



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KATOWICACH**

Katowice, 26 września 2022

WOOS.420.19.2022.AS3.7

**DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 735 z późn. zm.) - dalej zwanej Kpa oraz art. 71 ust. 1, art 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t, art. 84, art. 85 Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 z późn. zm.) - dalej zwanej ustawą oos, po rozpatrzeniu wniosku z 26 maja 2022 r. nr IRETS4.452.7.2022.AŁ.5.ISW-00847-I PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74, działającej przez pełnomocnika, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

orzekam

- I. Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa wiaduktu kolejowego w ciągu linii kolejowej nr 131 w km 27,975 wraz z budową drogi powiatowej nr 3261S (ul. Świętego Wojciecha) w Radzionkowie w ramach zadania pn.: LOT A - Prace na linii kolejowej 131 na odcinku Chorzów Batory (km 5,900) - Nakło Śląskie (km 29,000) w ramach projektu POIiŚ 5.1-14 pn.: „Prace na linii kolejowej C-E 65 na Odc. Chorzów Batory - Tarnowskie Góry - Karsznice - Inowrocław - Bydgoszcz – Maksymilianowo””.
- II. Ustalić następujące warunki realizacji przedsięwzięcia:
 - 1) zaplecze budowy, bazę materiałową oraz miejsca parkowania pojazdów i sprzętu budowlanego należy zlokalizować na utwardzonym, szczelnym podłożu lub uszczelnić (np. geomembraną) i wyposażyć w środki techniczne i chemiczne do usuwania lub neutralizacji substancji (miejscowe maty izolacyjne, sorbenty sypkie),
 - 2) operacje tankowania pojazdów i sprzętu budowlanego prowadzić w miejscach z uszczelnionym podłożem (np. miejscowe maty izolacyjne), wyposażonych w sorbenty do neutralizacji wycieków paliw i płynów eksploatacyjnych,
 - 3) naprawy maszyn i pojazdów prowadzić poza terenem przedsięwzięcia w warsztatach naprawczych,

- 4) prace na terenie budowy należy prowadzić w porze dziennej między godziną 6⁰⁰ a 22⁰⁰, za wyjątkiem robót, których prowadzenie w sposób ciągły jest uzasadnione technologicznie i organizacyjnie np. wylewanie fundamentów.

Uzasadnienie

Wnioskiem z 26 maja 2022 r. nr IRETS4.452.7.2022.AŁ.5.ISW-00847-I PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74, działająca przez pełnomocnika, zwróciła się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach – dalej RDOŚ w Katowicach, o wydanie decyzji o środowiskowych dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa wiaduktu kolejowego w ciągu linii kolejowej nr 131 w km 27,975 wraz z budową drogi powiatowej nr 3261S (ul. Świętego Wojciecha) w Radzionkowie w ramach zadania pn.: LOT A - Prace na linii kolejowej 131 na odcinku Chorzów Batory (km 5,900) - Nakło Śląskie (km 29,000) w ramach projektu POIIŚ 5.1-14 pn.: „Prace na linii kolejowej C-E 65 na Odc. Chorzów Batory - Tarnowskie Góry - Karsznice - Inowrocław - Bydgoszcz – Maksymilianowo”.

Organem właściwym do prowadzenia postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji w zakresie linii kolejowych, zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t ustawy oos, jest RDOŚ w Katowicach.

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

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

- 1) wniosek z 26 maja 2022 r. nr IRETS4.452.7.2022.AŁ.5.ISW-00847-I złożony przez pełnomocnika działającego na podstawie upoważnienia nr IOR.0280.226/2021 z 20 grudnia 2021 r., udzielonego przez PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74,
- 2) kartę informacyjną przedsięwzięcia, sporządzoną w maju 2022 r. przez zespół autorski firmy TDM Projekt Sp. z o.o. z siedzibą w Krakowie, za który podpisał się kierujący zespołem, wraz z załącznikami zwaną dalej KIP,
- 3) pismo pełnomocnika inwestora z 10 czerwca 2022 r. nr IRETS4.452.7.2022.AŁ.6.ISW-00847-I, złożone w odpowiedzi na wezwanie RDOŚ w Katowicach, do którego dołączono kopię mapy ewidencyjnej w wersji elektronicznej, obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie wraz z licencją Starosty Powiatu Tarnogórskiego zn. GP.Z.6642.2.91.2022.EG_2413_CL1 z 14 stycznia 2022 r.,
- 4) e-pismo pełnomocnika inwestora z 20 lipca 2022 r. nr IRETS4.452.7.2022.AŁ.7.ISW-00847-I, złożone w odpowiedzi na wezwanie RDOŚ w Katowicach,
- 5) opinię sanitarną z 1 sierpnia 2022 r. znak ZNS.9027.6.16.106.2022 Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bytomiu,
- 6) opinię z 4 sierpnia 2022 r. znak GL.RZŚ.435.65.2022.KJ Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

Wyżej przedstawione dokumenty były podstawą do analizy i oceny wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

Jak wynika z przedłożonych dokumentów – wniosku pełnomocnika inwestora, liczba stron w postępowaniu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, przekracza 10.

Wobec powyższego, o czynnościach organu strony były zawiadamiane obwieszczeniami, umieszczanymi na tablicy ogłoszeń w siedzibie RDOŚ w Katowicach przy pl. Grunwaldzkim 8-10, na stronie internetowej www.katowice.rdos.gov.pl. Dodatkowo zawiadomienie o wszczęciu postępowania było zamieszczone na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Radzionków oraz w Biuletynie Informacji Publicznej tamtejszego urzędu.

Dane o złożonym wniosku zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie (EKOPORTAL) prowadzonym przez RDOŚ w Katowicach oraz w systemie „Baza danych o ocenach oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz strategicznych ocenach oddziaływania na środowisko” prowadzonym przez Generalną Dyрекcyję Ochrony Środowiska.

Planowane przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie oddziaływać na środowisko, o których mowa w §3 ust. 2 pkt 1 w związku z §2 ust. 1 pkt 29 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 r., poz. 1839 z późn. zm.).

Wobec powyższego, na podstawie art. 63 cyt. wyżej ustawy, należało stwierdzić czy dla planowanego przedsięwzięcia zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. W toku postępowania, na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 2 i 4 ustawy oos, należało uzyskać opinię organów odpowiednio: inspekcji sanitarnej oraz właściwego do wydania oceny wodnoprawnej. W przedmiotowej sprawie, z uwagi na położenie wiaduktu w ciągu linii kolejowej w Radzionkowie, wymagane było uzyskanie opinii od Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bytomiu oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

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

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bytomiu w opinii sanitarnej z 1 sierpnia 2022 r. znak ZNS.9027.6.16.106.2022, wyraził stanowisko o odstąpieniu od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w opinii z 4 sierpnia 2022 r. znak GL.RZŚ.435.65.2022.KJ (data wpływu do tut. organu: 10 sierpnia 2022 r.) również stwierdził, że dla planowanego przedsięwzięcia nie ma obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i jednocześnie określił warunki jego realizacji.

Z zachowaniem zasady czynnego udziału stron w postępowaniu, zgodnie z art. 10 § 1 Kpa, RDOŚ w Katowicach zawiadomił strony postępowania o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz o możliwości zapoznania się z zebrany materiał dowodowy i złożenia ewentualnych uwag, obwieszczeniem z 24 sierpnia 2022 r., znak: WOOŚ.420.19.2021.AS3.6. Do dnia wydania niniejszej decyzji żadna ze stron postępowania nie zgłosiła się do tutejszego organu, aby zapoznać się z aktami sprawy. Strony postępowania nie wniosły też uwag i wniosków.

Na podstawie art. 80 ust. 2 ww. ustawy oos, właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony. Nie dotyczy to decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla linii

kolejowej. Wobec powyższego wydanie niniejszej decyzji nie jest uzależnione od stwierdzenia zgodności lokalizacji planowanego przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie na terenie województwa śląskiego w gminie miejskiej Radzionków, w powiecie tarnogórskim, na działkach o numerach ewidencyjnych 237, 1082/166, 1083/166, 1231/182, 1233/181, 1234/181, 1239/178, 1240/178, 1241/177, 1242/177, 1243/177, 1244/176, 1245/176, 1246/176, 1247/176, 1248/176, 1249/173, 1250/173, 1251/173, 1252/240, 1254/173, 1396/113, 1596/169, 1597/169, 1598/169, 207/96, 210/96, 211/101, 214/102, 215/106, 218/106, 221/108, 224/108, 301/107, 302/107, 360/96, 362/96, 378/179, 379/179, 380/180, 381/180, 386/188, 389/182, 390/181, 415/172, 415/172, 483/167, 544/167, 545/171, 605/113, 636/96, 639/96, 640/101, 643/102, 644/106, 645/106, 646/106, 647/106, 648/107, 649/107, 650/108, 651/108, 652/108, 653/108, 834/166, 837/166, 845/170; obręb Radzionków.

W ramach przedsięwzięcia planowana jest budowa wiaduktu kolejowego w ciągu linii kolejowej nr 131 w km 27,975 wraz z przebudową odcinka drogi powiatowej nr 3261S (ul. Świętego Wojciecha) w Radzionkowie, w formie dwupoziomowego skrzyżowania z przebiegiem drogi pod linią kolejową. Celem przedsięwzięcia jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i kolejowego oraz zwiększenie płynności ruchu pojazdów.

Projektowany zakres robót obejmuje:

- likwidację istniejącego przejazdu kolejowo – drogowego zlokalizowanego w poziomie szyn, w tym urządzeń zabezpieczających przejazd (sygnalizatory, rogatki itp.), istniejącego budynku infrastruktury kolejowej oraz kolidujących sieci uzbrojenia terenu,
- rozbiórkę fragmentu istniejącej drogi powiatowej o nawierzchni asfaltowej,
- wycinkę kolidującej z inwestycją zieleni,
- przebudowę oraz budowę odcinka drogi powiatowej nr 3261S na długości ok. 417 m (jezdni o nawierzchni asfaltowej, z jednostronną ścieżką pieszo – rowerową, fragmentem ścieżki pieszo – rowerowej zlokalizowanej po przeciwnej stronie w stosunku do ww. ścieżki oraz fragmentem chodnika dla pieszych), w tym przebudowę kolidujących z inwestycją sieci uzbrojenia terenu,
- budowę odcinka jezdni dodatkowej ul. Św. Wojciecha o długości ok. 250 m – droga o nawierzchni z kruszywa,
- budowę obiektu - wiaduktu kolejowego w km ok. 27,975 LK131.

Teren przedsięwzięcia znajduje się na obszarze przekształconym przez człowieka – częściowo na terenach rolnych, na terenach kolejowych oraz terenach dróg i zabudowy. Występuje na nim roślinność synantropijna, ruderalna oraz drzewa i krzewy. W sąsiedztwie inwestycji znajdują się tereny zabudowy mieszkaniowo – usługowej oraz mieszkaniowej jednorodzinnej. Najbliżej położonym ciekim jest Rów Świerkłaniecki – w odległości ok. 400 m na północny - wschód od inwestycji. W sąsiedztwie inwestycji nie występują zbiorniki wodne (najbliższy to mały staw położony w odległości ok. 400 m na północny - wschód od inwestycji).

Roboty budowlane będą wykonywane przy pomocy ogólnie stosowanych sprzętów i maszyn budowlanych (koparki, ładowarki, samochody samowyladowcze, dźwigi). Podczas realizacji prac wykorzystywane będą także narzędzia ręczne. Większość robót wykonywana będzie w granicach pasa kolejowego oraz pasa drogowego przedmiotowych dróg. Zaplecze budowy zostanie zorganizowane w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu oraz minimalne jego przekształcenie, jak najdalej od zabudowy mieszkaniowej.

Planowane przedsięwzięcie spowoduje uciążliwości na etapie wykonywania prac budowlanych (intensywna emisja hałasu, krótkookresowe zwiększenie zapylenia i emisji spalin, powstanie odpadów). Realizacja przedsięwzięcia będzie źródłem oddziaływania na środowisko o charakterze lokalnym, odwracalnym i ograniczonym w czasie.

Emisja hałasu z terenu realizacji przedsięwzięcia będzie związana z pracą typowych maszyn budowlanych, a także transportem surowców i materiałów, a także odpadów. Hałas powodowany przez pracę maszyn będzie minimalizowany poprzez: stosowanie sprawnych technicznie maszyn i urządzeń, harmonogram prac ograniczający ruch pojazdów i czas jednoczesnej pracy urządzeń, wyłączanie silników podczas przerw i postojów oraz sprawne posługiwanie się sprzętem budowlanym. W sentencji decyzji zawarto warunek (pkt II.4), aby prace budowlane prowadzić w porze dziennej (godz. 6⁰⁰ - 22⁰⁰), za wyjątkiem robót, których prowadzenie w sposób ciągły jest uzasadnione technologicznie i organizacyjnie.

Wpływ realizacji planowanego przedsięwzięcia na stan powietrza atmosferycznego będzie krótkotrwały i związany przede wszystkim z pracami rozbiórkowymi, ziemnymi i przechowywaniem sypkich materiałów budowlanych, będącymi głównie źródłem niezorganizowanej emisji pyłu. Ograniczenie zjawiska pylenia będzie możliwe poprzez odpowiednią organizację robót, placu budowy i transportu materiałów. Podczas transportu mas ziemnych oraz surowców mogących powodować pylenie stosowane będą przykrycia zabezpieczające przed pyleniem. Niezorganizowana emisja gazów (tlenek azotu, dwutlenek siarki, tlenek węgla, węglowodory) wynikać będzie ze spalania paliwa w silnikach maszyn i urządzeń budowlanych. W trakcie realizacji przedsięwzięcia wykorzystywane będą jedynie pojazdy posiadające aktualny przegląd techniczny. Nie przewiduje się istotnego wpływu etapu realizacji inwestycji na jakość powietrza.

Na etapie budowy powstawać będą głównie odpady z grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz odpady z grupy 15 - odpady opakowaniowe, sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach. Powstające odpady będą magazynowane selektywnie, w wyznaczonym miejscu lub w pojemnikach, a następnie przekazywane do dalszego zagospodarowania podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia. W czasie prowadzenia prac ziemnych powstanie konieczność zagospodarowania mas ziemnych. Warstwy gleby zdejmowane będą selektywnie i przyzbowane, tak by mogły być wykorzystane do zasypywania wykopów i rekultywacji terenu po zakończeniu realizacji inwestycji, na terenie placu budowy. Zgodnie z art. 2 pkt. 3 Ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 699), odpadem nie jest niezanieczyszczona gleba i inne materiały występujące w stanie naturalnym, wydobyte w trakcie robót budowlanych, pod warunkiem, że materiał ten zostanie wykorzystany do celów budowlanych w stanie naturalnym na terenie, na którym został wydobyty. Przy ponownym wykorzystaniu gleby wydobytej na etapie budowy należy wziąć także pod uwagę art. 101r ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1973 z późn. zm.), z którego wynika, że zabrania się używania do prac ziemnych gleby lub ziemi, w tym używanych do tych prac osadów pochodzących z dna zbiorników powierzchniowych wód stojących lub wód płynących, jeżeli jest przekroczona w nich dopuszczalna zawartość substancji powodująca ryzyko dla gruntów występujących w miejscu użycia tej gleby lub ziemi.

Przedsięwzięcie jest zlokalizowane w zasięgu jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) Rów Świerklaniecki o kodzie PLRW20006212652, posiadającej status naturalnej części wód. Stan JCWP, zgodnie z „Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza

Wisły”, przyjętym Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. poz. 1911 z późn. zm.), oceniony został jako zły (stan ekologiczny umiarkowany, stan chemiczny dobry). JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. W zlewni JCWP występuje presja komunalna. W programie działań zaplanowano działania podstawowe, obejmujące uporządkowanie gospodarki ściekowej, które są wystarczające, aby zredukować tę presję w zakresie wystarczającym dla osiągnięcia dobrego stanu. Ponadto planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w zasięgu jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o kodzie GW2000111, znajdującej się w regionie wodnym Małej Wisły, posiadającej słaby stan chemiczny i ilościowy, w związku z czym stan ogólny jednolitej części wód został oceniony jako słaby. Jednolita część wód podziemnych uznana została za zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych ze względu na intensywną eksploatację wód podziemnych, głównie w wyniku odwodnień wyrobisk górniczych, ingresję zasolonych wód i zjawisko ascenzji wód zasolonych.

Teren inwestycji znajduje się w zasięgu Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 330. Biorąc pod uwagę zakres planowanej inwestycji stwierdzono, że jej realizacja nie wpłynie negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których jest mowa w art. 56, art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2233 z późn. zm.), a ustanowionych w ww. planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Przedsięwzięcie położone jest poza terenami ochrony pośredniej strefy ochronnej ujęcia wody, obszarami chronionymi i obszarami szczególnego zagrożenia powodzią.

W ramach realizacji inwestycji zostanie wykonane odwodnienie drogi oraz wiaduktu. Wiadukt odwadniany będzie poprzez nadanie spadków ustroju nośnego w kierunku drenażu projektowanych za ścianami przyczółków. Drenaże wpięte będą do projektowanych studzienek kanalizacyjnych. Dla układu drogowego wykonane zostaną elementy odwodnienia w postaci kanalizacji deszczowej ze studniami ściekowymi oraz rewizyjnymi dla ul. Św. Wojciecha oraz rowów otwartych dla jezdni dodatkowej. Projektuje się rowy trapezowe o szerokości dna ok. 0,5 m. W ramach systemu odwodnienia obiektów planuje się budowę pompowni w rejonie przewidzianego do rozbiórki budynku nastawni kolejowej oraz kanalizacji deszczowej tłocznej kierującej wody opadowe i roztopowe do miejskiej kanalizacji ogólnospławnej.

Realizacja prac będzie wymagać naruszenia gruntu na skutek robót związanych z budową wiaduktu oraz w związku z innymi pracami w zakresie branży drogowej i mostowej. W wyniku użycia ciężkiego sprzętu będzie dochodzić do naruszania i zagęszczania powierzchni ziemi szczególnie na obszarze realizacji inwestycji w obrębie terenów nieutwardzonych, a także w obrębie zapleczy technologicznych. Biorąc pod uwagę niewielką powierzchnię terenu realizacji przedsięwzięcia tj. około 3,5 ha oraz fakt, że będzie ono realizowane w dużej części na terenach już przekształconych (istniejące skrzyżowanie linii kolejowej z drogą), nie przewiduje się istotnego oddziaływania tej fazy inwestycji na środowisko gruntowe.

Prace budowlane będą wykonywane przy użyciu sprawnego technicznie i spełniającego stosowne normy sprzętu, z należytą starannością i dokładnością. Wpłynie to na maksymalne ograniczenie możliwości wystąpienia wycieku substancji niebezpiecznych do środowiska. Wytworzone na budowie odpady niebezpieczne będą gromadzone w zamkniętych szczelnych i oznakowanych pojemnikach odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów lub w przypadku odpadów niebezpiecznych wielkogabarytowych magazynowane w sposób uniemożliwiający bezpośredni kontakt z gruntem. Miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych będą zabezpieczone przed wpływem warunków

atmosferycznych. Odpady będą sukcesywnie wywożone z terenu robót. Bazy materiałowo-sprzętowe, miejsca postojowe sprzętu budowlanego oraz miejsca przeznaczone do mycia i tankowania pojazdów i sprzętu budowlanego będą lokalizowane na terenie uszczelnionym. Plac budowy oraz zaplecze budowy wyposażone będą w środki do neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych (sorbenty lub inne materiały umożliwiające zebranie wycieków substancji niebezpiecznych). W przypadku awaryjnego zanieczyszczenia gruntu ww. substancjami, będzie on niezwłocznie zebrany i przekazany do unieszkodliwienia podmiotowi posiadającemu stosowne uprawnienia w tym zakresie. Powstające ścieki bytowe z zaplecza budowy będą odprowadzane do przewoźnych sanitariatów, a następnie wywożone przez uprawnione jednostki do oczyszczalni ścieków.

Przedsięwzięcie może wiązać się z potrzebą odwodnienia wykopów przy budowie wiaduktu i przebudowie drogi, co może powodować okresowe zmiany poziomu wód podziemnych oraz intensywności ich zasilania. Ewentualne zmiany w bilansie ilościowym i układzie wód gruntowych będą miały charakter okresowy i ograniczą się do obszaru realizacji inwestycji. Po zakończeniu robót poziom wód gruntowych oraz warunki hydrologiczne w układzie warstw wodonośnych samoistnie powrócą do stanu pierwotnego.

W celu zapewnienia właściwych warunków ochrony środowiska gruntowo-wodnego, w sentencji decyzji zawarto szczegółowe wymagania w tym zakresie, w oparciu o opinię Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w opinii z 4 sierpnia 2022 r. znak GL.RZŚ.435.65.2022.KJ – dalej zwaną opinią Dyrektora RZGW. W pkt. II.1), II.2) i II.3) decyzji, określono wymagania dla zorganizowania zaplecza budowy, bazy materiałowej, miejsc parkowania pojazdów i sprzętu budowlanego, a także operacji tankowania pojazdów, wskazując, aby zlokalizować je na szczelnym podłożu i wyposażyć w odpowiednie środki techniczne i chemiczne do usuwania lub neutralizacji substancji, tak by w przypadku awaryjnego wycieku substancji lub olejów z maszyn budowlanych i taboru samochodowego zanieczyszczenia mogły być zebrane i wywiezione do unieszkodliwienia. Wskazano także, aby nie prowadzić na terenie przedsięwzięcia prac związanych z naprawą sprzętu budowlanego, gdyż są to czynności zwiększające ryzyko wycieków płynów eksploatacyjnych do środowiska gruntowo-wodnego i należy je przeprowadzać w warsztatach naprawczych.

W sentencji decyzji nie uwzględniono warunków określonych w opinii Dyrektora RZGW, wskazujących, aby: do prac dopuszczać wyłącznie sprzęt w pełni sprawny technicznie oraz spełniający wymogi dopuszczające go do użytku, silniki urządzeń wyłączać na czas przerw w pracy, na bieżąco monitorować stan techniczny sprzętu budowlanego i transportowego, a także warunek aby nie dopuścić do zanieczyszczenia terenu substancjami chemicznymi mogącymi przeniknąć do wód powierzchniowych i do ziemi, ponieważ rozwiązania w tym zakresie regulowane są przepisami prawa m.in. art. 75 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2021 r., poz. 1973 z późn. zm.), z którego wynika, że w trakcie prac budowlanych inwestor realizujący przedsięwzięcie jest obowiązany uwzględnić ochronę środowiska na obszarze prowadzenia prac, a w szczególności ochronę gleby, zieleni, naturalnego ukształtowania terenu i stosunków wodnych, rozdziałem 7 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. Nr 47, poz. 401), który poświęcony jest kwestiom montażu, eksploatacji i obsługi maszyn i urządzeń na terenie budowy, Rozporządzeniem Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (tj. Dz. U. 2003 r. Nr 169, poz. 1650 z późn. zm.), w którym nakazuje się m.in. utrzymywanie maszyn w stanie sprawności technicznej i czystości, a także Rozporządzeniem 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, wskazujące, że maszyny robocze w czasie przerw w pracy oraz po jej zakończeniu powinny być zabezpieczone przed ich przypadkowym uruchomieniem.

Nie uwzględniono również warunków określających sposób właściwego gospodarowania odpadami oraz ściekami bytowymi z zaplecza budowy, gdyż określają to m.in. ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1973 z późn. zm.), Ustawa z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1297), Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 699), Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. Nr 47, poz. 401) oraz Rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla magazynowania odpadów (Dz. U. poz. 1742).

Ponadto zrezygnowano z określania warunków wynikających z ww. opinii, aby wody opadowe i roztopowe przed odprowadzeniem do środowiska spełniały wymagania wynikające z Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. poz. 1311), a także warunku sformułowanego zbyt ogólnie, że przedsięwzięcie nie powinno wpływać negatywnie na wody podziemne i powierzchniowe ponieważ jego brzmienie nie da podstawy do jego późniejszej egzekucji.

Etap realizacji przedsięwzięcia charakteryzować się będzie możliwością wystąpienia oddziaływania na środowisko przyrodnicze podczas prowadzonych prac rozbiórkowych, budowlanych i montażowych. Ze względu na rodzaj przedmiotowej inwestycji, charakter zagospodarowania terenu nie ulegnie znaczącej zmianie.

Zieleń na terenie inwestycji występuje w postaci drzew i krzewów. W celu umożliwienia realizacji robót budowlanych przewidzianych w ramach przedmiotowego zadania, zmiana zagospodarowania zieleni sprowadzać się będzie do usunięcia drzew i krzewów. Przewiduje się wycinkę ok. 0,15 ha drzew i zakrzewień, w większości młodych osobników topoli białej. Nie przewiduje się realizacji działań kompensacyjnych w postaci nasadzeń zastępczych.

Przedsięwzięcie ze względu na swój charakter tj. budowę bezkolizyjnego, dwupoziomowego skrzyżowania LK131 z ulicą Św. Wojciecha (w miejsce istniejącego skrzyżowania jednopoziomowego), które będzie nowym elementem wprowadzonym do środowiska, nie spowoduje zwiększenia natężenia ruchu. Jego wpływ na środowisko przyrodnicze jak i istniejący krajobraz, będzie zatem mało znaczący.

W celu minimalizacji negatywnego oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze zgodnie z informacjami przedłożonymi w KIP przewiduje się następujące działania minimalizujące:

- ograniczenie powierzchni robót do niezbędnego minimum,
- lokalizację zaplecza budowy na terenach przekształconych antropogenicznie,
- wycinkę drzew i krzewów poza sezonem lęgowym ptaków tj. w terminie od 15 października do 1 marca. W przypadku konieczności usunięcia drzewa/krzewu w okresie lęgowym, przewidziano sprawdzenie każdego drzewa i krzewu pod kątem występowania siedlisk gatunków chronionych, zaś konieczna wycinka prowadzona

będzie pod nadzorem ornitologicznym z uwzględnieniem przepisów dotyczących ochrony gatunkowej. W przypadku drzew o obwodzie powyżej 50 cm wycinka prowadzona będzie pod nadzorem entomologa i chiropterologa,

- zabezpieczenie drzew znajdujących się w obrębie placu budowy przed uszkodzeniami poprzez, co najmniej oszalowanie pni.

Zgodnie z obecnym stanem prawnym, zabrania się podejmowania działań mogących, osobno lub w połączeniu z innymi działaniami, znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000, w tym w szczególności: pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony wyznaczono obszar Natura 2000, wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000 lub pogorszyć integralność obszaru Natura 2000 lub jego powiązania z innymi obszarami (art. 33 ust. 1 Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022 r., poz. 916)).

Na podstawie baz danych będących w posiadaniu Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach ustalono, że przedmiotowe przedsięwzięcie planowane jest do realizacji poza granicami wielkopowierzchniowych form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 ww. ustawy, w tym poza granicami obszarów Natura 2000. Najbliżej położonym obszarem Natura 2000 są Podziemia Tarnogórsko-Bytomskie PLH240003 zlokalizowane w odległości ok. 1,5 km na zachód od inwestycji. Obszar Podziemia Tarnogórsko-Bytomskie PLH240003 obejmuje system podziemnych wyrobisk, chodników i sztolni, które stanowią zimowisko nietoperzy. Na tym terenie występują siedliska wymienione w Załączniku I Dyrektywy Rady 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory oraz dwa gatunki nietoperzy - nocek duży (*Myotis myotis*) (1324) i nocek Bechsteina (*Myotis Bechsteinii*) (1323) wymienione w Załączniku II tejże Dyrektywy. Ponadto stwierdzono tu hibernacje siedmiu gatunków nietoperzy niewymienionych w Załączniku II Dyrektywy Rady 92/43/EWG, ale chronionych na mocy prawa krajowego. Ostoja ta jest zasiedlana przez nietoperze również w okresie letnim. Przedmiotami ochrony obszaru są ww. dwa gatunki nietoperzy oraz siedliska przyrodnicze: murawy galmanowe (6130), żyzne buczyny (*Dentario glandulosae-Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*) (9130), ciepłolubne buczyny storczykowe (*Cephalanthero-Fagenion*) (9150). Powyższy obszar został zatwierdzony decyzją Komisji Europejskiej 2008/25/WE z dnia 13 listopada 2007 r. i uznany jako obszar mający znaczenie dla Wspólnoty, a wyznaczony jako specjalny obszar ochrony siedlisk Rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 25 marca 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Podziemia Tarnogórsko-Bytomskie (PLH240003) (Dz. U. z 2022 r., poz. 910). Zakres prac jakie będą realizowane nie wpłynie bezpośrednio na gatunki i siedliska przyrodnicze występujące w obszarze Natura 2000 Podziemia Tarnogórsko-Bytomskie PLH240003.

Dla ww. obszaru ustanowiono plan zadań ochronnych - Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 24 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Podziemia Tarnogórsko-Bytomskie PLH240003, zmienione Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 18 maja 2015 r. o zmianie zarządzenia w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Podziemia Tarnogórsko-Bytomskie PLH240003. W ww. zarządzeniu zidentyfikowano istniejące i potencjalne zagrożenia dla zachowania właściwego stanu ochrony siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt i ich siedlisk, będących przedmiotami ochrony przedmiotowego obszaru Natura 2000. Zaliczono do nich m.in.:

- erozję stanowiącą zagrożenie dla gatunku nocek duży (kod Natura 2000: 1324) (zasypywanie otworów wlotowych w wyniku erozji, dolomit osypuje się zasypując

- miejsce wlotu w kamieniołomie Bobrowniki, tworzenie osuwisk),
- zabudowę rozproszoną stanowiącą zagrożenie dla gatunku nocek duży (kod Natura 2000: 1324) (zabudowa najbliższego obszaru wlotu do sztolni Blachówka grozi zawaleniem się otworu wlotowego i korytarzy podziemnych stanowiących siedliska nietoperzy, co może doprowadzić do ich utraty),
 - wytyczenie ścieżek, szlaków pieszych i rowerowych, których wytyczenie może sprzyjać osypywaniu się dolomitu w rejonie wlotów w Blachówce Zachodniej i w kamieniołomie Bobrownik,
 - występowanie obcych gatunków inwazyjnych, niewłaściwe praktyki leśne, przerzedzenie warstwy drzew, wydeptywanie, nadmierne użytkowanie, oddziaływanie terenów zurbanizowanych i terenów zamieszkałych znajdujących się i planowanych w sąsiedztwie siedliska dla żywnych buczyn (*Dentario glandulosae-Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*) (kod Natura 2000: 9130).

Celami działań ochronnych wskazanymi w ww. zarządzeniu jest utrzymanie siedliska żywnych buczyn (9130) w obszarze, poprawa oceny wskaźnika „Gatunki obce ekologicznie w drzewostanie”, a także utrzymanie populacji nocka dużego (*Myotis myotis*) w obszarze.

Biorąc pod uwagę charakter i zakres przedsięwzięcia, jego lokalizację oraz wynikające z zapisów KIP warunki realizacji inwestycji, należy stwierdzić, że planowane zamierzenie nie wpłynie negatywnie na stan ochrony siedlisk przyrodniczych oraz gatunków zwierząt oraz ich siedlisk, będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Podziemia Tarnogórsko-Bytomskie PLH240003. Ze względu na odległość inwestycji od 3,5 km od najbliższego otworu wlotowego w kamieniołomie Bobrowniki, planowane zamierzenie nie będzie stanowiło źródła zagrożenia związanego z erozją dolomitu, który powoduje zasypywanie tego wlotu nietoperzy do podziemi. Tym samym przedsięwzięcie nie będzie ograniczać nietoperzom dostępu do miejsc hibernacji. Ponadto, planowana inwestycja zlokalizowana jest w odległości około 4,5 km od chronionego siedliska przyrodniczego 9130 żywnych buczyn, zatem nie będzie źródłem potencjalnego zagrożenia dla tego siedliska związanego z rozprzestrzenianiem gatunków inwazyjnych, czy też prześwietleniem powodującym nadmierny rozrost podszytu i gatunków ekspansywnych, zidentyfikowanych w planie zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Podziemia Tarnogórsko-Bytomskie PLH240003.

Planowana inwestycja z uwagi na skalę, a także jej usytuowanie (odległość ponad 1,5 km od terenów ww. ostoji), nie będzie miała wpływu na możliwość osiągnięcia zaplanowanych celów działań ochronnych.

W obszarze oddziaływania inwestycji nie występują udokumentowane stanowiska archeologiczne oraz obiekty wpisane do rejestru zabytków. Zatem w fazie realizacji oraz fazie eksploatacji nie przewiduje się negatywnych oddziaływań na dobra kultury oraz obiekty wpisane do rejestru zabytków. W związku z powyższym nie planuje się rozwiązań minimalizujących w tym zakresie.

W stanie istniejącym w miejscu planowanego wiaduktu kolejowego nie funkcjonuje żaden obiekt inżynierski, projektowany układ drogowy przebiega w nowym śladzie, a w miejscu planowanej jezdni dodatkowej zlokalizowany jest teren zielony. W związku z inwestycją planuje się budowę skrzyżowania dwupoziomowego z przebiegiem drogi pod linią kolejową. Planowany zakres prac, obejmujący budowę wiaduktu kolejowego i fragmentu drogi, powoduje wykroczenie poza teren kolejowy. W ramach inwestycji planuje się wyburzenie budynku nastawni kolejowej zlokalizowanej na terenie kolejowym. Rozbiórka ta nie będzie negatywnie oddziaływać na dobra materialne, gdyż jest obiektem, który nie jest już eksploatowany i należy do zarządcy linii kolejowej.

Teren planowanej inwestycji oraz tereny w jej otoczeniu, w tym tereny chronione przed hałasem są objęte następującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego – dalej mpzp:

- 1) miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego gminy Radzionków przyjęty Uchwałą Rady Miasta Radzionków nr LVI/471/2010 z dnia 30 września 2010 r.,
- 2) zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Radzionków uchwalonego Uchwałą Rady Miasta nr LVI/471/2010, przyjęta Uchwałą Rady Miasta Radzionków nr VI/60/2019 z dnia 28 marca 2019 r.,
- 3) miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego gminy Radzionków przyjęty Uchwałą Rady Miasta Radzionków XXX/312/2021 z dnia 24 czerwca 2021 r.

Najbliższe tereny podlegające ochronie akustycznej faktycznie zagospodarowane znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie przebudowywanego nowego fragmentu ulicy Św. Wojciecha, po prawej stronie LK131, tuż za liniami rozgraniczającymi inwestycji i oznaczone są w mpzp symbolami 9MNU i 10MNU - Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i zabudowy usługowej, na których, zgodnie z zapisami mpzp, obowiązuje dopuszczalny poziom hałasu jak dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej.

Standardy akustyczne dla tego rodzaju terenów faktycznie zagospodarowanych, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tekst jednolity: Dz. U. 2014, poz. 112), dla linii kolejowych i dróg wynoszą: dla pory dnia (przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom) - 61 dB(A), dla pory nocy (przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom) – 56 dB(A). Po lewej stronie LK131 za linią rozgraniczającą teren inwestycji położone są tereny oznaczone w mpzp symbolem B.2 PUM – Tereny zabudowy produkcyjno-usługowo-mieszkaniowej, jednak na odcinku graniczącym z inwestycją na tych terenach nie występuje zabudowa mieszkaniowa, a jedynie produkcyjno-usługowa.

Przebudowa skrzyżowania nie wpłynie na zmianę natężenia ruchu zarówno pociągów jak i pojazdów drogowych. Natężenie ruchu na przebudowywanej drodze jest niewielkie i wynosi w porze dnia 8 pojazdów ciężkich i 291 pojazdów lekkich, a w porze nocy 7 pojazdów ciężkich i 79 pojazdów lekkich. Przedstawione w KIP natężenie pociągów na LK131 wynosi: dla pociągów towarowych: 29 w porze dnia i 14 w porze nocy, pasażerskich: 18 w porze dnia i 5 w porze nocy i 2 autobusy szynowe w porze dnia.

Na etapie KIP przeprowadzono obliczenia rozprzestrzeniania się hałasu z nowego skrzyżowania dwupoziomowego (oddziaływanie skumulowanie drogi i linii kolejowej), przy użyciu programu SoundPlan. Z obliczeń tych wynika, że eksploatacja skrzyżowania po przebudowie nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej, na których występuje zabudowa mieszkaniowa. Obliczenia w punktach obserwacyjnych na wysokości 1,5 m n.p.t., zlokalizowanych na granicy terenów oznaczonych w mpzp symbolami 9MNU i 10MNU również nie wykazały przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu.

Planowana inwestycja przyniesie korzyści w zakresie klimatu akustycznego. Likwidacja przejazdu (skrzyżowania jednopoziomowego linii kolejowej z drogą) pozwoli zrezygnować z podawania sygnału „bacność” przez przejeżdżające pociągi, co ograniczy emisję hałasu na analizowanym obszarze. Budowa bezkolizyjnego skrzyżowania pozwoli także na upłynnienie ruchu samochodowego, wyeliminuje konieczność postoju samochodów oczekujących na możliwość przejazdu, co również wpłynie na zmniejszenie emisji hałasu.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie stanowić źródła emisji zanieczyszczeń do powietrza na etapie eksploatacji linii kolejowej ze względu na jej pełną elektryfikację. Przewiduje

się, że emisja niezorganizowana spalin z pojazdów poruszających się po nowym odcinku drogi w obrębie przebudowywanego skrzyżowania może ulec zmniejszeniu, z uwagi na upłynięcie ruchu samochodów, przy niezmiennym natężeniu ruchu.

Przedsięwzięcie nie będzie źródłem powstawania ścieków przemysłowych. Na etapie eksploatacji wody opadowe i roztopowe z układu drogowego oraz z wiaduktu ujęte projektowanym systemem kanalizacji deszczowej będą kierowane za pomocą nowej kanalizacji tłocznej do miejskiej kanalizacji ogólnospławnej. Zgodnie z paragrafem 17 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. poz. 1311), wody opadowe lub roztopowe pochodzące z tego rodzaju powierzchni mogą być wprowadzane do wód lub do urządzeń wodnych, bez oczyszczania. Jak wynika z KIP, przy prognozowanym bardzo małym natężeniu ruchu na analizowanej drodze, nie przewiduje się zawartości w wodach opadowych i roztopowych odprowadzanych z układu drogowego substancji zanieczyszczających w ilości przekraczającej: zawiesiny ogólne - 100 mg/l i węglowodory ropopochodne - 15 mg/l.

Na etapie eksploatacji wiaduktu i nowego układu drogowego nie powstaną nowe rodzaje odpadów w stosunku do stanu istniejącego (funkcjonowania skrzyżowania jednopoziomowego). Nie przewiduje się również wzrostu ilości powstających odpadów. Wytwarzane odpady, tak jak dotychczas, związane będą z utrzymaniem drogi oraz linii kolejowej wraz z towarzyszącą infrastrukturą. 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.

Inwestycja będzie mieć znikomy wpływ na klimat lokalny tego obszaru miasta. Zmiany w pokryciu terenu nie powinny wpływać na wilgotność oraz ruchy mas powietrza. Budowa bezkolizyjnego skrzyżowania linii kolejowej z drogą powiatową sprzyja pozytywnemu oddziaływaniu na klimat. Po przeprowadzonych pracach poprawi się płynność ruchu samochodowego, co powinno przyczynić się do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych emitowanych podczas spalania paliw w silnikach pojazdów. Inwestycja zostanie zrealizowana zgodnie z obowiązującymi przepisami, z zastosowaniem materiałów zapewniających trwałość konstrukcji, zarówno w warunkach normalnej eksploatacji, jak i w trakcie występowania ekstremalnych zjawisk pogodowych w stopniu dostępnym na obecnym etapie technologicznym. Stwierdzono, że nie zachodzi potrzeba podejmowania specjalnych środków zaradczych ukierunkowanych na adaptację przedsięwzięcia do zmian klimatu.

Ze względu na znaczną odległość inwestycji od granicy państwa (ok. 60 km od planowanego zamierzenia), nie przewiduje się oddziaływania transgranicznego.

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

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

- 1) rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:
 - a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji – prace związane z przebudową skrzyżowania linii kolejowej LK131 z drogą powiatową 3261S, w ramach której planuje się budowę wiaduktu kolejowego i nowego odcinka drogi powiatowej, realizowane będą na terenie o powierzchni około 3,5 ha, zatem będzie to przedsięwzięcie o niewielkiej skali,
 - b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie – w KIP przedstawiono oddziaływanie skumulowane w zakresie wpływu na klimat akustyczny przebudowywanej linii kolejowej i drogi, nie przewiduje się dodatkowego kumulowania oddziaływania z innymi przedsięwzięciami, które mogłyby znacząco wpływać na stan środowiska,
 - c) wykorzystywania zasobów naturalnych – inwestycja nie będzie wykorzystywała surowców naturalnych,
 - d) emisji i występowania innych uciążliwości – Inwestor przewidział stosowne środki minimalizujące oddziaływania na etapie realizacji, jak i eksploatacji przedsięwzięcia, m.in. odpowiednia organizacja robót – prace budowlane prowadzone będą generalnie w porze dnia (z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej, np. betonowanie), w taki sposób, aby ograniczyć uciążliwość akustyczną w rejonie terenów zabudowanych,
 - e) ryzyka wystąpienia poważnej awarii – linie kolejowe i drogi nie zaliczają się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz.U.2021 r., poz. 1973 ze zm.),
- 2) usytuowanie przedsięwzięcia poza: obszarami wodno-błotnymi oraz innymi obszarami o płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszarami wybrzeży, górskimi, obszarami przylegającymi do jezior oraz uzdrowisk i obszarami ochrony uzdrowiskowej, formami ochrony przyrody, obszarami zabytkowymi,
- 3) rodzaj i skala możliwego oddziaływania, rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt 1 i 2, wynikające z:
 - a) zasięgu oddziaływania – oddziaływanie przebudowywanego skrzyżowania jest oddziaływaniem lokalnym, ograniczonym do najbliższego sąsiedztwa układu komunikacyjnego, ponadto rozpatrywane ciągi komunikacyjne na przebudowywanym wiadukcie stanowią bardzo niewielką część całości,
 - b) braku transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze.

Wobec powyższego tutejszy organ, biorąc pod uwagę stanowiska Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bytomiu wyrażone w opinii sanitarnej z 1 sierpnia 2022 r. znak ZNS.9027.6.16.106.2022 oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wyrażone w opinii z 4 sierpnia 2022 r. znak GL.RZŚ.435.65.2022.KJ, a także ww. uwarunkowania, nie nałożył obowiązku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.


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 Mierofek-Sawicki


Załącznik do decyzji:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – przez pełnomocnika
2. Pozostałe strony postępowania, zgodnie z art. 49 Kpa, poprzez obwieszczenie

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bytomiu
ul. Stanisława Moniuszki 25, 41-902 Bytom
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach
Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
ul. Sienkiewicza 2; 44-100 Gliwice

Dokonano opłaty skarbowej zgodnie z Ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1923 z późn. zm.).

gł. specjalista Agnieszka Stężyła

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach 26 września 2022
znak: WOOS.420.19.2022.AS3.7

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

Planowana inwestycja zlokalizowana będzie na terenie województwa śląskiego w powiecie tarnogórskim, gmina Radzionków, na działkach o numerach ewidencyjnych 237, 1082/166, 1083/166, 1231/182, 1233/181, 1234/181, 1239/178, 1240/178, 1241/177, 1242/177, 1243/177, 1244/176, 1245/176, 1246/176, 1247/176, 1248/176, 1249/173, 1250/173, 1251/173, 1252/240, 1254/173, 1396/113, 1596/169, 1597/169, 1598/169, 207/96, 210/96, 211/101, 214/102, 215/106, 218/106, 221/108, 224/108, 301/107, 302/107, 360/96, 362/96, 378/179, 379/179, 380/180, 381/180, 386/188, 389/182, 390/181, 415/172, 415/172, 483/167, 544/167, 545/171, 605/113, 636/96, 639/96, 640/101, 643/102, 644/106, 645/106, 646/106, 647/106, 648/107, 649/107, 650/108, 651/108, 652/108, 653/108, 834/166, 837/166, 845/170; obręb Radzionków.

Zamierzenie obejmuje budowę wiaduktu kolejowego w ciągu linii kolejowej nr 131 w km 27,975 wraz z przebudową odcinka drogi powiatowej nr 3261S (ul. Świętego Wojciecha) w Radzionkowie, w formie dwupoziomowego skrzyżowania z przebiegiem drogi pod linią kolejową. Celem przedsięwzięcia jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i kolejowego oraz zwiększenie płynności ruchu pojazdów.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje:

- likwidację istniejącego przejazdu kolejowo – drogowego zlokalizowanego w poziomie szyn, w tym urządzeń zabezpieczających przejazd (sygnalizatory, rogatki itp.), istniejącego budynku infrastruktury kolejowej oraz kolidujących sieci uzbrojenia terenu,
- rozbiórkę fragmentu istniejącej drogi powiatowej o nawierzchni asfaltowej,
- wycinkę kolidującej z inwestycją zieleni. Wycinka drzew i krzewów będzie prowadzona poza okresem lęgowym ptaków, czyli poza okresem od 1 marca – 15 października, natomiast w przypadku, gdy nie będzie to możliwe – również w tym okresie, pod nadzorem ornitologa i po stwierdzenia braku czynnych gniazd na drzewach/krzewach przeznaczonych do wycinki. W przypadku drzew o obwodzie powyżej 50 cm wycinka prowadzona będzie pod nadzorem entomologa i chiropterologa. Drzewa nie przeznaczone do usunięcia, a znajdujące się w obrębie inwestycji, zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami,
- przebudowę oraz budowę odcinka drogi powiatowej nr 3261S na długości ok. 417 m (jezdnia o nawierzchni asfaltowej, z jednostronną ścieżką pieszo – rowerową, fragmentem ścieżki pieszo – rowerowej zlokalizowanej po przeciwnej stronie w stosunku do ww. ścieżki oraz fragmentem chodnika dla pieszych), w tym przebudowę kolidujących z inwestycją sieci uzbrojenia terenu,
- budowę odcinka jezdni dodatkowej ul. Św. Wojciecha o długości ok. 250 m – droga o nawierzchni z kruszywa,
- budowę obiektu - wiaduktu kolejowego w km ok. 27,975 LK 131.

Parametry techniczno-eksploatacyjne obiektów:

- I. Wiadukt kolejowy:
Obiekt o konstrukcji jednoprzęsłowej ramowej zintegrowanej – przęsło żelbetowe lub dźwigarobetonowe zintegrowane na palisadzie wierconej lub ściankach szczelinowych.
Szerokość w świetle pod przęsłem (l_0) 16,20 m – 20,60 m
Wysokość w świetle pod przęsłem (h_0) 4,60 m
Nośność obiektu Zgodnie z PN-EN 1991-2 dla LM-71 i $\alpha=1,21$
Obiekt zostanie wyposażony w obustronne balustrady ochronne, obustronne chodniki techniczne i schody skarpowe.
- II. Droga powiatowa nr 3261S – ul. Św. Wojciecha:
kategoria drogi: powiatowa,
klasa techniczna drogi: Z,
kategoria ruchu: KR3,
prędkość projektowa V_p : 40 km/h,
przekrój jednojezdniowy, dwupasowy: 1x2,
szerokość jezdni: ok. 6,50 m,
szerokość pasa ruchu: ok. 3,25 m,
szerokość ścieżki pieszo - rowerowej: ok. 3,00 m,
szerokość chodnika dla pieszych: ok. 2,00 m,
nawierzchnia drogi: bitumiczna,
nawierzchnia ścieżki pieszo – rowerowej: bitumiczna,
nawierzchnia chodników: kostka brukowa betonowa,
długość odcinka przebudowywanej drogi ok. 417m
- III. Jezdnia dodatkowa ul. Św. Wojciecha:
klasa techniczna drogi: D,
kategoria ruchu: KR1,
prędkość projektowa V_p : 30 km/h,
przekrój jednojezdniowy, dwupasowy: 1x2,
szerokość jezdni: ok. 5,00 m,
szerokość pasa ruchu: ok. 2,50 m,
nawierzchnia drogi: gruntowa, umocniona,
długość odcinka przebudowywanej drogi ok. 250 m

Wzdłuż krawędzi jezdni ul. Św. Wojciecha zlokalizowane będą ścieżki pieszo – rowerowe oraz fragment chodnika dla pieszych. Jezdnia ul. Św. Wojciecha obramowana będzie obustronnie krawężnikami, projektowane ścieżki pieszo - rowerowe oraz chodniki obramowane będą obrzeżami betonowymi.

W ramach realizacji inwestycji zostanie wykonane odwodnienie drogi oraz wiaduktu. Wiadukt odwadniany będzie poprzez nadanie spadków ustroju nośnego w kierunku drenaży projektowanych za ścianami przyczółków. Drenaże wpięte będą do projektowanych studzienek kanalizacyjnych. Dla układu drogowego wykonane zostaną elementy odwodnienia w postaci kanalizacji deszczowej ze studniami ściekowymi oraz rewizyjnymi dla ul. Św. Wojciecha oraz rowów otwartych dla jezdni dodatkowej. Projektuje się rowy trapezowe o szerokości dna ok. 0,5 m. Wody ze studzienek kanalizacyjnych oraz drenaży kolejowych, drogowych

i kanalizacji deszczowej w drodze, odprowadzane będą do projektowanej pompowni w rejonie przewidzianego do rozbiórki budynku nastawni kolejowej, a następnie projektowaną, wzdłuż linii kolejowej LK131, kanalizacją deszczową tłoczną odprowadzane do miejskiej kanalizacji ogólnospławnej w km około 27+200 LK131.

Roboty budowlane będą wykonywane przy pomocy ogólnie stosowanych sprzętów i maszyn budowlanych (koparki, ładowarki, samochody samowyładowcze, dźwigi). Podczas realizacji prac wykorzystywane będą także narzędzia ręczne. Większość robót wykonywana będzie w granicach pasa kolejowego oraz pasa drogowego przedmiotowych dróg.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Katowicach
Mierczyński
dr Miroslawa Mierczyński Sawicka

AP

