
- utrzymanie na poziomie U1 wskaźnika parametru szanse zachowania gatunku tj. utrzymanie szans zachowania gatunku w obszarze w stopniu prawdopodobnym poprzez zapobieganie istniejącym negatywnym oddziaływaniom i przewidywanym umiarkowanym zagrożeniom.

Dla gatunku A176 mewa czarnogłowa *Ichthyaetus melanocephalus* celami działań ochronnych są:

- poprawa oceny wskaźnika parametru populacji: trend z U2 na FV, tj. zahamowanie dalszego spadku populacji i utrzymanie występowania gatunku w obszarze,
- utrzymanie na poziomie co najmniej U2 wskaźnika parametru populacji: rozpowszechnienie - utrzymanie występowania gatunku na części potencjalnie dogodnych siedlisk (co najmniej 1 wyspie),
- utrzymanie na poziomie FV wskaźnika parametru siedliska: wielkość, czyli powierzchnie siedliska, powierzchnia otwarta wysp i żerowiska nie ulegają zmniejszeniu (odpowiednio 1,4 ha, 0,3 ha i 400 ha),
- utrzymanie na poziomie U1 parametru szanse zachowania gatunku.

Dla gatunku A179 śmieszka *Chroicocephalus ridibundus* celami działań ochronnych są:

- utrzymanie populacji gatunku na co najmniej niezmienionym poziomie (minimum 2146 par),
- utrzymanie na poziomie FV wskaźnika parametru populacji: rozpowszechnienie, czyli utrzymania występowania gatunku na większości (>80%) potencjalnie dogodnych siedlisk na co najmniej 5 wyspach,
- utrzymanie wskaźnika parametru siedliska wielkość na poziomie FV, tj. powierzchnia wysp, powierzchnia otwarta i powierzchnia żerowiska nie ulegają zmniejszeniu (odpowiednio 1,4 ha; 0.3 ha i 400 ha),
- utrzymanie na poziomie FV parametru szanse zachowania gatunku.

Dla gatunku A193 rybitwa rzeczna *Sterna hirundo* celami działań ochronnych są:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie FV, tj. co najmniej na niezmienionym poziomie (minimum 9 par),
- utrzymanie na poziomie U1 wskaźnika parametru populacji: rozpowszechnienie, czyli występowania gatunku na części (co najmniej 60%) potencjalnie dogodnych siedlisk tj. utrzymanie łęgów rybitwy rzecznej na co najmniej 2 wyspach (ziemnych lub żwirowych we wczesnym stadium sukcesji roślinnej) i 3 platformach (sztucznych platformach łęgowych),
- utrzymanie wskaźnika parametru siedliska: wielkość na poziomie FV, ogólna powierzchnia wysp (0,4 ha), powierzchnia otwarta (0,1 ha), liczba platform łęgowych (3) i powierzchnia żerowiska (240 ha) nie ulegają zmniejszeniu,
- utrzymanie wskaźnika parametru siedliska: jakość na poziomie U1, czyli utrzymanie potencjalnie dogodnych siedlisk tej samej powierzchni,
- utrzymanie na poziomie U1 wskaźnika parametru szanse zachowania, tj. utrzymanie szans zachowania gatunku w obszarze w stopniu prawdopodobnym poprzez zapobieganie istniejącym negatywnym oddziaływaniom i przewidywanym umiarkowanym zagrożeniom.

Dla gatunku A196 rybitwa białowasa *Chlidonias hybrida* celami działań ochronnych są:

- utrzymanie populacji gatunku na poziomie FV, tj. co najmniej na niezmienionym poziomie (minimum 47 par),
- utrzymanie na poziomie U1 wskaźnika parametru populacji: rozpowszechnienie, czyli występowania gatunku na części (co najmniej 60%) potencjalnie dogodnych siedlisk,
- utrzymanie wskaźnika parametru siedliska: wielkość na poziomie FV, tj. jego powierzchnia nie ulega zmniejszeniu (160 ha),
- utrzymanie wskaźnika parametru siedliska: jakość na poziomie U1, czyli utrzymanie potencjalnie dogodnych siedlisk tej samej powierzchni,
- utrzymanie na poziomie U1 wskaźnika parametru szanse zachowania, tj. utrzymanie szans zachowania gatunku w obszarze w stopniu prawdopodobnym poprzez zapobieganie istniejącym negatywnym oddziaływaniom i przewidywanym umiarkowanym zagrożeniom.

Dla gatunku A197 rybitwa czarna *Chlidonias niger* celami działań ochronnych są:

- poprawa wskaźnika parametru populacji: trend z U2 na FV tj. zahamowanie dalszego spadku populacji gatunku na co najmniej na niezmienionym poziomie (minimum 2 pary),
- utrzymanie na poziomie U1 wskaźnika parametru populacji: rozpowszechnienie, czyli występowania gatunku na części (co najmniej 30%) potencjalnie dogodnych siedlisk (tj. zbiorników zarybionych z dużym udziałem roślinności wodnej o liściach wynurzonych i pływających),
- utrzymanie wskaźnika parametru siedliska: wielkość na poziomie FV, tj. jego powierzchnia nie ulega zmniejszeniu (160 ha),
- utrzymanie wskaźnika parametru siedliska: jakość na poziomie U1, czyli utrzymanie potencjalnie dogodnych siedlisk tej samej powierzchni,
- utrzymanie na poziomie U1 wskaźnika parametru szanse zachowania, tj. utrzymanie szans zachowania gatunku w obszarze w stopniu prawdopodobnym poprzez

zapobieganie istniejącym negatywnym oddziaływaniom i przewidywanym umiarkowanym zagrożeniom.

Dla gatunku A229 zimorodek *Alcedo atthis* celami działań ochronnych są:

- utrzymanie populacji gatunku na co najmniej na niezmiennym poziomie (minimum 8 par),
- utrzymanie na poziomie U1 wskaźnika parametru populacji: rozpowszechnienie, czyli występowania gatunku na części (co najmniej 20%) potencjalnie dogodnych siedlisk (tj. odcinków doliny cieku o długości minimum 1 km o charakterze naturalnym, nieuregulowanym, z brzegami zadrzewionymi, obecnością skarp o wysokości minimum 1,5 m ponad poziom wody oraz naturalnych czatowni lub odpowiednich skarp na brzegach innych cieków (np. doprowadzalników, odprowadzalników) wraz z sąsiadującym żerowiskiem – w szczególności stawów z obsadą niewielkich ryb),
- utrzymanie wskaźnika parametru siedliska: wielkość na poziomie FV, tj. jego powierzchnia nie ulega zmniejszeniu (minimum 8 stanowisk w postaci skarp z żerowiskiem),
- utrzymanie wskaźnika parametru siedliska: jakość na poziomie U1, czyli utrzymanie potencjalnie dogodnych siedlisk tej samej powierzchni,
- utrzymanie na poziomie U1 wskaźnika parametru szanse zachowania, tj. utrzymanie szans zachowania gatunku w obszarze w stopniu prawdopodobnym poprzez zapobieganie istniejącym negatywnym oddziaływaniom i przewidywanym umiarkowanym zagrożeniom.

W ramach niniejszego postępowania, po analizie przedłożonej dokumentacji oraz danych będących w posiadaniu tut. organu przeanalizowano możliwość wystąpienia wpływu realizacji niniejszego zadania na Ostoję Stawy w Brzeszczach PLB120009. Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza ostoją w oddaleniu o ok. 1,7 km, tym samym poza stanowiskami zwierząt będącymi przedmiotami ochrony ww. obszaru Natura 2000. Zgodnie z danymi z „Inwentaryzacji Biura Urządzenia Lasu i Geodezji Leśnej 2008 r.” najbliższe zainwestowania zlokalizowane są siedliska ptasie: rybitwy białowąsej – oddalone ok. 5,7 km od planowanej inwestycji oraz bąka – oddalone ok. 6,1 km, będącymi przedmiotami ochrony analizowanego obszaru Natura 2000. Należy również podkreślić, iż inwentaryzacja przyrodnicza, która została przeprowadzona na potrzeby ROŚ w okresie kwiecień 2020 – sierpień 2020, nie wykazała występowania przedmiotów ochrony w obszarze potencjalnego oddziaływania przedsięwzięcia z przyjętym buforem 150 m po obu stronach linii. Zakres planowanych prac na odcinku linii LK885, który zlokalizowany jest najbliższe obszaru Natura 2000 Stawy w Brzeszczach (ok. 1,7 km) obejmuje przebudowę istniejącego odcinka linii kolejowej (z wykorzystaniem infrastruktury bocznicy KWK Piast), przebudowę przejazdu w km 0,243 (LK885), rozbiórkę istniejącego przepustu i budowę nowego w km 0,371 (LK885), przebudowę istniejącej sieci trakcyjnej, prace w zakresie urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk), telekomunikacji, elektroenergetyki. Wymienione prace nie kwalifikują się do grupy zagrożeń bezpośrednich, jak i potencjalnych w odniesieniu do poszczególnych przedmiotów ochrony ww. obszaru. Zakres przedmiotowego przedsięwzięcia będzie neutralny dla ostoi oraz nie zagrazi i nie pogorszy stanu populacji. Planowane prace nie przyczynią się do utraty siedlisk lęgowych. Biorąc pod uwagę powyższe można stwierdzić, iż przedmiotowa inwestycja nie wpłynie negatywnie na przedmioty ochrony obszaru Natura 2000. Planowane przedsięwzięcie nie spowoduje zniszczenia siedlisk przedmiotów ochrony - ich stan, jak i perspektywy ich ochrony nie będą zagrożone na skutek realizacji, ani eksploatacji analizowanego przedsięwzięcia ze względu na jego odległość od najbliższych zainwentaryzowanych siedlisk i zasięg możliwych oddziaływań związanych z zamierzeniem. Ze względu na znaczną odległość prace prowadzone w ramach przedsięwzięcia nie spowodują zmiany powierzchni ani przekształcenia charakteru i struktury siedlisk gatunków zwierząt będących przedmiotami ochrony. W związku z powyższym przedmiotowa inwestycja, nie będzie źródłem zidentyfikowanych zagrożeń dla przedmiotów ochrony, nie wpłynie pośrednio

lub bezpośrednio na możliwość osiągnięcia celów działań ochronnych, ani nie wpłynie na realizację zaplanowanych działań ochronnych w obszarze Natura 2000 Stawy w Brzeszczach PLB120009.

Inwestycja przebiega w odległości ok. 0,6 km od Parku Krajobrazowego Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich. Zamierzenie z uwagi na zakres, skalę i charakter nie zagrazi celom ochrony Parku określonym w Rozporządzeniu nr 181/93 Wojewody Katowickiego z dnia 23 listopada 1993 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich oraz nie naruszy zasad ochrony walorów krajobrazowych oraz wartości kulturowych i przyrodniczych objętych ochroną prawną.

Analizowane przedsięwzięcie przecina korytarze ekologiczne:

- korytarz spójności obszarów chronionych Mleczna,
- korytarze ekologiczne dla ssaków kopytnych Lasy Pszczyńsko – Kobiórskie, K/LPK-KATW i K/LPK-LM/2,
- korytarz ekologiczny dla ssaków drapieżnych Lasy Pszczyńsko - Kobiórskie,
- korytarz ekologiczny IBS 2012 pod nazwą Lasy Pszczyńskie i Dolina Górnej Wisły,
- marginalnie korytarz ekologiczny dla ptaków Dolina Górnej Wisły.

Z uwagi na cel inwestycji tj. modernizację istniejących już linii kolejowych, w terenie większości antropogenicznie przekształconym należy stwierdzić, że przedmiotowa inwestycja przy zastosowaniu rozwiązań minimalizujących i ograniczających negatywne oddziaływanie inwestycji nie przyczyni się do zaburzenia drożności ww. korytarzy.

Najbliższymi zlokalizowanymi planowanej inwestycji pomnikami przyrody są 2 drzewa: dąb szypułkowy – oddalony o 207 m od linii kolejowej nr 885 oraz lipa drobnolistna – oddalona o 192 m od tej samej linii. Sama inwestycja w fazie realizacji odznacza się krótkotrwałym negatywnym oddziaływaniem na środowisko przyrodnicze a duża odległość przedsięwzięcia od pomników przyrody uniemożliwia ich uszkodzenie/zniszczenie. W fazie eksploatacji przedsięwzięcie nie będzie generowało zagrożeń dla analizowanych pomników przyrody. Biorąc pod uwagę dużą odległość inwestycji – ok. 0,2 do 4,5 km od pozostałych form ochrony przyrody t.j.: zespołu przyrodniczo-krajobrazowego Góra Chełmeczki (odległość ok. 0,2 km), użytku ekologicznego Paprocany (odległość ok. 1,5 km), użytku ekologicznego z unikalnym drzewostanem (odległość ok. 1,7 km), użytku ekologicznego Mały Lasek (odległość ok. 2,2 km), użytku ekologicznego Stawu Jedlina (odległość ok. 3,1 km), obszaru chronionego krajobrazu potok Od Solarni łącznie z dopływami (odległość ok. 3,25 km), obszaru chronionego krajobrazu potok Łąkowy łącznie z dopływami (odległość ok. 4,5 km), obszaru chronionego krajobrazu potok Ornontowicki łącznie z dopływami (odległość ok. 2,8 km), obszaru chronionego krajobrazu potok Z Bujakowa z dopływami (odległość ok. 4,5 km) oraz obszaru chronionego krajobrazu potok Leśny łącznie z dopływami (odległość ok. 2,5 km), a także zakres przedsięwzięcia, który nie zmieni oddziaływania inwestycji na etapie jej eksploatacji w stosunku do stanu istniejącego, ograniczoną, lokalną i tymczasową skalę oddziaływania na środowisko na etapie jej realizacji należy uznać, że inwestycja nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na ww. formy ochrony przyrody. Analizowane linie kolejowe nr 140, 169, 179, 885 przebiegają przez zróżnicowane obszary, zdominowane przez tereny silnie przekształcone przez człowieka, w tym przez miejscowości: Orzesze, Łaziska, Tychy, Bieruń. W rejonie linii kolejowej występują również grunty orne i tereny leśne. W najmniejszym stopniu występują tereny zielone. Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie dotychczas wykorzystywanym jako tereny linii kolejowej, za wyjątkiem rejonu KWK Piast, gdzie przewiduje się prowadzenie torów po terenie kopalni.

Inwentaryzacja przyrodnicza sporządzona na potrzeby ROŚ została przeprowadzona w 2019 r., 2020 r. oraz 2021 r. (w zależności od kontrolowanej grupy zwierząt).

W ROŚ przedstawiono szczegółową metodykę i terminy przeprowadzenia inwentaryzacji przyrodniczej, odnoszące się do poszczególnych grup roślin i zwierząt. W ocenie tuż. organu

inwentaryzacja ta pozwoliła na zebranie pełnej i wiarygodnej informacji o środowisku przyrodniczym terenu zamierzenia i jego sąsiedztwie.

W ROŚ podano, że na czas prowadzenia prac związanych z realizacją przedsięwzięcia podjęte będą działania mające na celu ochronę środowiska przyrodniczego. W dokumencie tym odniesiono się do lokalizacji zaplecza budowy i składowania materiałów oraz sprzętu budowlanego. Z uwagi na powyższe sformułowano warunek I.2.A.1. w sentencji decyzji, aby zaplecza budowy lokalizować w pierwszej kolejności na terenie kolejowym lub w obrębie terenów przekształconych antropogenicznie. W szczególności zaplecza budowy należy lokalizować:

- poza terenami zadrzewionymi, w odległości co najmniej 2 m od rzutu korony drzew, które nie są przeznaczone do usunięcia,
- poza terenami podmokłymi z roślinnością hydrofilną, w odległości nie mniejszej niż 50 m od tych terenów,
- w odległości nie mniejszej niż 50 m od koryt cieków,
- poza wskazanymi przez nadzór przyrodniczy obszarami potencjalnych siedlisk chronionych gatunków zwierząt,
- poza obiektami inżynieryjnymi umożliwiającymi migrację zwierząt, w odległości nie mniejszej niż 50 m od tych obiektów,
- poza obszarami określonymi w tabeli nr 1, które dotyczą: siedlisk przyrodniczych, stanowisk chronionych mszaków, porostów; siedlisk płazów; kompleksów leśnych i korytarzy ekologicznych.

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

Autorzy ROŚ wymienili 8 siedlisk przyrodniczych, zgodnie z tabelą nr 2, które należy wygradzić/oznakować dobrze widoczną, kolorową, ostrzegawczą podwójną taśmą, rozpiętą pomiędzy słupkami, jak w pkt I.2.A.3 w sentencji decyzji. W warunku tym, zaznaczono także, aby szczegółową lokalizację i długość wygradzenia określił botanik pełniący nadzór przyrodniczy. Po zakończeniu prac taśmę należy usunąć.

Jak wynika z ROŚ, Wnioskodawca planuje koszenie terenu planowanych robót (koszenie poprzedzające roboty budowlane) w celu uniemożliwienia zasiedlenia go przez gatunki gniazdujące na ziemi lub w niskich partiach krzewów. Za skuteczność koszenia odpowiadać będzie nadzór przyrodniczy Wykonawcy. Zakłada się jednorazowe koszenie mające na celu uniemożliwienie zasiedlenia placu budowy. Technologia prowadzenia robót w sąsiedztwie linii kolejowej w trakcie budowy będzie skutkowałą powstrzymaniem wzrostu traw i krzewów aż do momentu, w którym front robót opuści dane siedlisko lub jego sąsiedztwo.

Po tym czasie nie ma uzasadnienia do kolejnego wykaszania traw. Z uwagi na powyższe sformułowano warunek I.2.A.4. sentencji decyzji, aby w otoczeniu zinwentaryzowanych stanowisk lęgowych lerki oraz gąsiorka - w okresie marzec/kwiecień przeprowadzić koszenie obszaru prac w celu uniemożliwienia zasiedlenia go przez gatunki gniazdujące na ziemi lub w niskich partiach krzewów. Wskazano także, aby prace wykonywać pod nadzorem ornitologicznym.

W związku z realizacją przedsięwzięcia nastąpi konieczność usunięcia zieleni.

Inwentaryzacja drzew i krzewów przewidzianych do usunięcia w ramach przedmiotowej inwestycji zostanie wykonana na etapie opracowywania projektu budowlanego. Na potrzeby sporządzenia ROŚ przygotowano szacunkowe dane dotyczące powierzchni drzew i krzewów przeznaczonych do usunięcia. Jak wskazali autorzy raportu, wycinka drzew i krzewów będzie ograniczona do niezbędnego minimum i będzie prowadzona głównie ze względu na zachowanie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, co wynika z kolei z zapisów Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej,



a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1247 z późn. zm.). Konieczność prowadzenia wycinki wynika również w mniejszym stopniu z planowanej w ramach realizacji inwestycji przebudowy infrastruktury kolejowej. Do usunięcia przewiduje się łącznie ok 12 568,88 m<sup>2</sup> (1,26 ha) drzew i krzewów. Skład gatunkowy drzew przewidzianych do wycinki: dąb czerwony, dąb szypułkowy, modrzew, cis pospolity, jesion, sosna zwyczajna, olsza czarna, brzoza brodawkowata, orzech włoski, osika, wierzba iwa, leszczyna, topola czarna, lilak, robinia akacjowa, grab, jeżyna, śnieguliczka biała.

Z fazą realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia związane jest ryzyko uszkodzeń systemu korzeniowego oraz kory drzew i krzewów rosnących w bezpośrednim sąsiedztwie planowanych prac. Z tego względu szczególną uwagę trzeba zwrócić na zabezpieczenie drzew nie przeznaczonych do usunięcia, które rosną w bezpośrednim sąsiedztwie pasa budowy. Powyższe prace należy prowadzić tak, aby nie spowodować ich uszkodzenia, w tym zwłaszcza otarć kory i uszkodzeń systemu korzeniowego. W celu skutecznej ochrony drzew nieprzeznaczonych do wycinki w pkt I.2.A.5. sentencji decyzji tut. organ doszczegółowił zaproponowane w ROŚ rozwiązania dotyczące ich zabezpieczenia. Pozwoli to na zminimalizowanie strat zieleni, które nastąpią na skutek realizacji zamierzenia.

Jak podano w ROŚ, przeprowadzona inwentaryzacja przyrodnicza wykazała stanowiska roślin inwazyjnych: rdestowca ostrokończystego (w km ok. 4,980 LK179) oraz niecierpka gruczołowatego (w km ok. 13,000 LK169). Ponadto, w zakresie roślin inwazyjnych Inwestor zakłada, iż Wykonawca robót budowlanych będzie usuwał te rośliny z placu budowy, jeżeli zostaną stwierdzone w trakcie realizacji robót. Warunek taki zostanie uwzględniony w dokumentacji przetargowej jako obowiązek Wykonawcy, a nadzór przyrodniczy Wykonawcy robót będzie zobowiązany wykonać inwentaryzację występowania roślin inwazyjnych na terenie planowanego przedsięwzięcia, a następnie będzie odpowiadał za usunięcie roślin inwazyjnych i unieszkodliwienie odpadu powstałego w wyniku tych prac. Z uwagi na powyższe, w pkt. I.2.A.6. sentencji decyzji określono w jaki sposób należy przeprowadzić likwidację gatunków inwazyjnych roślin. Ponadto w ramach nadzoru botanicznego na etapie realizacji zamierzenia narzucony został obowiązek kontroli terenu inwestycji, pod kątem występowania gatunków roślin inwazyjnych. W przypadku potwierdzenia ich obecności w rejonie inwestycji, należy podjąć stosowne działania mające na celu ich eliminację ze środowiska przyrodniczego.

W obrębie planowanej inwestycji stwierdzono mrowiska czerwonej mrówki leśnej znajdujące się po prawej stronie linii kolejowej nr 179 w km 9,425 (odległość 25 m od LK) i 9,450 (odległość 18 m od LK). Z uwagi na powyższe, w celu ochrony mrowisk przed zniszczeniem w trakcie trwania robót sformułowano warunek jak w pkt. I.2.A.7 sentencji decyzji, aby je wygrodzić/oznakować dobrze widoczną, kolorową, ostrzegawczą podwójną taśmą, rozpiętą pomiędzy słupkami. Szczegółową lokalizację wygrodzenia określi entomolog pełniący nadzór przyrodniczy. Po zakończeniu prac taśmę należy usunąć.

W rejonie inwestycji stwierdzono występowanie chronionych gatunków zwierząt. Spośród kręgowców najliczniejszą w gatunki gromadą stwierdzoną w buforze inwentaryzacji są ptaki. Inwestycja przebiega w znacznej części w śladzie istniejącej linii kolejowej i nie spowoduje utraty ich siedlisk w skali, która zagrażałaby ich lokalnym populacjom oraz wpłynęła znacząco na właściwy stan ochrony gatunków. Ptaki będą mogły przenieść się poza obszar prowadzonych robót w inne tereny, dogodne do zakładania lęgów, żerowania czy odpoczynku. W sąsiedztwie inwestycji, znajduje się bowiem szereg biotopów, nie objętych wpływem planowanego przedsięwzięcia, gdzie ptaki mogą znaleźć korzystne warunki bytowania. Działania minimalizujące negatywne oddziaływanie zamierzenia na ptaki powinny zatem koncentrować się na zapobieganiu niszczeniu lęgów na etapie jej realizacji. W tym celu w pkt. I.2.A.8. sentencji decyzji nakazano, aby wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków lub po uprzednim potwierdzeniu przez specjalistę ornitologa braku lęgów gatunków chronionych. Kontrolę zajęcia siedlisk przeprowadzić należy nie wcześniej niż 3 dni przed rozpoczęciem prac. Pozwoli to uzyskać

aktualne dane dotyczące zasiedlenia drzewostanu przez ornitofaunę oraz zminimalizować możliwość zasiedlenia przez ptaki skontrolowanych już drzew, przed rozpoczęciem prac. W przypadku wykrycia lęgów gatunków chronionych należy zaprzestać wycinki do czasu stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wyprowadzenia młodych z gniazda.

Niezależnie od terminu wycinki, nie wcześniej niż 3 dni przed rozpoczęciem prac, specjalista teriolog - chiropterolog skontroluje drzewa oraz obiekty inżynieryjne przewidziane do przebudowy lub remontu (mosty, przepusty, budynki przeznaczone do rozbiórki i przebudowy) pod kątem wykorzystania ich jako schronień letnich i zimowych nietoperzy (I.2.A.9. sentencji decyzji). W trakcie prowadzonych badań na potrzeby ROŚ stwierdzono kilka istotnych żerowisk nietoperzy w tym nad stawami, przy wschodnim i w okolicy wagi na zachodnim skraju kopalni Piast. Teren kopalni Piast jest wykorzystywany przez mroczki późne, borowce wielkie i karliki malutkie. Zdecydowana większość obszaru badań – terenu realizacji inwestycji jest mało atrakcyjny dla nietoperzy. Najcenniejsze są obszary leśne i okolice zbiorników wodnych. W obrębie linii kolejowych nr 140, 169, 179 oraz 885 stwierdzono występowanie łącznie 14 gatunków chronionych gatunków nietoperzy. Najliczniej występował borowiec wielki, karlik malutki oraz mroczek późny. Z tego względu, zgodnie z zasadą przezorności starsze egzemplarze drzew powinny zostać skontrolowane pod kątem zasiedlenia ich przez nietoperze, co zostało określone w pkt I.2.A.9. sentencji decyzji. Ponadto w pkt. I.2.A.10. sentencji decyzji określono, że w przypadku ścięcia drzewa, które dopiero w trakcie prac okaże się być potencjalnym miejscem schronienia nietoperzy, należy je pozostawić w miejscu ścięcia na 24 godziny. Dotyczy to wyciętych pni drzew dziuplastych w wieku powyżej 10 lat. Pnie te należy jednocześnie poddać ponownym szczegółowym oględzinom przez chiropterologa, co ma na celu umożliwienie wylotu nietoperzy w przypadku ich ewentualnej obecności. Dodatkowo, w pkt. I.2.A.11. sentencji decyzji w tabeli nr 3 określono tereny, które należy wyłączyć z prac budowlanych w porze nocnej z uwagi na miejsca szczególnie cenne dla nietoperzy. Jako kolejne działanie minimalizujące w odniesieniu do nietoperzy w pkt. I.2.A.16. sentencji decyzji wskazano stosowanie odpowiedniego oświetlenia na placu budowy, o możliwie najniższej emisji barw niebieskich i promieniowania UV - sodowego lub LED o szczelnych obudowach, które nie wabi owadów będących podstawowym pokarmem nietoperzy. Wykorzystanie tego typu oświetlenia pozwoli na zmniejszenie skutków oddziaływania oświetlenia na tą grupę zwierząt. Umożliwi też swobodną i niezakłóconą migrację zwierząt w godzinach nocnych. Etap realizacji inwestycji będzie stanowił zagrożenie dla małych zwierząt również ze względu na znaczny zakres koniecznych do wykonania robót ziemnych. Grupą zwierząt szczególnie narażoną na oddziaływania powodowane przez inwestycje liniowe, takie jak koleje, zarówno na etapie ich realizacji, jak i eksploatacji, są płazy. Z inwentaryzacji przyrodniczej terenu objętego inwestycją wynika, że stwierdzone zostały następujące gatunki płazów: kumak nizinny, ropucha paskówka, traszka zwyczajna, żaba śmieszka, żaba zielona, żaba wodna, ropucha szara, żaba trawna, ropucha zielona oraz żaby brunatne, żaba moczarowa, żaba jeziorowa, rzekotka drzewna. Ponieważ płazy odbywają sezonowe migracje, a także mają ograniczone zdolności pokonywania przeszkód terenowych, śmiertelność tej grupy zwierząt na etapie budowy oraz użytkowania inwestycji liniowych jest istotnym problemem ekologicznym. Z tego względu w pkt. I.2.A.12. sentencji decyzji określono warunki służące zminimalizowaniu negatywnego oddziaływania etapu realizacji przedsięwzięcia na tą gromadę. Wiele z tych rozwiązań będzie sprzyjało również ochronie innych małych zwierząt. W celu ograniczenia ich nieumyślnego zabijania wskazano, że wszyscy pracownicy powinni zostać przeszkoleni i poinformowani o sposobie postępowania w przypadku stwierdzenia zwierząt na terenie budowy, a prace muszą być prowadzone w sposób umożliwiający ich spontaniczne przemieszczanie się ze stref zagrożenia. Nakazano również zabezpieczenie placu budowy tymczasowymi wygradzeniami herpetologicznymi.

Jak wyjaśniono w ROŚ w wyniku realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia fragmenty siedlisk płazów: p9 (11,700-11,730 LK169, str. P), p10 (11,880-11,907 LK169, str. P), p12 (2,265-2,315 LK169, str. L) oraz p13 (2,128-2,173 LK169, str. L) ulegną zniszczeniu.

Pozostała część siedlisk będzie wygradzona i zabezpieczona przez nadzór przyrodniczy Wykonawcy za pomocą palików i taśmy oraz za pomocą płotków herpetologicznych. Teren ten na etapie budowy będzie podlegał nadzorowi przyrodniczemu, w którego obowiązkach będzie m.in. kontrola terenu przed rozpoczęciem robót budowlanych pod kątem występowania siedlisk i gatunków chronionych, identyfikacja zagrożeń dla tych siedlisk i gatunków w wyniku realizacji planowanych prac, zabezpieczanie terenów, podejmowanie na bieżąco działań zapobiegającym zagrożeniom. Jeżeli na fragmencie siedlisk, które ulegną zniszczeniu będą występowały płazy, nadzór przyrodniczy przeniesie osobniki na sąsiadującą część siedliska zabezpieczonego płotkiem herpetologicznym w km: 11,700-11,730 LK169, str. P; 11,880-11,907 LK169, str. P; 2,265-2,315 LK169, str. L; 2,128-2,173 LK169, str. L.

Należy zaznaczyć, że siedliska p9, p10, p12 i p13 mają charakter tymczasowych niewielkich rozlewisk, są zastoiskiem wody powstałym w obniżeniu terenu w sąsiedztwie linii kolejowej. Zastoiska te mają charakter efemeryczny i powstały w koleinach po nawalnym deszczu. Teren ten nie będzie osuszany, nie przewiduje się podniesienia jego rzędnych w celu zasypywania zbiorników, zmianie nie ulegną również kierunki spływu wód. Prace związane z wykopami pod kable oraz ich ułożeniem będą prowadzone odcinkowo na całej linii kolejowej i będą trwały nie dłużej niż miesiąc na każdym z odcinków. Po wykonaniu prac teren będzie uporządkowany i doprowadzony do stanu pierwotnego - jego potencjał nie ulegnie pogorszeniu. Natomiast w przypadku, gdy nadzór przyrodniczy stwierdzi, że ww. siedliska płazów nie występują na wskazanym terenie (np. zanikły), wówczas Wykonawca robót będzie mógł w pełni korzystać z terenu.

Z uwagi na powyższe, realizacja inwestycji bezwzględnie prowadzona być musi przy udziale nadzoru herpetologicznego, który na bieżąco pracował będzie w terenie i decydował o sposobie postępowania z tymczasowymi siedliskami płazów. Siedliska zastępcze dla płazów będą wyznaczone przez nadzór herpetologiczny, biorąc pod uwagę możliwość przetrwania gatunku, na nowym stanowisku we właściwym stanie ochrony (pkt. I.2.A.12. ppkt 4) sentencji decyzji).

Jak wynika z ROŚ, przeprowadzona inwentaryzacja przyrodnicza pozwoliła na zidentyfikowanie osobników oraz siedlisk, w tym miejsc rozrodu herpetofauny.

Na tej podstawie określono miejsca, gdzie zastosowane zostaną tymczasowe wygradzenia herpetologiczne, co znalazło odzwierciedlenie w pkt. I.2.A.12. ppkt 3 lit. a sentencji decyzji. Jako miejsca ustawienia płotków herpetologicznych w ROŚ wskazano wszystkie obiekty będące siedliskiem płazów, a także pojedyncze stanowiska występowania tej grupy zwierząt. Ponieważ część stanowisk płazich jest efemeryczna i zanikająca, w zależności od uwarunkowań pogodowych mogą pojawić się one w innej lokalizacji lub zanikać. Ostateczna decyzja, co do lokalizacji płotków herpetologicznych należeć więc będzie każdorazowo do nadzoru herpetologicznego.

Z ROŚ wynika, że spośród analizowanych linii kolejowych, tylko dwie o nr 169 i 179 przecinają ciek w postaci rowów odwadniających, potoków i rzek, zgodnie z poniższą tabelą:

Lp.	Nazwa ciek	Lokalizacja	Nr linii kolejowej	Kilometraż przecięcia ciek/rowu	Rodzaj obiektu
1	Potok Wilkowyjski (Potok Tyski)	Tychy	169	-0,107	most
2	Potok Browarniany (Potok Nowotyski)	Tychy	169	0,487	przepust
3	Potok Zwakowski	Wyry	169	3,031	przepust
4	Rów odwadniający	Wyry	169	3,612	przepust
5	Rów odwadniający (rów W-1)	Wyry	169	5,749	przepust
6	Rzeka Gostynka (Rów S1)	Wyry	169	6,980	most
7	Rzeka Potok	Łaziska Górne	169	7,959	most
8	Rzeka Brada	Orzesze	169	10,951	przepust
9	Dopływ z Zawięści	Orzesze	169	11,907	przepust
10	Dopływ spod Orzesza	Orzesze	169	12,956	przepust
11	Rów odwadniający	Orzesze	169	13,796	przepust
12	Potok Ściernie	Orzesze	169	14,349	przepust
13	Rzeka Bierawka	Orzesze	169	14,802	most

Lp.	Nazwa ciek	Lokalizacja	Nr linii kolejowej	Kilometraż przecięcia ciek/rowu	Rodzaj obiektu
14	Rów odwadniający	Orzesze	169	14,971	przepust
15	Rów odwadniający	Orzesze	169	15,775	przepust
16	Potok Jaśkowicki	Orzesze	169	16,449	most
17	Potok Tyski	Tychy	179	9,104	most
18	Rzeka Mleczna	Bieruń	179	11,267	most

Ingerencja w ciek głównie następowała będzie w czasie wykonywania prac w rejonie obiektów (mosty, przepusty), oraz w czasie robót utrzymaniowych. Z dokumentacji wynika, że prace na ciekach będą prowadzone w sposób możliwie ograniczający czas prac, a tym samym zmętnienie ciek. Inwestycja nie spowoduje powstawania w ciekach barier utrudniających, bądź uniemożliwiających migrację organizmów wodnych. Z uwagi na powyższe, w celu ochrony wód cieków oraz związanej z nimi fauny w pkt. I.2.A.14. sentencji decyzji nakazano, aby w trakcie trwania robót budowlanych na ciekach zachowany został stały przepływ wody (brak poprzecznych przeszkód, spiętrzeń wody, itp.), a ciek został zabezpieczony przed ewentualnym zanieczyszczeniem pochodzącym z placu budowy. Ponadto wskazano, aby do umacniania dna i brzegów cieków wykorzystywać materiały naturalne np. narzut kamienny. Dopuszcza się zastosowanie gabionów w przypadku potoku Tyskiego, przy czym należy je zabezpieczyć np. gruntem, gruntem zbrojonym, matą antyerozyjną, a następnie przykryć warstwą gleby. W pkt. I.2.A.15. sentencji decyzji wskazano również, aby prace w obrębie cieków prowadzić wyłącznie z brzegów. Sprzętu nie należy wprowadzać w koryta cieków.

Inwentaryzacja przyrodnicza ichtiofauny wykonana na potrzeby ROŚ nie wykazała chronionych gatunków ryb w ciekach, na których dokonany został wybór stanowisk kontrolnych. Kontrolą zostały objęte wszystkie ciek sąsiadujące z linią kolejową (uwzględniając 2x150 m dwustronny bufor), które potencjalnie mogą być zasiedlone przez ryby. Inwentaryzacji poddane zostały następujące ciek: Bierawka, Potok Zwakowski, Potok Tyski, Jaśkowicki Potok, Dopływ spod Orzesza, Dopływ z Zawięści, Brada, Potok Nowotyski, Ściernie, Potok Zwakowski. W Potoku Tyskim (km 9,099 LK nr 179) zidentyfikowano trzy gatunki ryb nieobjętych ochroną: okoń, czebaczek amurski oraz karaś srebrzysty. Nie mniej jednak, kierując się zasadą przezorności w pkt. I.2.A.13 sentencji decyzji określono, aby prace na ciekach prowadzić pod nadzorem ichtiologicznym, przy czym nie później niż na 7 dni przed rozpoczęciem prac nadzór ten winien w sposób dokładny dokonać weryfikacji ww. gatunków ryb na odcinku ciek pozostającym w kolizji z inwestycją oraz na odcinkach sąsiadujących o długości min. 100 m. W przypadku stwierdzenia ich występowania prace nakazano wstrzymać do czasu zakończenia okresu rozrodczego ryb lub postępować zgodnie z uzyskanymi wcześniej zezwoleniami na czynności podlegające zakazom.

Zgodnie z pkt. II.4. sentencji decyzji na stacjach, przystankach oraz przejazdach kolejowo-drogowych zgodnie z tabelą nr 5 należy zastosować oświetlenie dające tzw. „ciepłe” widmo świetlne (np. sodowe, LED). Ponadto, należy zastosować szczelne obudowy lamp, uniemożliwiające owadom kontakt z rozżarzoną żarówką.

Działania minimalizujące oddziaływanie inwestycji na ptaki na etapie jej eksploatacji, zgodnie z pkt. II.3. sentencji decyzji będą polegały na oznakowaniu szklanych, przezroczystych ścian wiat na peronach kolejowych w celu zapobiegania kolizjom ptaków z tymi elementami. Zostanie ono wykonane w postaci: pionowych pasów o szerokości min. 2 cm umieszczonych w odległości 10 cm od siebie, na całej wysokości panelu.

Ze względu na zakres prowadzonych prac i uwarunkowania przyrodnicze terenu inwestycji w pkt. I.2.A.17. sentencji decyzji określono konieczność zapewnienia nadzoru przyrodniczego w trakcie jej realizacji, prowadzonego przez specjalistów: botanika, ornitologa, herpetologa oraz teriologa-chiropterologa. Dla zespołu specjalistów z nadzoru przyrodniczego wskazano zakres obowiązków i ramy czasowe prowadzenia poszczególnych zadań. Ze względu na konieczność wycinki drzew/krzewów w terenach leśnych, gdzie stwierdzone zostały gatunki ptaków i nietoperzy wszelkie prace wycinkowe prowadzone

będą pod nadzorem ornitologicznym i chiropterologicznym. Nadzór eksperta z dziedziny botaniki będzie konieczny podczas wykonywania prac związanych z zabezpieczeniem drzew nieprzeznaczonych do wycinki oraz identyfikacją w terenie i zabezpieczeniem ewentualnych siedlisk zidentyfikowanych w trakcie rozeznania terenowego, przed przystąpieniem do prac. Botanik wskaże również sposób postępowania z roślinami obcych gatunków inwazyjnych. Powołanie nadzoru przyrodniczego ma również na celu zapewnienie skutecznej ochrony grup zwierząt najbardziej narażonych na zwiększoną śmiertelność podczas realizacji przedsięwzięcia: w tym płazów, głównie w rejonie istniejących zalewisk w rejonie linii kolejowej, cieków na których zaplanowano przebudowę mostów i przepustów oraz ze względu na szeroki zakres planowanych prac ziemnych, ptaków i nietoperzy, ze względu na zaplanowaną wycinkę zieleni, rozbiórkę obiektów kubaturowych (mogących stanowić schronienie nietoperzy), ryb z uwagi na ingerencję w cieki. Materiał wyjściowy do wytypowania zagrożonych grup zwierząt, w stosunku do których zaplanowano działania minimalizujące, stanowiły wyniki przedstawionej w ROŚ inwentaryzacji przyrodniczej. W zakresie nadzoru przyrodniczego jest nie tylko kontrola prawidłowego dostosowania się do wskazań wszystkich decyzji wydanych przed uzyskaniem zgody na realizację przedsięwzięcia, ale również zapewnienie by wszystkie prace prowadzone były z poszanowaniem ochrony gatunkowej. Prowadzenie prac pod nadzorem przyrodniczym pozwoli zmniejszyć oddziaływanie na występującą na tym terenie faunę do minimum. W ROŚ dokonano identyfikacji przedsięwzięć, które w połączeniu z wpływem przedmiotowej inwestycji mogą prowadzić do kumulowania się oddziaływań. Oddziaływanie skumulowane spowodowane jest połączeniem oddziaływań pochodzących z obiektów (zakładów przemysłowych oraz układów komunikacyjnych) istniejących w sąsiedztwie planowanej inwestycji. Oddziaływania skumulowane mogą wystąpić w zakresie wzrostu poziomu hałasu i wibracji, zwiększenia emisji pyłów do powietrza, wzrostu emisji zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i podziemnych. Na etapie realizacji może dochodzić do kumulacji oddziaływań obiektów liniowych (DK1, DK81, DK44, LK138, LK139 i LK140 oraz inne ulice miejskie przecinające linie kolejowe lub do nich równoległe) i punktowych (zakłady przemysłowe). DK1 przecina linię kolejową nr 179 (w km 5,050), a DK81 przecina linię kolejową nr 169 (w km 10,590). DK44 biegnie wzdłuż linii kolejowych nr 179 (od km 0,647 do 14,641) i 885 (od km 0,000 do 5,590), a także je przecina (LK179 w km 13,600; LK885 w km 5,500). Linie kolejowe nr: 138, 139 i 140 biegną natomiast równoległe do analizowanego przedsięwzięcia na odcinkach od 153 m do 1500 m. Wśród przedsięwzięć planowanych do realizacji w ROŚ przeanalizowano kolizję planowanego przedsięwzięcia z projektowaną drogą S1. Dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi S-1 została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach przez RDOŚ w Katowicach z 30 czerwca 2016 r. (znak: WOOŚ.4200.1.2015.AM.48), decyzja zmieniająca wydana przez GDOŚ z dnia 10 kwietnia 2020 r. (znak: DOOŚ-OAI.4200.36.2016.MD/mko.51) oraz decyzja zmieniająca wydana przez GDOŚ z dnia 3 października 2022 r. (znak: DOOŚ-WDŚZOO.420.30.2022.mko.8). Decyzja wydana przez GDOŚ z dnia 10 kwietnia 2020 r. została uchylona przez wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 14 czerwca 2022 r. Zgodnie z danymi otrzymanymi od GDOŚ, w których zamieszczono wyniki inwentaryzacji przyrodniczej, która została wykonana w latach 2012 do 2014 na potrzeby dokumentacji niezbędnej do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanej drogi S-1 w rejonie km 13,634 linii kolejowej LK179 (miejsce przecięcia z planowaną drogą dojazdową do węzła Bieruń – droga krajowa nr 44) nie zidentyfikowano siedlisk 6510. Wystąpienie tych siedlisk stwierdzono w ramach inwentaryzacji przyrodniczej wykonanej od marca 2020 do końca lutego 2021 r. dla linii kolejowej LK 179 - dwa siedliska 6510: w km 13,685-13,875 LK179 oraz 13,771-13,932 LK179 (w odniesieniu do LK885, która biegnie równoległe na tym odcinku: 5,127-5,288 LK885 oraz 5,160-5,350 LK885). Zatem dane inwentaryzacyjne opracowane na potrzeby ROŚ charakteryzują się większą aktualnością w stosunku do danych które były wykorzystywane na potrzeby wydania decyzji dla drogi S-1. Ze względu na powyższe ustalenia w Raporcie przewidziano, iż nie będą

tam lokalizowane zaplecza budowy, bazy materiałowe, parkingi i tymczasowe drogi dojazdowe ze względu na zidentyfikowane siedliska przyrodnicze. Natomiast przed przystąpieniem do realizacji przedsięwzięcia, siedliska przyrodnicze zostaną zabezpieczone i oznakowane tabliczką informującą o siedlisku. Siedliska 6510 nie podlegają oddziaływaniu skumulowanemu planowanego przedsięwzięcia. W ramach przedsięwzięcia „Rewitalizacja linii kolejowych nr 140/169/179/885 połączenia: Orzesze Jaśkowice – Tychy – Baraniec – KWK Piast – Nowy Bieruń” nie przewiduje się żadnych prac, które spowodują ich zniszczenie – siedliska znajdują się w odległości ok. 22-55 m od osi inwestycji. Również prace związane z rozbiórką istniejącego wiaduktu kolejowego i budową nowego w km 13,634 linii 179 nie stanowią zagrożenia dla ww. siedlisk. Planowane przedsięwzięcie oraz planowana droga S-1 (dojazd do węzła Bieruń – droga krajowa nr 44) przecinają korytarz ekologiczny dla ssaków kopytnych K/LPK-LM/2 (na wysokości od km 13,390 do km 14,560 LK179). Linia kolejowa nr 179 nie stanowi bariery dla migracji zwierząt, gdyż jest linią istniejącą w terenie i nie będzie stanowiła nowego obiektu, którego funkcjonowanie spowodowałoby wystąpienie oddziaływania skumulowanego z planowaną drogą S1. Należy również zaznaczyć, że planowane przedsięwzięcie oraz planowana droga S-1 przecinają siedlisko nietoperzy n5 (na wysokości od km 2,145 do 3,175 LK885). Jest to siedlisko o funkcji żerowiska i trasy przelotu, wartość tego siedliska określona została jako mało cenne. W obrębie ww. siedliska nie występują kolonie rozrodcze lub miejsca hibernacji nietoperzy. Siedlisko nietoperzy zostało zlokalizowane w obrębie torów, układu drogowego, terenów otwartych oraz terenów przy kopalni. W obrębie wyznaczonego siedliska przewiduje się prace w zakresie układu torowego, drogowego, wykopów pod kable telekomunikacyjne, srk, trakcję oraz odwodnienia. W przypadku układu torowego forma i sposób wykorzystania terenu nie ulegnie zmianie. Również warunki funkcjonowania siedliska nie ulegną zmianie.

Stwierdzone oddziaływanie przedmiotowej inwestycji na środowisko przyrodnicze będzie miało miejsce głównie na etapie prowadzenia prac budowlanych. Kumulowanie oddziaływań zachodzi w miejscach przecięcia się linii z innymi liniami kolejowymi lub drogami w lokalizacji jw., szczególnie w miejscach, gdzie inwestycje liniowe bieżą równolegle do siebie. Ponieważ jednak przedmiotowa inwestycja dotyczy istniejących od lat linii kolejowych, na terenie inwestycji może zachodzić migracja fauny, również przy wykorzystaniu obiektów inżynierskich takich jak mosty, przepusty itp. Mając powyższe na uwadze, stwierdza się, że realizacja przedsięwzięcia nie będzie wpływała znacząco negatywnie na możliwość migracji fauny w tym rejonie uwzględniając jej oddziaływanie skumulowane z innymi przedsięwzięciami.

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

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

Linia kolejowa nr 179 przecina tereny szczególnego zagrożenia powodzią, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest:

- wysokie i wynosi 10% (raz na 10 lat) od km 11,248 do km 11,268 (zlewnia rzeki Mleczna),
- średnie i wynosi 1% (raz na 100 lat) od km 11,245 do km 11,290 (zlewnia rzeki Mleczna).

Linie kolejowe przecinają obszary zagrożone podtopieniami w następujących lokalizacjach:

- obszar w rejonie dorzecza rzeki Bierawki - LK169 od km 14,745 do km 14,850,

- obszary w dorzeczu rzeki Wisły – LK179 od km 8,327 do km 8,585, od km 8,988 do km 9,122 i od km 10,960 do km 11,310 a także LK885 od km 3,500 do km 3,900.

Przedsięwzięcie nie koliduje ze strefami ochronnymi ujęć wód. Najbliższa strefa ochrony pośredniej ujęcia wód podziemnych Las w mieście Tychy Tyskie Browary Książęce w Tychach zlokalizowana jest w odległości 166 m od LK169 w km 0,692 tej linii.

W odległości do 500 m od linii kolejowej nr 140, 169, 179 oraz 885 nie występują Główne Zbiorniki Wód Podziemnych. Najbliższym Głównym Zbiornikiem Wód Podziemnych jest Zbiornik Chrzanów Nr 452 zlokalizowany ponad 5 km od LK885.

Przedsięwzięcie nie koliduje ze zbiornikami wodnymi. Najbliższej położone względem linii kolejowych zbiorniki wodne to: zbiornik wodny w km 3,562 LK169 strona lewa – oddalony od inwestycji 40 m, zbiornik wodny w km 8,380 LK179 strona lewa – oddalony od inwestycji 45 m, zbiornik wodny w km 7,015 LK179 strona prawa – oddalony od inwestycji 80 m, zbiornik wodny w km 9,424 LK169 strona lewa – oddalony od inwestycji 82 m, zbiornik wodny w km 13,862 LK179 strona lewa – oddalony od inwestycji 85 m i zbiornik wodny w km 5,300 LK885 strona prawa – oddalony od inwestycji 92 m.

Cele środowiskowe JCW określa Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1478 z późn. zm.) oraz akty wykonawcze do ww. ustawy, w tym Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2023 r. poz. 335), Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r. poz. 300).

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

Planowane przedsięwzięcie położone jest w zlewni 8 JCWP:

- RW200006211869 o nazwie Potok Tyski, region wodny Małej Wisły - silnie zmieniona część wód, słaby potencjał ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego, ocena stanu (ogólnego) - zły stan wód. Celem środowiskowym dla ww. JCWP jest umiarkowany potencjał ekologiczny: złagodzone wskaźniki dla: azotu ogólnego, amonowego, fosforanów, przewodności elektrolitycznej właściwej w 20°C, IO; pozostałe wskaźniki jak dla II klasy jakości wód; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D; stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników: nikiel(w) poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Odstępstwa z art. 4.4, 4.5 oraz 4.7 Dyrektywy 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (Dz. U. UE. L. z 2000 r. Nr 327, str. 1 z późn. zm.) – dalej zwanej RDW,
- RW200010211851 o nazwie Gostynia od źródeł do Starej Gostyni wraz ze Starą Gostynią, region wodny Małej Wisły - silnie zmieniona część wód, słaby potencjał ekologiczny, ocena stanu (ogólnego) - zły stan wód. Celem środowiskowym dla ww. JCWP jest dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D; stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników: nikiel(w) poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Odstępstwa z art. 4.4 oraz 4.5 RDW. W zlewni

JCWP znajdują się obszary przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, dla których utrzymanie lub poprawa stanu jest ważnym czynnikiem w ich ochronie:

- 1) Park Krajobrazowy Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich, położony w odległości ok. 0,6 km od przedsięwzięcia, dla którego celem środowiskowym jest ochrona przyrody i krajobrazu w warunkach zrównoważonego rozwoju. Eliminacja lub ograniczanie zagrożeń dla przyrody i krajobrazu. W szczególności: stawy, rzeki, podmokłe zagłębienia, łągi olszowe, łągi wiązowo-jesionowe, olsy, wilgotne łąki, starorzecza, torfowiska wysokie, torfowiska przejściowe, torfowiska niskie, flora i fauna ekosystemów wodno-błotnych w tym ptaki wodno-błotne. Ochrona przed zakłóceniami warunków wodnych, utrzymanie i odnawianie i wzbogacanie zasobów przyrodniczych,
  - 2) pomnik przyrody Źródło Mniszka położony w rejonie ul. Źródlanej w Łaziskach Górnych w odległości ok. 430 m od przedsięwzięcia (źródło zboczowe o ekspozycji zachodniej, dające wyraźny odpływ powierzchniowy - kilkudziesięciometrowy potok zasilany wodami źródła uchodzi do Potoku Dolnołaziskiego. Obiekt chroniony ze względu na unikalność w silnie przeobrażonym środowisku miasta), dla którego celem środowiskowym jest zachowanie tworzy przyrody,
  - 3) użytek ekologiczny Paprocany, dla którego celem środowiskowym jest zachowanie przedmiotów ochrony: jezioro, mały ciek, mułowiska, namuliska i podmokliska, siedlisko przyrodnicze 6410, użytek położony jest poza zasięgiem oddziaływania przedsięwzięcia w odległości ok. 15 km,
- RW600006115835 o nazwie Bierawka od źródeł do Knurówki wraz z Knurówką, region wodny Górnej Odry - silnie zmieniona część wód, słaby potencjał ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego, ocena stanu (ogólnego) - zły stan wód. Celem środowiskowym dla ww. JCWP jest umiarkowany potencjał ekologiczny: złagodzone wskaźniki dla: przewodności elektrolitycznej właściwej w 20°C; pozostałe wskaźniki jak dla II klasy jakości wód; stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników: nikiel(w) poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Odstępstwa z art. 4.4 oraz 4.5 RDW. W zlewni JCWP znajduje się obszar przeznaczony do ochrony siedlisk lub gatunków, dla których utrzymanie lub poprawa stanu jest ważnym czynnikiem w ich ochronie: Park Krajobrazowy Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich, którego cel środowiskowy opisano powyżej,
- RW200006211889 o nazwie Mleczna, region wodny Małej Wisły - silnie zmieniona część wód, umiarkowany potencjał ekologiczny, stan chemiczny dobry, ocena stanu (ogólnego) - zły stan wód. Celem środowiskowym dla ww. JCWP jest umiarkowany potencjał ekologiczny: złagodzone wskaźniki dla azotu amonowego, OWO, przewodności elektrolitycznej właściwej w 20°C, IO; pozostałe wskaźniki jak dla II klasy jakości wód; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D; dobry stan chemiczny. Odstępstwa z art. 4.4, 4.5 oraz 4.7 RDW,
- RW200011211899 o nazwie Gostynia od Starej Gostyni do ujścia, region wodny Małej Wisły - silnie zmieniona część wód, słaby potencjał ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego, ocena stanu (ogólnego) - zły stan wód. Celem środowiskowym dla ww. JCWP jest dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D; stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników: nikiel(w), ołów(w) poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników stan dobry. Odstępstwa z art. 4.4 oraz 4.5 RDW. W zlewni JCWP znajdują się obszary przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, dla których utrzymanie lub poprawa stanu jest ważnym czynnikiem w ich ochronie:
- 1) obszar Natura 2000 Stawy w Brzeszczach, położony w odległości ok. 1,7 km od LK885 i ok. 3,4 km od LK170, dla którego celem środowiskowym jest: utrzymanie lub przywrócenie właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony - gatunki: *Alcedo*



*atthis r, Anas strepera r, Aythya fuligula r, Botaurus stellaris r, Chlidonias hybridus r, Chlidonias niger r, Gallinula chloropus r, Ixobrychus minutus r, Larus melanocephalus r, Larus ridibundus r, Nycticorax nycticorax r, Podiceps cristatus r, Podiceps nigricollis r, Sterna hirundo r, Tachybaptus ruficollis r, Tringa totanus r* [dokładne dane zawiera tabela wymagań wodnych właściwego stanu ochrony gatunków Natura 2000]. Na lata 2014–2024: Zachowanie stawów oraz infrastruktury stawowej we właściwym stanie. Zachowanie wysp i grobli jako miejsc lęgowych. Zachowanie zbiorników wodnych (w tym stawów hodowlanych, zbiorników powstałych po eksploatacji kruszywa, starorzeczy). Zapewnienie sztucznych miejsc gniazdowych- wysp i platform. Zapobieganie: wycinaniu zadrzewień i zakrzaczeń na groblach i wzdłuż cieków wodnych bez zastosowania nasadzeń zastępczych; nadmiernemu usuwaniu roślinności wynurzanej i pływającej oraz płatów szuwaru i roślinności na groblach; płoszeniu ptaków przez sporty wodne, rekreację, wędkarstwo; niszczeniu brzegów wysp i grobli; postępującej zabudowie w sąsiedztwie stawów i innych zbiorników wodnych; niszczeniu grobli w wyniku działalności bobrów i piżmaków; zwiększonym zrzutom wody w sezonie lęgowym ptaków prowadzącym do wezbrania wód i niszczenia lęgów; wypalaniu szuwaru, roślinności nadbrzeżnej i grobli,

2) użytek ekologiczny Stawy Jedlina, dla którego celem środowiskowym jest zachowanie przedmiotów ochrony: mułowiska, namuliska i podmokliska, odległość - użytek położony jest poza zasięgiem oddziaływania przedsięwzięcia w odległości ok. 3,1 km,

- RW200006211949 o nazwie Potok Goławiecki, region wodny Małej Wisły - silnie zmieniona część wód, słaby potencjał ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego, ocena stanu (ogólnego) - zły stan wód. Celem środowiskowym dla ww. JCWP jest umiarkowany potencjał ekologiczny: złagodzone wskaźniki dla azotu ogólnego, amonowego, fosforanów, BZT<sub>5</sub>, przewodności elektrolitycznej właściwej w 20°C, IO; pozostałe wskaźniki jak dla II klasy jakości wód; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D; stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników: nikiel(w) poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Odstępstwa z art. 4.4 oraz 4.5 RDW,
- RW20001121199 o nazwie Wisła od zb. Goczałkowice do Przemszy, region wodny Małej Wisły - silnie zmieniona część wód, zły potencjał ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego, ocena stanu (ogólnego) - zły stan wód. Celem środowiskowym dla ww. JCWP jest dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D; stan chemiczny dla złagodzonych wskaźników: benzo(a)piren(w), benzo(g,h,i)perylen(w) poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Odstępstwa z art. 4.4, 4.5 oraz 4.7 RDW. W zlewni JCWP znajdują się obszary przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, dla których utrzymanie lub poprawa stanu jest ważnym czynnikiem w ich ochronie:

- 1) obszar Natura 2000 Stawy w Brzeszczach – opis celu środowiskowego powyżej,
- 2) obszar Natura 2000 Dolina Górnej Wisły, dla którego celem środowiskowym jest: utrzymanie lub przywrócenie właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony - gatunki: *Anas clypeata r, Anas clypeata c, Anas querquedula r, Anas strepera r, Anser anser r, Ardea purpurea r, Aythya fuligula r, Charadrius dubius r, Chlidonias hybridus r, Chlidonias niger r, Gallinula chloropus r, Ixobrychus minutus r, Larus melanocephalus r, Larus ridibundus r, Nycticorax nycticorax r, Podiceps cristatus c, Podiceps cristatus r, Podiceps nigricollis r, Sterna hirundo r, Tringa totanus r* [dokładne dane zawiera tabela wymagań wodnych właściwego stanu ochrony gatunków Natura 2000]. Na lata 2013–2023: Utrzymanie siedlisk dzięki funkcjonowaniu gospodarki stawowej. Zachowanie właściwego stanu ochrony siedlisk. Utrzymanie powierzchni stawu zarośniętej roślinnością wynurzoną,

na niezmiennym poziomie. Utrzymanie wysp na stawach o powierzchni powyżej 10 ha. Zapewnienie odpowiedniej powierzchni siedlisk poprzez budowę dodatkowych wysp i platform lęgowych. Zapobieganie: płoszeniu ptaków przez rekreację, turystykę, wędkarstwo; zmniejszaniu się powierzchni szuwarów na stawach i Zbiorniku Goczałkowickim; zmianie stawów na ośrodki rekreacyjne; wytyczaniu nowych ścieżek pieszych i rowerowych w sąsiedztwie szuwarów i linii brzegowej stawów i Zbiornika Goczałkowickiego; rozmywaniu wysp przez fale; niszczeniu zakrzewień nadbrzeżne podczas prac regulacyjnych; zasypywaniu rowów, tam, stawów, sadzawek, bagien lub torfianek; zabudowie otoczenia zbiorników wodnych i stawów oraz terenów Łąk Myszkowskich, łąk pomiędzy rzeką Knajką, a lasem Badula oraz z cofki Zbiornika Goczałkowickiego; zalewaniu stawów w okresie lęgowym – obszar położony jest poza zasięgiem oddziaływania przedsięwzięcia – ponad 18 km od przedsięwzięcia, poza zasięgiem jego oddziaływania,

- 3) użytek ekologiczny Zapadź, dla którego celem środowiskowym jest zachowanie przedmiotów ochrony: ciek, mułowiska, namuliska i podmokliska; torfowiska przejściowe – użytek położony jest poza zasięgiem oddziaływania przedsięwzięcia (na terenie Gminy Miedźna, w Sołectwie Góra – ponad 11 km od przedsięwzięcia, poza zasięgiem jego oddziaływania).

Analizowane odcinki linii kolejowych zlokalizowane są na obszarach następujących JCWPd:

- PLGW6000143, region wodny Górnej Odry. Dla wód tego obszaru aktualna ocena to słaby stan ilościowy i dobry stan chemiczny. Celem środowiskowym dla przedmiotowej JCWPd jest dobry stan chemiczny i brak pogorszenia aktualnego stanu ilościowego (słaby stan ilościowy w zakresie bilansu wodnego) Odstępstwa z art. 4.5-1 RDW,
- PLGW2000145, region wodny Małej Wisły. Dla wód tego obszaru aktualna ocena to dobry stan ilościowy i słaby stan chemiczny. Celem środowiskowym dla przedmiotowej JCWPd jest dobry stan chemiczny z wyłączeniem przekroczeń wartości progowej dobrego stanu w przypadku wskaźników: Fe, Mn i dobry stan ilościowy. Odstępstwa z art. 4.4-3, 4.5.3 RDW,
- PLGW2000157, region wodny Małej Wisły. Dla wód tego obszaru aktualna ocena to słaby stan ilościowy i dobry stan chemiczny. Celem środowiskowym dla przedmiotowej JCWPd jest dobry stan chemiczny i brak pogorszenia aktualnego stanu ilościowego (słaby stan ilościowy w zakresie bilansu wodnego). Odstępstwa z art. 4.5-1 RDW.

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

- Bierawka od źródeł do Knurówki wraz z Knurówką RW600006115835 – planowany remont/przebudowa mostu na rzece Bierawce w km 14,802 LK169; długość robót na cieku 20 m; ingerencja w JCWP obejmie 0,035% jej długości,
- Gostynia od źródeł do Starej Gostyni wraz ze Starą Gostynią RW200010211851 – planowana rozbiórka i budowa nowego przepustu na Potoku Żwakowskim w km 3,031 LK169; długość robót w cieku 10 m, ingerencja w JCWP obejmie 0,019% jej długości oraz planowany remont/przebudowa mostu na rzece Potok w km 7,959 LK169; długość robót w cieku 10 m, ingerencja w JCWP obejmie 0,019% jej długości,
- Potok Tyski RW200006211869 – rozbiórka i budowa nowego mostu na Potoku Tyskim w km 9,104 LK179; długość robót w cieku 11 m, ingerencja w JCWP obejmie 0,084% jej długości,
- Mleczna RW200006211889 - rozbiórka i budowa nowego mostu na rzece Mlecznej w km 11,267 LK179; długość robót w cieku 15 m, ingerencja w JCWP obejmie 0,029% jej długości.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia oddziaływanie na środowisko gruntowo-wodne związane będzie z przekształceniem powierzchni ziemi w związku z wymianą/modernizacją podtorza,

remontem lub wymianą obiektów mostowych, przepustów, wyznaczeniem dróg technicznych oraz terenów zaplecza budowy. Z uwagi na pracę sprzętu budowlanego, w tym maszyn i urządzeń budowlanych oraz ruch pojazdów ciężkich wystąpi także ryzyko awarii i wycieku płynów eksploatacyjnych i zanieczyszczenia gruntu i wód. Mając na uwadze, zaproponowane w raporcie działania minimalizujące wpływ etapu budowy przedsięwzięcia na środowisko, w sentencji decyzji w pkt I.2.A.1., I.2.A.2., I.2.A.15. oraz I.2.A.19 nałożono na inwestora również 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 strefą ochrony pośredniej ujęcia wód, terenami zagrożonymi podtopieniami i szczególnego zagrożenia powodzią) i określając najistotniejsze rozwiązania dotyczące wymagań technicznych terenu zapleczy budowy 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, a także podczyszczania wód z odwodnienia wykopów w osadniku przed ich odprowadzeniem do środowiska. Zgodnie z treścią ROŚ zaplecza budowy oraz bazy materiałów i sprzętu będą w pierwszej kolejności usytuowane na terenach już przekształconych, w rejonie stacji i bocznic nieużytkowanych (stacja Tychy, stacja Łaziska Średnie oraz stacja Orzesze Jaśkowice) lub o ograniczonym zakresie użytkowania, nieużytków, terenów z zabudową usługową, przemysłową, magazynową, bez skupisk zieleni wysokiej. Ponadto w ROŚ wskazano szereg działań zabezpieczających środowisko gruntowo-wodne, w tym oszczędne korzystanie z terenu oraz minimalne jego przekształcenie przy organizacji zapleczy budowy, a także uporządkowanie terenu po zakończeniu prac budowlanych, wyposażenie zaplecza budowy, baz materiałów, miejsc postojowych oraz miejsca tankowania pojazdów w sorbenty służące likwidacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych, zakaz wprowadzania ciężkiego sprzętu w koryta cieków, zastosowanie siatki podwieszanej pod obiektem, aby zabezpieczyć rzeki przed ewentualnym przedostawaniem się gruzu i innych elementów do wód.

W ROŚ wskazano także, że w celu uniknięcia zamulenia rzek wszelkie sypkie materiały np. kruszywo, ziemia z wykopów składowane będą w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków lub do systemów odwodnienia na skutek odpływu wód opadowych, substancje podatne na migrację wodną będą przechowywane w opakowaniach handlowych na utwardzonym i szczelnym podłożu, w sposób ograniczający możliwość rozlania lub przedostania się do środowiska w inny sposób, w przypadku konieczności serwisowania maszyn i sprzętu specjalistycznego na miejscu, w celu minimalizacji negatywnego oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne prace naprawcze wykonywane będą na utwardzonym placu, zaplecza budowy wyposażone będą w szczelne sanitariaty, a ścieki socjalno-bytowe systematycznie wywożone przez specjalistyczne firmy oraz, że zapewniony będzie odpowiedni stan techniczny sprzętu budowlanego ograniczający ryzyko 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.

W ramach inwestycji przewidziano oczyszczenie, udrożnienie, remont, odtworzenie lub przebudowę istniejącego systemu odwodnienia podtorza oraz wykonanie nowego. Podtorze rozpatrywanych odcinków linii posiada w większości istniejący system odwodnienia. W miejscach, w których istniejący system koliduje z nową geometrią torów, projektowanymi obiektami branżowymi lub jest niedrożny, przewiduje się jego remont, wymianę (łącznie z warstwami filtracyjnymi), przebudowę lub likwidację. Na odcinkach

nowoprojektowanych torów stacyjnych oraz w miejscach, gdzie torowisko nie jest odwodnione, a nie ma możliwości wykonania rowów otwartych przewiduje się budowę odwodnienia wgłębne. Projektowane perony odwodniane będą powierzchniowo, a projektowane przejazdy i rozjazdy odwodniane będą wgłębnie. Odbiornikami wód pochodzących z odwodnienia peronów oraz podtorza będą istniejące oraz projektowane rowy otwarte, istniejąca kanalizacja deszczowa, istniejące zagłębienia terenu, projektowane studnie chłonne, w zależności od lokalnie występujących warunków wodno-gruntowych. W przypadku znacznej odległości od odbiornika lub płytkiego odbiornika należy zastosować inne rozwiązania np. budowę przepompowni wód deszczowych. Prace będą obejmowały również odwodnienie m.in.: budowę rowów bocznych lub drenażu wgłębne, czyszczenie i reprofiliację istniejących rowów bocznych, odwodnienie torów na długości peronów z zastosowaniem drenażu wgłębne w miejscach, gdzie nie ma możliwości odprowadzenia wód drenażowych bezpośrednio do rowów otwartych. Wody deszczowe z obiektów inżynierskich oraz projektowanych układów drogowych będą odprowadzane do istniejącej kanalizacji deszczowej bądź w przypadku braku kanalizacji do istniejącego rowu/cieku, projektowanego odwodnienia torowego lub będą rozsączone w gruncie.

Zgodnie z art. 17 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. poz. 1311), wody opadowe lub roztopowe ujęte w otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne, pochodzące z powierzchni innej niż zanieczyszczona powierzchnia szczelna terenów przemysłowych, skladowych, 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, mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi bez oczyszczania.

W przypadku budowy lub modernizacji obiektów kubaturowych zakłada się budowę przyłącza wodociągowe do budynku w celu doprowadzenia wody wykorzystywanej na cele bytowe oraz do celów p.poż. Odbiór ścieków sanitarnych z budynku odbywać się będzie do projektowanego szczelnego, bezodpływowego zbiornika na nieczystości ciekłe bądź projektowanym przyłączem sanitarnym z włączeniem do istniejącej sieci kanalizacji. Ww. rozwiązania związane z gospodarką wodno-ściekową określono w pkt. II.5. w sentencji decyzji.

Analizowane przedsięwzięcie polegające na przebudowie istniejącej linii kolejowej może oddziaływać w sposób bezpośredni na JCWP, ponieważ w miejscu przecięcia z ciekami powierzchniowymi planowana jest przebudowa/budowa obiektów mostowych i związany z nią zabieg odmulania cieków, ułożenie umocnienia skarp i dna w rejonie mostów i przepustów. Na etapie budowy przewiduje się, że w związku z ww. pracami na ciekach mogą wystąpić presje: na elementy biologiczne zależne od hydromorfologii w związku z pracami związanymi z umocnieniem koryta rzeki narzutem kamiennym, na elementy biologiczne zależne od fizykochemii w związku ze zdjęciem ze skarp warstwy humusu wraz z materiałem roślinnym oraz na elementy fizykochemiczne i na cechy chemiczne poprzez zmętnienie wody oraz zmianę warunków natlenienia. Prace w korycie (polegające między innymi na umocnieniu dna, likwidacja wodnej i nadbrzeżnej roślinności na umacnianych odcinkach itp.) spowodują zaburzenie składu i liczebności elementów biologicznych związane z mechanicznym uszkodzeniem siedlisk wodnych i nadbrzeżnych, zmianę parametrów hydromorfologicznych, naruszenie struktury koryta. Nie przewiduje się wpływu na elementy fizykochemiczne wód, od których zależny jest cel środowiskowy. Możliwy jest wpływ na wskaźniki biologiczne (fitobentos), który zależny jest od struktury dna i brzegów, substratu i jakości elementów fizycznych i chemicznych wody. Z tego względu każdy z czynników może negatywnie wpłynąć na fitobentos, a skala tego oddziaływania zależna będzie od materiałów wykorzystanych podczas prowadzonych prac. Oddziaływanie ograniczone będzie do czasu prowadzonych prac oraz miejsca ich prowadzenia i jego

bezpośredniego otoczenia. Oddziaływanie związane z etapem budowy będzie przejściowe, krótkotrwałe i ustąpi po zakończeniu prac. Po zakończeniu prac nie będzie zagrażało funkcjonowaniu ekosystemów. Prace związane z rozbiórką, przebudową/remontem istniejących obiektów mogą powodować lokalne i chwilowe zaburzenie w przepływie wód. Tego typu oddziaływanie na wody powierzchniowe będzie krótkotrwałe, lokalne (ograniczone do prac w korytach cieków/rowów) i ustanie po zakończeniu prowadzenia działań. Przywrócenie drożności przepustów przyczyni się do polepszenia warunków przepływu w korytach rzek. Na zmianę dynamiki przepływu wpłynie także usunięcie szaty roślinnej, spowalniającej obecnie przepływ wody. Realizacja inwestycji nie zakłóci występujących warunków połączenia części wód powierzchniowych z częściami wód podziemnych. Zaplanowane prace nie spowodują przerwania ciągłości hydrologicznej cieków, nad którymi lub w obrębie których będą prowadzone roboty budowlane. Inwestycja wpłynie na elementy hydromorfologiczne (warunki morfologiczne) tylko w nieznacznym stopniu, poprzez odcinkowe umocnienie i regulację koryta cieków. Skala ingerencji planowanych robót, uwzględniając długość całej JCWP, jest znikoma. Umacnianie i profilowanie brzegów wpłynie na obniżenie zdolności rzeki do kształtowania form erozyjno-akumulacyjnych. Prace przy wykonywaniu ww. umocnień będą wykonywane w większości przy pomocy sprzętu pracującego ze stanowisk brzegowych. Przewiduje się zamontowanie platformy roboczej, która pozwoli na prowadzenie prac poza korytem cieków. Jako rozwiązania najbardziej przyjazne środowisku stosowane będą w pierwszej kolejności umocnienia faszyną bądź narzutem kamiennym. W związku z powyższym zakłada się, że prace te nie będą wpływały negatywnie na jednolite części wód. Podczas wykonywania prac związanych z umocnieniem brzegów i dna cieków wystąpi okresowe zmętnienie wody, które będzie skutkowało zmianą warunków natlenienia, zwłaszcza latem, przy wysokich temperaturach. Ze względu na skalę planowanych robót, pogorszenie stanu JCWP w zakresie parametrów fizykochemicznych będzie lokalne i krótkotrwałe (okres prowadzenia prac w korycie rzeki). Po zakończeniu prac w sposób naturalny stan JCWP poprawi się. Oddziaływanie na elementy fizykochemiczne wód będzie krótkotrwałe i ustąpi po zakończeniu prac, zaś w przypadku elementów biologicznych, przewiduje się naturalne odtworzenie populacji organizmów charakterystycznych dla danego odcinka cieków w kolejnych okresach wegetacyjnych. Ponadto prace prowadzone będą na rowach, potokach i ciekach nieistotnych w zlewni JCWP w związku z koniecznością przebudowy/remontu lub rozbiórki i budowy nowych obiektów, w tym mostów i przepustów. Większość rowów, na których planuje się prace, to rowy okresowo suche, na których brak jest roślinności nadwodnej i ryb. Roboty związane z umocnieniem koryt będą prowadzone z brzegu. Usuwanie szuwarów oraz roślinności wodnej prowadzone będzie poza terminem 15 marzec – 31 sierpień. Termin ten uwzględnia okres tarła ryb, okres rozrodu płazów, a także okres lęgowy większości ptaków. W ramach inwestycji nie dojdzie do trwałego zniszczenia roślinności szuwarowej – po zakończeniu prac w obrębie terenów podmokłych dojdzie do spontanicznego powrotu roślinności na te tereny. W niniejszej decyzji nałożono na inwestora liczne obowiązki na etapie realizacji inwestycji (pkt. I.2.A.1., I.2.A.3., I.2.A.13., I.2.A.14., I.2.A.15. oraz I.2.A.19.) związane z ochroną siedlisk przyrodniczych, prowadzeniem prac w rejonie koryta cieków i oczyszczania wód z odwadniania wykopów przed odprowadzeniem do odbiornika, mających na celu określenie rozwiązań technicznych i organizacyjnych zabezpieczających przed zamulaniem wód powierzchniowych oraz niszczeniem brzegów i zasypywaniem cieków wodnych, zapewniających zachowanie ich ciągłości biologicznej, hydromorfologicznej i ochronę siedlisk. Przedmiotowe przedsięwzięcie, spełniając ww. warunki, nie powinno zagrozić również osiągnięciu poszczególnych podwyższonych celów środowiskowych w związku z występowaniem na obszarze zlewni JCWP o kodach: RW200010211851 i RW20001121199 terenów objętych ochroną na podstawie ustawy o ochronie przyrody. Etap eksploatacji linii kolejowych nie będzie związany z naruszeniem elementów:

- hydromorfologicznych cieków przecinanych przez planowane przedsięwzięcie.

Eksploatacja linii nie wpłynie na zmiany dynamiki przepływu wód oraz nie spowoduje

zmian spadków podłużnych i poprzecznych koryt rzecznych. W miejscu przecięcia się terenów kolejowych z ciekami, eksploatacja linii odbywać się będzie poprzez obiekty inżynierskie,

- biologicznych cieków. Tereny kolejowe, tak jak ma to miejsce obecnie, stanowią będą wydzielony pas komunikacyjny, po którym prowadzony będzie ruch taboru szynowego. Elementy biologiczne cieków sąsiadujących nie ulegną degradacji. Nie dojdzie do zmian bioróżnorodności i ilości fitoplanktonu, fitobentosu, makrofitów i ichtiofauny,
- fizykochemicznych. Funkcjonowanie linii nie będzie się wiązać z odprowadzaniem ścieków do wód i do ziemi. Na etapie eksploatacji do środowiska odprowadzane będą wody opadowe z torowiska (do rowów trawiastych lub cieków). Nie przewiduje się jednak, aby wpłynęło to na pogorszenie wskaźników jakości wód, ponieważ wody nie zawierają istotnych stężeń zanieczyszczeń. Dodatkowo, rowy trawiaste zapewnią redukcję zanieczyszczeń do poziomu pomijalnego. Na etapie eksploatacji nie przewiduje się wprowadzania do wód substancji niebezpiecznych, toksycznych oraz biogennych, torowisko linii będzie odwadnianie za pomocą rowów trawiastych lub systemu kanalizacji.

W warunkach normalnego funkcjonowania linii kolejowej przy przestrzeganiu przepisów ochrony środowiska, negatywny wpływ na środowisko wodne nie powinien wystąpić na etapie eksploatacji.

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

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

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

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

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

W fazie budowy projektowane przedsięwzięcie nie będzie źródłem zorganizowanej emisji substancji do powietrza, natomiast może być źródłem emisji niezorganizowanej pyłu oraz substancji pochodzących ze spalania paliwa w maszynach roboczych oraz samochodach ciężarowych, dowożących materiały budowlane na plac budowy oraz emisji wtórnej pyłu, powstającej podczas prac ziemnych, wyburzeniowych oraz transportu materiałów sypkich. Nie stwierdzono potrzeby stosowania technicznych działań minimalizujących. W fazie budowy określono warunek w pkt. I.2.A.19. sentencji decyzji dotyczący prowadzenia prac z zachowaniem minimalizacji pylenia (np. poprzez zraszanie powierzchni pyłących przy pracach ziemnych i rozbiórkowych oraz czyszczenie kół pojazdów przed wyjazdem na drogi, zraszanie i czyszczenie dróg dojazdowych w miejscach wyjazdu z budowy). Należy zauważyć, iż czyszczenie nawierzchni dróg w miejscach wyjazdu pojazdów z terenu budowy, oprócz ograniczenia wtórnej emisji pyłu do powietrza wpływa również na poprawę bezpieczeństwa ruchu, zmniejszając możliwość poślizgu pojazdów na wilgotnej jezdni. Kwestie utrzymania i ochrony dróg, zgodnie z Ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 645 z późn. zm.), spoczywają na zarządcy drogi, który, na czas trwania budowy w danym rejonie prac, może uzgodnić zasady korzystania z drogi z inwestorem.

Na etapie budowy źródłem hałasu i drgań emitowanych do otoczenia będzie praca ciężkiego sprzętu budowlanego w rejonie torowiska i przebudowywanych obiektów związana z m.in. ruchem maszyn i pojazdów transportowych, kopaniem, ładowaniem, ubijaniem tłuczni, demontażem istniejących obiektów, itp. Uciążliwości związane z hałasem i drganiami będą zjawiskiem okresowym, odwracalnym, który przemieszczać się będzie wraz z frontem robót. W związku z rodzajem prowadzonych prac użycie maszyn ciężkich jest niezbędne. Typowymi źródłami hałasu w czasie realizacji inwestycji będą urządzenia budowlane dużej mocy, jak: koparka, ładowarka itp., jak również specjalistyczne maszyny kolejowe, tj.: maszyny ciężkie do robót torowych - walec wibracyjny, koparki, dźwigi budowlane, spycharki, ręczne kruszarki do betonu i młoty, maszyny do zagęszczenia, pociągi do układania torów, ładowarki, wagony do transportu i wbudowywania podsypki. Ponadto istotne źródła hałasu stanowić będą środki transportu (samochody ciężarowe i dostawcze). Na wielkość uciążliwości akustycznej będzie mieć wpływ harmonogram pracy maszyn i urządzeń oraz ich wzajemna lokalizacja. Roboty budowlane będą się odbywały etapami i w tym samym okresie na różnych odcinkach linii kolejowej prace będą na różnym stopniu zaawansowania. Pod względem akustycznym najbardziej uciążliwa będzie faza prac ziemnych i wymiana podtorza, podczas których na niewielkim obszarze będzie skoncentrowana znaczna liczba ciężkiego sprzętu. W celu zminimalizowania uciążliwości związanych z emisją hałasu w czasie budowy stosowane będą rozwiązania organizacyjno-techniczne, w tym stosowanie nowoczesnych maszyn, wyposażonych w elementy zmniejszające emisję hałasu do środowiska (tj. wytłumienia silników, wyrzutów spalin) oraz odpowiednia organizacja robót, w taki sposób, aby praca najgłośniejszych maszyn była możliwie krótka w rejonie terenów zabudowanych. W pkt. I.2.A.18. sentencji decyzji określono ograniczenie prowadzenia prac uciążliwych akustycznie, w rejonie zabudowy podlegającej ochronie akustycznej, do pory dziennej, a w przypadkach wymuszonych technologią robót lub bezpieczeństwem ruchu kolejowego dopuszczono wykonywanie takich prac w porze nocnej. Ograniczenie czasu realizacji do określonej pory dnia wpływa na wydłużenie czasu realizacji inwestycji, jednak należy dbać o właściwe warunki życia okolicznych mieszkańców, szczególnie o niezakłócanie ich odpoczynku nocnego. W trakcie realizacji inwestycji do odpadów, które będą powstawały w największych ilościach należeć będą odpady o kodach wskazanych, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. poz. 10) do kodów 17 05 08 - Tłuczeń torowy (kruszywo) inne niż 17 05 07, 17 01 01 - Odpady z betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów, 17 04 05 - Żelazo i stal, 17 05 04 - Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03 i 17 01 07 - Zmieszane odpady z betonu, gruzu cegielnego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne

niż wymienione w 17 01 06\*. W mniejszych ilościach powstaną odpady z grupy 15 – odpady opakowaniowe; sorbenty, 13 – oleje odpadowe i odpady ciekłych paliw. Wpływ na środowisko wytwarzanych podczas realizacji inwestycji odpadów związany będzie z zajętością powierzchni gruntu na poszczególnych odcinkach robót, w miejscach czasowego gromadzenia odpadów. Magazynowanie odpadów powinno odbywać się zgodnie z wymaganiami w zakresie ochrony środowiska (na uszczelnionych placach zapewniających brak kontaktu odpadów ze środowiskiem gruntowo wodnym – w odniesieniu do tych odpadów, z których odcieki mogłyby zanieczyszczać środowisko gruntowo – wodne) oraz bezpieczeństwa życia, zdrowia ludzi, w szczególności w sposób uwzględniający właściwości chemiczne i fizyczne odpadów, w tym stan skupienia oraz zagrożenia, które mogą powodować te odpady. 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, zminimalizuje ryzyko negatywnego wpływu wytwarzanych odpadów na środowisko. Sposób postępowania z odpadami reguluje m.in. Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1587 z późn. zm.) oraz rozporządzenia wykonawcze do tej ustawy, w tym przede wszystkim Rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla magazynowania odpadów (Dz. U. poz. 1742) oraz Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 5 października 2015 r. w sprawie szczegółowego sposobu postępowania z olejami odpadowymi (Dz. U. poz. 1694). Odpady należy zagospodarowywać zgodnie z hierarchią sposobów postępowania z odpadami, o których mowa w art. 17, art. 18 ww. ustawy o odpadach.

Podczas eksploatacji omawianej inwestycji przewiduje się emisje: hałasu i drgań, wytwarzanie odpadów, emisje do powietrza, wód opadowych i roztopowych, pól elektromagnetycznych.

Jednym z istotniejszych oddziaływań, jakie będą się wiązały z eksploatacją przebudowanych linii kolejowych jest oddziaływanie akustyczne. Źródłem hałasu na analizowanym terenie są pojazdy szynowe, poruszające się po torowisku planowanym do przebudowy. Do obliczeń emisji hałasu oraz wykonania map wykorzystano oprogramowanie SoundPlan ver. 8.2. Oddziaływanie na środowisko w zakresie emisji hałasu zostało określone zgodnie z wytycznymi zawartymi w „Dyrektywie 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku oraz ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 54) – dalej zwanej Poś. Do obliczenia emitowanego hałasu kolejowego posłużono się holenderską metodyką RMR, dotyczącą obliczania poziomów dźwięku pochodzących od pojazdów szynowych, opublikowaną w „Reken-en Meetvoorschrift Railverkeerslawaai '96. Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20 listopad 1996”. Przed zastosowaniem powyższej metody do określenia poziomu hałasu po realizacji zamierzenia autorzy raportu dokonali tzw. „kalibracji” modelu. Kalibracja modelu polega na doborze takich współczynników kalibrujących, aby odchylenie standardowe między wynikami pomiarów i obliczeń wykonanych dla tych samych warunków, było jak najmniejsze. Wskaźniki równoważnego poziomu dźwięku odpowiednio dla pory dziennej i nocnej  $L_{AeqD}$  i  $L_{AeqN}$ , zostały wyznaczone w kolejnych krokach:

- 1) przygotowanie cyfrowego modelu terenu na podstawie warstwy Numeryczny Model Terenu (NMT), obejmującego całą długość analizowanego odcinka linii kolejowej, co pozwoliło na odwzorowanie zarówno układu przestrzennego przebiegu linii, jak i jej położenia względem terenów sąsiednich,
- 2) przygotowanie danych dotyczących pokrycia terenu (a w konsekwencji danych dotyczących parametrów pochłaniania dźwięku przez grunt) na podstawie informacji zawartych na mapach zasadniczych i topograficznych,



- 3) przygotowanie danych dotyczących lokalizacji obiektów budowlanych na podstawie informacji zawartych na mapach zasadniczych, wizji lokalnej oraz dokumentacji fotograficznej. Uwzględniono wysokość budynków zgodnie ze stanem faktycznym,
- 4) przygotowanie danych dotyczących klasyfikacji terenów chronionych, na podstawie wizji lokalnej oraz informacji zawartych w opracowaniach planistycznych i pism z urzędów gmin. W obliczeniach uwzględniono tereny chronione akustycznie na podstawie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz informacji uzyskanych z właściwych organów,
- 5) przygotowanie danych dotyczących przebiegu trasy linii kolejowej,
- 6) przygotowanie danych charakteryzujących parametry akustyczne linii kolejowej. Dla stanu projektowanego przyjęto torowisko z zastosowaniem podkładów strunobetonowych na podłożu z kruszywa wraz z szynami bezстыkowymi na całej długości linii oraz brak występowania jakichkolwiek wad powierzchni tocznej szyny,
- 7) wykonanie kalibracji modelu obliczeniowego w oparciu o 9 punktów pomiarowych, wykorzystując warunek konieczny do stwierdzenia równoważności metody pomiarowej i obliczeniowej,
- 8) przygotowanie informacji o natężeniu ruchu dla poszczególnych typów pociągów pasażerskich, towarowych i technicznych na analizowanych odcinkach linii w stanie istniejącym i projektowanym,
- 9) skorelowano wyniki obliczeń z danymi pomiarowymi dla stanu aktualnego;
- 10) po stwierdzeniu poprawności obliczeń z wykorzystaniem zbudowanego akustycznego modelu obliczeniowego przeprowadzono obliczenia odpowiednio dla:
  - a) siatki obliczeniowej na wysokości 4 m,
  - b) w 98 reprezentatywnych punktach immisji. Obliczenia wykonano dla każdej kondygnacji budynku położonego w sąsiedztwie linii kolejowej. Ponadto, w obliczeniach poziomu hałasu w punktach obliczeniowych uwzględniono wbudowaną w algorytm obliczeniowy poprawkę na odbicia hałasu od elewacji budynków,
- 11) działania mające na celu minimalizację uciążliwości akustycznej linii kolejowej uwzględniono w akustycznym modelu obliczeniowym;
- 12) przeprowadzono ponowne obliczenia jak w pkt. 10 w celu sprawdzenia efektów wprowadzonych działań minimalizujących oddziaływanie akustyczne.

Dopuszczalne poziomy hałasu dla terenów podlegających ochronie akustycznej określa Rozporządzenie Ministra Środowiska z 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (jednolity tekst Dz. U. z 2014 r., poz. 112).

Z porównania wyników obliczeń rozprzestrzeniania się hałasu z przedmiotowego odcinka linii kolejowych dla stanu obecnego i stanu projektowanego, wynika, że oddziaływanie na stan klimatu akustycznego w wariancie inwestycyjnym w porównaniu do stanu aktualnego zwiększy się. Wynika to z faktu uruchomienia na planowanych odcinkach przejazdów pasażerskich pociągów regionalnych oraz wzrostu przejazdów pociągów towarowych na odcinkach Tych-Tychy-Lodowisko, Tychy – Bieruń-Stary, Bieruń Stary-Baraniec, Ściernie-Bieruń-Nowy (pismo z 13.05.2022 r. zn. IRETS4.452.9.2022.KK.5. ISW-00913-1; odpowiedź na wezwanie RDOŚ w Katowicach zn. WOOS.4201.6.2017.AS3.18). W związku z poprawą stanu nawierzchni torowiska planowana inwestycja wpłynie korzystnie na warunki rozprzestrzeniania się hałasu od przejeżdżających pociągów. Przedsięwzięcie polegać będzie bowiem głównie na odtworzeniu układu torowego i jego modernizacji z zastosowaniem nowoczesnego torowiska wyposażonego m. in. w szyny zgrane w tory bezстыkowe na podkładach strunobetonowych i podsypce tłuczniowej, co określono w pkt. II.1. sentencji decyzji. Wymiana torowiska na nowe pozwoli wyeliminować lokalne wady szyn czy podkładów, które mają istotny wpływ na emisję hałasu pochodzącego od przejeżdżających pociągów.

Jednak pomimo zastosowania nowoczesnych rozwiązań, które zmniejszą oddziaływanie akustyczne, konieczne jest w niektórych miejscach zastosowanie specjalnych środków

obniżających poziomy hałasu, w postaci absorberów przyszynowych o redukcji hałasu toczenia nie mniejszej niż 2 dB(A), których lokalizację wskazano w pkt. II.4. w sentencji decyzji. Łącznie zastosowane zostaną absorbery przyszynowe na długości 1 570 m linii kolejowych.

Zgodnie z art. 114 ust. 4 ustawy Poś w przypadku zabudowy mieszkaniowej, szpitali, domów pomocy społecznej lub budynków związanych ze stałym albo czasowym pobytem dzieci i młodzieży, zlokalizowanych na granicy pasa drogowego lub przyległego pasa gruntu w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach. W przypadku przedmiotowego odcinka linii kolejowej obiekty, o których mowa w art. 114 ust. 4 ustawy Poś nie występują. Zgodnie z art. 114 ust. 3 ustawy Poś, jeżeli na terenach zamkniętych oraz na terenach przeznaczonych do działalności produkcyjnej, składowania i magazynowania znajduje się zabudowa mieszkaniowa, szpitale, domy pomocy społecznej lub budynki związane ze stałym albo czasowym pobytem dzieci i młodzieży, ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach. W przypadku przedmiotowego odcinka linii kolejowej, na terenach zamkniętych z nią związanych, znajduje się 7 budynków mieszkalnych. W ROŚ dokonano sprawdzenia, czy poziom hałasu wewnątrz pomieszczeń tych budynków spełnia wymagania określone w normie PN-B-02151-3:2015-10, które wykazały, że w przypadku przedmiotowych linii kolejowych nie dojdzie do przekroczenia wartości dopuszczalnych poziomu hałasu wewnątrz pomieszczeń budynków mieszkalnych. Oceniając możliwość skumulowanego oddziaływania w zakresie akustycznym, należy stwierdzić, że może ono być rozpatrywane w różnych konfiguracjach. Dotyczyć może bowiem hałasu pochodzącego z obszaru, na którym znajdują się jeszcze inne linie kolejowe, nieobjęte zakresem przewidywanych prac, pochodzącego od dróg oraz innych źródeł. Do analizy oddziaływania skumulowanego uwzględniono odcinki linii kolejowych krzyżujących się lub przebiegających w pobliżu linii kolejowych będących przedmiotem analizowanego przedsięwzięcia, w tym:

- a) początkowy odcinek LK885 – wspólne oddziaływanie linii LK885 oraz bocznic kolejowej KWK Piast,
- b) od km około 3,800 do km około 4,600 LK885 – wspólne oddziaływanie linii LK885, LK179 oraz bocznic kolejowej,
- c) od km około 13,000 do km około 13,400 LK179 – wspólne oddziaływanie linii LK179 oraz bocznic kolejowej KWK Piast,
- d) od km 0,647 do km około 1,300 LK179 – wspólne oddziaływanie linii LK179, LK142, LK169 i LK139,
- e) od km -0,246 do km około 1,100 LK169 – wspólne oddziaływanie linii LK179, LK142, LK169 i LK139,
- f) od km około 15,300 do km około 16,200 LK169 – wspólne oddziaływanie linii LK169 i LK140.

Ponadto w obliczeniach oddziaływania skumulowanego uwzględniono efekt wspólnych oddziaływań akustycznych na odcinku od km około 4+900 do km około 5+300 linii kolejowej LK179 z istniejącą drogą europejską E 75 (Droga krajowa nr 1). Z uwagi na wyposażenie DK1 w obszarze kumulacji oddziaływań akustycznych w ekrany akustyczne, nie dojdzie do przekroczenia wartości dopuszczalnych poziomu hałasu w środowisku, w tej strefie analizy.

Teren realizacji analizowanej inwestycji pokrywa się częściowo z obszarem projektowanego przebiegu drogi S1:

- we wschodniej części, w miejscowości Bieruń, analizowane zamierzenie przecina się z projektowaną drogą S1. W tym miejscu zaplanowano budowę drogi równoległej wraz z parkingiem po stronie południowej LK885 w związku z likwidacją istniejącego przejazdu kolejowo – drogowego w km 2,759 LK885,
- w związku z rozbiórką i budową nowego obiektu – wiaduktu w km 13,634 LK179.

Z przedstawionych analiz, uwzględniających oddziaływanie sąsiadujących linii kolejowych wynika, że od km -0,100 do km 0+050 linii kolejowej LK 169 i od km 0+150 do km 0+300 linii kolejowej LK169 należy zastosować amortyzatory szynowe charakteryzujące się redukcją hałasu nie mniejszą niż 2 dB, co wskazano w warunku niniejszej decyzji, których zadaniem będzie ograniczenie łącznego oddziaływania linii kolejowych nr LK179, LK142, LK169 i LK139. W pozostałych przypadkach nie będzie konieczności stosowania zabezpieczeń akustycznych w postaci ekranów akustycznych w stosunku do łącznego oddziaływania z liniami kolejowymi.

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

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

Wymagany zakres prac w systemie zasilania na poszczególnych odcinkach układu zasilania sieci trakcyjnej dla analizowanych linii kolejowych przewiduje:

- budowę nowej podstacji trakcyjnej PT Bieruń, zlokalizowanej w km. 12+000 linii nr 179, wyposażonej w dwa zespoły prostownikowe i zasilanej dwoma liniami 15 kV z Głównego Punktu Zasilania KWK Piast, z budową zasilaczy trakcyjnych,
- dla podstacji PT Tychy, zwiększenie przekrojów kabli zasilaczy trakcyjnych zasilających sieć trakcyjną linii nr 179.

W zakresie linii zasilających przewiduje się następujący zakres robót: budowę zasilania: budynków nastawni, urządzeń srk, szaf oświetleniowych i EOR, szaf przejazdowych, przepompowni odwodnienia stacji /dobrych i zlokalizowanych zgodnie z wytycznymi branży sanitarnej na etapie projektu budowlanego/, urządzeń teletechnicznych, technologicznych na peronach zgodnie z wytycznymi oraz budowę oświetlenia zewnętrznego, ogrzewania rozjazdów EOR i przebudowę kolizji/skrzyżowań linii energetycznych z linią kolejową na podstawie uzyskanych warunków technicznych od Operatorów Sieci Dystrybucyjnej (OSD). Podstawowe zasilanie urządzeń przewiduje się od OSD, poprzez istniejącą sieć elektroenergetyczną. Nie przewiduje się budowy linii potrzeb nietrakcyjnych wzdłuż całego zakresu przedsięwzięcia ze względu na duże zagęszczenie infrastruktury lokalnego operatora sieci dystrybucyjnej. Zasilanie odbiorów nietrakcyjnych przewiduje się od OSD, poprzez istniejącą sieć elektroenergetyczną.

Analizując zakres planowanego przedsięwzięcia pod kątem możliwości oddziaływania elektromagnetycznego, stwierdzono, że oddziaływanie to nie będzie znaczące.

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

Ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów, na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, związane będą z prowadzeniem bieżących remontów, utrzymaniem i konserwacją linii kolejowej

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

Zgodnie z definicją zawartą w art. 3 pkt 24 ustawy Poś, linie kolejowe nie są zaliczane do zakładów, w których może wystąpić poważna awaria przemysłowa, możliwa jest na nich jedynie poważna awaria w transporcie. Potencjalne awarie mogą się zdarzyć wzdłuż odcinka linii, na placu, zapleczu budowy oraz na drogach i w obiektach terenu kolejowego. Mogą obejmować również tereny stacji (stacje towarowe, rampy, tory odstawcze). Każda poważna awaria wiąże się z zagrożeniem dla środowiska oraz zdrowia, życia ludzi i zwierząt (poprzez pożar, wybuch, zapylenie, skażenie chemiczne, biologiczne) oraz z zanieczyszczeniem różnych komponentów środowiska. W przypadku wystąpienia poważnej awarii jak np. wykolejenie się składu z udziałem substancji niebezpiecznych może dojść do zanieczyszczenia w postaci substancji ropopochodnych (oleje, smary). W takich przypadkach zanieczyszczenia mają charakter ograniczony przestrzennie. Znikomy jest również zasięg rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń pyłowych oraz ich osiadania na powierzchni gruntu. W odległości ok 166 m od linii kolejowej nr 169 znajduje się strefa ochrony pośredniej ujęcia wody, przewiduje się, że w przypadku poważanej awarii strefa ta znajdzie się poza zasięgiem oddziaływania zanieczyszczenia. Poważnym awariom w transporcie kolejowym przeciwdziałają w znacznym stopniu zastosowane zabezpieczenia techniczne, organizacyjne oraz stosowane przepisy normujące zasady zachowania bezpieczeństwa w transporcie, w tym w transporcie towarów niebezpiecznych.

Planowana inwestycja polega na przebudowie istniejących już linii kolejowych i nie spowoduje istotnych, zauważalnych zmian w krajobrazie. W ramach inwestycji nie przewiduje się także budowy ekranów akustycznych, które, jako nowy element infrastruktury mogłyby wpłynąć na odbiór otoczenia.

Planowane przedsięwzięcie dotyczy w większości istniejących już linii kolejowych, w związku z czym prognozuje się, że na etapie eksploatacji nie wystąpi negatywne oddziaływanie na dobra materialne, zabytki oraz krajobraz kulturowy. Planowane przedsięwzięcie przyczyni się do polepszenia warunków eksploatacyjnych analizowanych linii kolejowych. Prace na liniach polegające na poprawie jakości infrastruktury kolejowej zmniejszą emisję drgań do otoczenia, co pozytywnie wpłynie na oddziaływanie na obiekty zabytkowe. W buforze 200 m od linii kolejowych zidentyfikowano 95 zabytków wpisanych do ewidencji zabytków, w tym wynikających z ustaleń ochrony w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. W bezpośrednim sąsiedztwie (w pasie do 20 m), usytuowanych jest 13 zabytków. Ponadto zidentyfikowano 11 zabytków wpisanych do rejestru zabytków należących do Zespołu zabudowy dawnego Browaru Obywatelskiego w Tychach przy ulicy Browarowej 7 w odległości od 50 m do 200 m od LK169. W buforze 200 m od linii kolejowych nie zidentyfikowano stanowisk archeologicznych. Najbliżej linii kolejowych zlokalizowane jest stanowisko archeologiczne – Osada nowożytna zlokalizowana w odległości ok. 210 m od LK 169 w km 7,930 w Łaziskach Górnych.

Prace na analizowanych liniach kolejowych przebiegać będą w strefie obejmującej linię kolejową oraz tereny bezpośrednio do niej przyległe – obszar kolejowy. Na etapie budowy podstawowym źródłem oddziaływania na zabytki będą wibracje (drgania) i uszkodzenia mechaniczne maszynami budowlanymi (mniej prawdopodobne, bo związane z sytuacją awaryjną i błędem operatora). Drgania mechaniczne mogą być wywołane m.in. w wyniku

ruchu pojazdów i pracy sprzętu budowlanego i rozprzestrzeniają się w postaci fal sprężystych, np. za pośrednictwem podłoża. Siła oddziaływania na obiekt w wyniku wibracji jest uzależniona od kilku czynników takich jak: lokalizacja źródła drgań czy częstotliwość drgań. Im bliżej znajduje się źródło drgań, tym skala oddziaływania na konstrukcję zabytku jest większa. Organizacja zaplecza budowy, placów manewrowych, baz materiałowych, parkingów maszyn i urzędzeń specjalistycznych także stanowią potencjalne zagrożenie dla istniejących obiektów zabytkowych. W celu minimalizacji potencjalnego oddziaływania przewiduje się lokalizację zaplecza budowy i baz materiałowych w taki sposób, aby w sąsiedztwie obiektów zabytkowych nie magazynować materiałów oraz nie zbierać odpadów, a także nie lokalizować parkingów i baz paliwowych. Dzięki czemu ograniczone zostanie zagrożenie związane z drganiem przenoszonym z pracujących urzędzeń poprzez podłoże na obiekty zabytkowe oraz pyleniem wzbudzonym przejeżdżającymi pojazdami. Jak wynika z raportu warunki prowadzenia prac w obrębie obiektów wpisanych do rejestru zabytków będą uzgadniane z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków w Katowicach. Zachowanie obiektów w stanie nienaruszonym wymaga bowiem zastosowania szczególnych środków ostrożności, opartych na przestrzeganiu wytycznych konserwatorskich uzgodnionych przed rozpoczęciem realizacji, określających zakres i sposób wykonania planowanych robót.

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

Odnosząc się do oddziaływania na dobra materialne, należy wskazać, że Inwestor Zakładu wyjścia infrastruktury kolejowej poza granice terenów zamkniętych jednak w obszarze kolejowym. W ramach LK885 przewiduje się przebudowę istniejącego odcinka linii kolejowej (z wykorzystaniem infrastruktury niewielkiej części bocznicy KWK Piast) wraz z odbudową fragmentu linii i włączeniem w linię kolejową nr 179. Docelowo linia kolejowa LK885 będzie miała długość 5,590 km. Kwestie władania terenem, na którym będzie zlokalizowana linia kolejowa 885 na odcinku od km 0+000 do km 2+600 będą przedmiotem uzgodnień stron między Wnioskodawcą a dotychczasowym władającym tym terenem.

W związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia nastąpi remont, a także rozbiórka obiektów inżynierskich i budowa nowych, rozbiórka istniejących peronów i budowa nowych, remont i rozbiórka obiektów kubaturowych, przebudowa przejazdów drogowo-kolejowych, jak również likwidacja przejazdów, budowa drogi równoległej wraz z parkingiem po stronie południowej LK 885 (w związku z likwidacją przejazdu). Na etapie budowy konieczne będzie także czasowe zajęcie terenu pod zaplecze budowy, bazy materiałowe, magazyny odpadów. Zakłada się racjonalne gospodarowanie przestrzenią w zakresie lokalizowania baz materiałowych, zapleczy budowy czy placów manewrowych przy wykorzystaniu terenów już przekształconych, w rejonie stacji i bocznic nieużytkowanych lub o ograniczonym zakresie użytkowania, nieużytków, terenów z zabudową usługową, przemysłową, magazynową, najlepiej bez skupisk zieleni wysokiej. Zaplecze budowy, bazy materiałowe oraz parkingi sprzętu i maszyn będą lokalizowane poza siedliskami przyrodniczymi oraz stanowiskami gatunków roślin i zwierząt chronionych w ramach Dyrektywy Siedliskowej i Ptasiej, a także

poza terenami znajdującymi się w bliskiej odległości od obiektów zabytkowych co wskazano w pkt. I.2.A.1. niniejszej decyzji.

Analizowana inwestycja wpisuje się w cele w celu sporządzonego przez Komisję Europejską dokumentu pn. „Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Ramy polityczne na okres 2020–2030 dotyczące klimatu i energii” (z dnia 22 stycznia 2014 r.) wraz z towarzyszącą mu oceną skutków (impact assessment). Dokument ten określa nowe założenia polityki energetyczno – klimatycznej Unii Europejskiej w perspektywie do 2030 r., które dotyczą m.in.: redukcji emisji gazów cieplarnianych o 40% do 2030 r., w porównaniu do wielkości emisji w roku bazowym 1990 i utrzymania poprawy efektywności energetycznej, poprzez zwiększenie poziomu oszczędności energii o ok. 25% do 2030 r. W dokumencie tym zwrócono uwagę, że należy położyć nacisk na poprawę efektywności systemu transportowego oraz dalszy rozwój i stosowanie pojazdów elektrycznych.

„Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030” przyjęty przez Radę Ministrów w październiku 2013 r. wskazuje, iż sektor transportu jest szczególnie wrażliwy na zmiany klimatu. W przypadku transportu kolejowego zwrócono uwagę na jego wrażliwość w szczególności na incydentalne zjawiska klimatyczne. Dostosowanie się transportu do skutków zmian klimatu powinno być podejmowane jednocześnie z działaniami ograniczającymi emisję gazów cieplarnianych. Planowane przedsięwzięcie realizuje te cele, a zwłaszcza cel 3. dokumentu odnoszący się do rozwoju transportu w warunkach zmian klimatu, który wyróżnia dwa kierunki działań do realizacji: wypracowywanie standardów konstrukcyjnych uwzględniających zmiany klimatu – poprzez modernizację infrastruktury kolejowej i zarządzanie szlakami komunikacyjnymi w warunkach zmian klimatu – poprzez wdrożenie procedur zapewniających utrzymanie przejezdności niezależnie od zdarzeń atmosferycznych.

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

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

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

W związku z realizacją przedsięwzięcia nastąpi usunięcie drzew i krzewów, co skutkować może utratą roślinności wysokiej zapewniającą sekwestrację dwutlenku węgla. Skutkiem tego będzie obniżenie lokalnego potencjału roślinności w zakresie możliwości asymilacji dwutlenku węgla, jednak w ogólnym bilansie emisji nie będzie to miało znaczącego wpływu. Podsumowując, wpływ inwestycji na klimat i jego zmiany na tym etapie będzie mało istotny. Emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie koncentrować się w obrębie prowadzonych prac i ustąpi po zakończeniu budowy.

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

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

Planowane przedsięwzięcie przyczyni się do rozwoju transportu kolejowego a przedmiotowe linie kolejowe, zwiększą swoją atrakcyjność przewozową. Realizacja przedsięwzięcia poprawi jakość infrastruktury i przyczyni się do wzrostu płynności ruchu, co wpłynie na poprawę efektywności energetycznej. Na skutek przejęcia części ruchu drogowego, zarówno indywidualnego, jak i publicznego nastąpi zmniejszenie ilości zużywanego paliwa, co będzie miało bezpośrednie przełożenie na redukcję emisji gazów cieplarnianych do powietrza.

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

Zjawiska atmosferyczne mogą powodować wydarzenia kolejowe tj. niepożądane sytuacje zaistniałe w systemie transportu kolejowego lub w jego otoczeniu, zakłócające realizację procesu przewozowego w szczególności powodujące zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego. W raporcie analizowano również podatność infrastruktury kolejowej na oddziaływanie związane ze zmianami klimatu, w tym na działanie niskich lub wysokich temperatur, silne wiatry, wyładowania atmosferyczne, opady deszczu oraz mgły. Z analizy wynika, że dla przedmiotowego projektu nie zachodzi konieczność proponowania działań/środków zaradczych. Zjawiska związane ze zmianami klimatu mają charakter utrudnień eksploatacyjnych, które w niewielkim stopniu zakłócają działanie infrastruktury kolejowej, w związku z czym nie jest konieczne proponowanie działań ograniczających ich negatywny wpływ na infrastrukturę kolejową. Niemniej jednak inwestor stosuje profilaktyczne rozwiązania, dzięki którym infrastruktura kolejowa jest odporniejsza na skutki związane z intensywnymi zjawiskami pogodowymi będącymi następstwem zmian klimatu, w tym, w celu zminimalizowania oddziaływania:

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

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

Biorąc pod uwagę powyższe działania należy stwierdzić, że mają one na celu dostosowanie planowanej do przebudowy infrastruktury kolejowej do zachodzących zmian klimatu, tak by ryzyko zagrożeń w funkcjonowaniu układu kolejowego związanych z występowaniem zjawisk ekstremalnych powodowanych zmianami klimatu sprowadzone było do poziomu nieistotnego.

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

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

Nie przewiduje się, z uwagi na oddziaływanie ograniczające się do bliskiego sąsiedztwa linii kolejowej oraz oddalenie (ponad 28 km) od granicy państwa, znaczącego oddziaływania transgranicznego. Nie istnieje zatem konieczność przeprowadzania postępowania transgranicznego.

Linie kolejowe, zaliczają się do przedsięwzięć wymienionych w art. 135 z ustawy Poś, dla których w przypadku przekroczeń standardów jakości środowiska można utworzyć obszar ograniczonego użytkowania. Jednak z przedstawionych analiz wynika, że nie jest konieczne zastosowanie tego środka prawnego, na obecnym etapie postępowania, ponieważ przy zastosowaniu odpowiednich środków minimalizujących oddziaływanie (w zakresie hałasu) będą dotrzymane standardy jakości środowiska. Postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia zostało przeprowadzone z oceną oddziaływania na środowisko. Wobec powyższego w postępowaniu został zapewniony udział społeczeństwa.

Obwieszczeniem z 29 września 2023 r. zn. WOOS.4201.6.2017.AS3.31 RDOŚ w Katowicach, podał do publicznej wiadomości informacje, o których mowa w art. 33 ustawy oos, a w szczególności, że w terminie od 9 października 2023 r. do 7 listopada 2023 r., każdy może składać uwagi i wnioski do tutejszego organu w formie pisemnej, ustnej do protokołu lub za pomocą środków komunikacji elektronicznej, bez konieczności opatrywania ich kwalifikowanym podpisem elektronicznym.

Powyższe obwieszczenie było zamieszczone:

- w terminie od 2 października 2023 r. do 7 listopada 2023 r., na tablicy ogłoszeń oraz na stronie internetowej, w BIP-ie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach,
- w terminie od 5 października 2023 r. do 19 października 2023 r. na tablicy ogłoszeń oraz BIP-ie Urzędu Miasta Tychy,
- w terminie od 5 października 2023 r. do 8 listopada 2023 r. na tablicy ogłoszeń oraz BIP-ie Urzędu Miasta Łaziska Górne,
- w terminie od 3 października 2023 r. do 8 listopada 2023 r. na tablicy ogłoszeń oraz BIP-ie Urzędu Miejskiego w Orzeszu,
- w terminie od 3 października 2023 r. do 7 listopada 2023 r. na tablicy ogłoszeń oraz BIP-ie Urzędu Gminy w Bieruniu,
- w terminie od 2 października 2023 r. do 8 listopada 2023 r. na tablicy ogłoszeń oraz BIP-ie Urzędu Gminy Wiry.



Z uwagi na zbyt krótki termin wywieszenia obwieszczenia w Urzędzie Miasta Tychy udział społeczeństwa w tym mieście został ponowiony poprzez obwieszczenie zn. WOOŚ.4201.6.2017.AS3.32 z 30 listopada 2023 r., w którym RDOŚ w Katowicach, ponownie podał do publicznej wiadomości informacje, o których mowa w art. 33 ustawy oos, a w szczególności, że w terminie od 1 grudnia 2023 r. do 30 grudnia 2023 r., każdy może składać uwagi i wnioski do tutejszego organu w formie pisemnej, ustnej do protokołu lub za pomocą środków komunikacji elektronicznej, bez konieczności opatrywania ich kwalifikowanym podpisem elektronicznym.

Powyższe obwieszczenie było zamieszczone:

- w terminie od 30 listopada 2023 r. do 30 grudnia 2023 r., na tablicy ogłoszeń oraz na stronie internetowej, w BIP-ie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach,
- w terminie od 30 listopada 2023 r. do 2 stycznia 2024 r. na tablicy ogłoszeń oraz BIP-ie Urzędu Miasta Tychy.

Podczas udziału społeczeństwa wpłynęło pismo z 19 grudnia 2023 r. firmy MARBET WIL Sp. z o. o. z siedzibą w Gliwicach, w którym zwrócono uwagę na potrzebę zawarcia w decyzji warunków nakazujących inwestorowi stosowanie w fazie projektowania, produkcji oraz realizacji technologii i rozwiązań nie powodujących zużycia wody i wykorzystujących odpady w ponad połowie składu, jako działania promujące technologie zielone.

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

Po przeprowadzeniu oceny oddziaływania na środowisko, obejmującej:

- 1) weryfikację raportu o oddziaływaniu na środowisko,
- 2) uzyskanie opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Tychach na etapie stwierdzania konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a następnie w trakcie jej trwania,
- 3) zapewnienie udziału społeczeństwa

RDOŚ w Katowicach, zawiadomił strony (obwieszczeniem zn. WOOŚ.4201.6.2017.AS3.33 z 26 stycznia 2024 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) i orzekł jak w sentencji.

Pismem Nr IRETS4.452.26.2023.KK.7. ISW-00913-I z 7 września 2023 r. pełnomocnik inwestora wystąpił z wnioskiem o nadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rygoru natychmiastowej wykonalności.

Decyzji niniejszej nadano rygor natychmiastowej wykonalności. Zgodnie z art. 108 § 1 Kpa, decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. W toku postępowania Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, działając przez pełnomocnika, złożyła wniosek nr IRETS4.452.26.2023.KK.7. ISW-00913-I z 7 września 2023 r., o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności niniejszej decyzji. Pełnomocnik inwestora wnioskując o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności wskazał, iż kieruje się ważnym interesem społecznym oraz wyjątkowo ważnym interesem strony.

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

Istotnym z punktu widzenia interesu społecznego uzasadnieniem dla nadania rygoru wydawanej decyzji jest także konieczność poprawy jakości i bezpieczeństwa ruchu. Realizacja projektu umożliwi przede wszystkim lepszą dostępność komunikacyjną na terenie województwa śląskiego co przyczyni się do poprawy konkurencyjności transportu kolejowego oraz poprawy wykorzystania kolei w transporcie aglomeracyjnym konurbacji górnośląskiej. Realizacja inwestycji wspomogą zachowanie zrównoważonego rozwoju województwa śląskiego przy tworzeniu przestrzennej i funkcjonalnej struktury regionu. Inwestycja przyniesie wiele korzyści społecznych jak rozwój poprzez zwiększenie szybkości i częstotliwości kursowania – powiązań na odc. Orzesze Jaśkowice – Nowy Bieruń, wykorzystanie układu kolejowego do obsługi pasażerskiej wewnątrz miasta, zwiększenie, a przynajmniej utrzymanie udziału kolei w obsłudze towarowej stref przemysłowych oraz zaopatrzenia miasta. Będzie to miało pozytywny wpływ na zwiększenie dostępności mieszkańców regionu do transportu kolejowego zarówno w kontekście dojazdów do pracy, do ośrodków usług i kultury. Zwiększenie mobilności ludności na tym terenie wpłynie także na stymulowanie rozwoju społeczno-gospodarczego regionu.

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

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

W związku z wypełnieniem przez wnioskodawcę wymogów formalnych do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w tym również wykazania ważnego interesu społecznego, oraz po szczegółowym przeanalizowaniu specyfiki planowanego przedsięwzięcia we wszystkich aspektach środowiskowych, a także biorąc pod uwagę stanowisko zawarte w opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Tychach, RDOŚ w Katowicach, orzekł jak w sentencji decyzji.

#### POUCZENIE

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

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania, strona ma prawo do zrzeczenia się wniesienia odwołania składając stosowne oświadczenie organowi, który decyzję wydał, nie później niż w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji (art. 127a § 1 Kpa). Z dniem doręczenia Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Katowicach oświadczenia

o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania decyzja staje się ostateczna i prawomocna (art. 127a § 2 Kpa). Skutkiem zrzeczenia się odwołania jest niemożność zaskarżenia decyzji do organu odwoławczego i wniesienia skargi do sądu administracyjnego.

Decyzja podlega wykonaniu przed upływem terminu do wniesienia odwołania, jeżeli jest zgodna z żądaniem wszystkich stron lub jeżeli wszystkie strony zrzekły się prawa do wniesienia odwołania (art. 130 § 4 Kpa). Zgodnie z art. 57 § 5 pkt 2 Kpa w przypadku wnoszenia odwołania w drodze przesyłki pocztowej czynność ta będzie skuteczna poprzez jej nadanie wyłącznie w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (tj. w placówce Poczty Polskiej S.A.) albo placówce pocztowej operatora świadczącego pocztowe usługi powszechne w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej albo państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym. Nadanie pisma w placówce innego operatora będzie skuteczne o ile zostanie ono doręczone przed upływem terminu na jego złożenie.

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

Otrzymują:

1. PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE SPÓŁKA AKCYJNA

przez pełnomocnika - Pan dane osobowe zanonimizowano; 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 Tychach

ul. Budowlanych 131; 43-100 Tychy

Zgodnie z Ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (t.j. Dz. U. z 2023 r.

poz. 2111), za wydanie zmiany decyzji uiszczono opłatę skarbową na konto Urzędu Miasta Katowice.