



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KATOWICACH**

WOOS.4201.4.2016.AS2.34

Katowice, dnia 28 listopada 2017 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b oraz art. 82 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku z 27.10.2016 Nr IOS5f-4425-38.3/2016 Pani Ewy Makosz, działającej w imieniu PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74

ustalam

środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia pn.

„Rewitalizacja i odbudowa częściowo nieczynnej linii kolejowej nr 182 Tarnowskie Góry - Zawiercie”.

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie na odcinku o długości ok. 24 km oraz odbudowie na odcinku o długości ok. 22 km linii kolejowej nr 182 do stanu umożliwiającego obsługę regionalnych przewozów pasażerskich z kierunku Częstochowy i Zawiercia do Międzynarodowego Portu Lotniczego „KATOWICE” w Pyrzowicach i dalej do Tarnowskich Gór. W ramach realizacji niniejszej inwestycji przewidziano również prace na łącznicy nr 705 Zawiercie, jest to linia o znaczeniu lokalnym. Jest to linia dwutorowa na odcinku od km 0,061 do km 1,149 oraz jednotorowa od km 0,000 do km 0,061 oraz od km 1,149 do km 1,292. Przewidziano również prace na dawnej łącznicy Miasteczko Śląskie – Gosek. Odbudowa łącznicy w rejonie TGE umożliwi zjazd na tor linii nr 129 i 131.

Ponadto inwestycja obejmować będzie stworzenie alternatywnego połączenia stacji rozrządowej w Tarnowskich Górach dla pociągów towarowych z kierunku Zawiercia. Długość przewidzianego do rewitalizacji i odbudowy odcinka linii kolejowej nr 182 wynosi ok. 46 km. Długość analizowanego odcinka łącznicy nr 705, zlokalizowanej na terenie Gminy Zawiercie, wynosi ok. 1,3 km. Długość łącznicy Miasteczko Śląskie – Gosek planowanej do odbudowy wynosi ok. 1,1 km. Łącznica zlokalizowana jest na terenie gminy Miasteczko Śląskie.

Linia kolejowa nr 182 Tarnowskie Góry – Zawiercie jest linią jednotorową znaczenia miejscowego. Z uwagi na postępującą dekapitalizację infrastruktury kolejowej, w tym nawierzchni kolejowej utraciła zdolność techniczno - eksploatacyjną, a częściowo została wyłączona z eksploatacji. Obecnie linia czynna jest jedynie na odcinku Zawiercie – Siewierz, pozostała część linii pomiędzy stacją Tarnowskie Góry w rejonie km 5,400 a km 27,400 przed stacją Siewierz jest nieczynna. Linia kolejowa na wskazanym powyżej odcinku uległa całkowitej degradacji. Obecnie (na czynnym odcinku) niniejsza linia nie obsługuje ruchu pasażerskiego.

Przedmiotowa linia kolejowa znajduje się na terenie następujących miast i gmin województwa śląskiego: Tarnowskie Góry, Miasteczko Śląskie, Ożarowice, Mierzęcice, Siewierz, Poręba, Łazy, Zawiercie.

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

A. Na etapie realizacji

1. Prace zarówno ziemne jak i budowlane należy prowadzić w sposób powodujący jak najmniejszą emisję substancji do powietrza, w szczególności poprzez: stosowanie maszyn sprawnych technicznie, korzystanie z istniejących utwardzonych dróg dojazdowych oraz zraszanie placu budowy i terenów eksponowanych na erozję wietrzną (wały ziemne, nasypy), w okresach suchych i wietrznych stosować przekrycia zabezpieczające przed pyleniem podczas transportu mas ziemnych oraz surowców mogących powodować pylenie.
2. Prace budowlane uciążliwe akustycznie, w rejonie zabudowy podlegającej ochronie akustycznej, należy prowadzić w porze dziennej (6⁰⁰ do 22⁰⁰). Dopuszcza się wykonywanie takich prac w porze nocnej w pobliżu zabudowy mieszkaniowej tylko w przypadkach uzasadnionych technologicznie (np. betonowanie), przy takiej organizacji prac, aby odbywało się ich jak najmniej.
3. Prowadzić bieżące kontrole sprzętu technicznego, w wyznaczonych do tego celu strefach zaplecza budowy, na terenach utwardzonych i uszczelnionych.
4. Ograniczyć do niezbędnego minimum zasięg wymiany gruntów (np. przy fundamentowaniu), a masy ziemne zagospodarowywać w pierwszej kolejności w obrębie terenu inwestycji.
5. Ścieki bytowe z pomieszczeń higieniczno-sanitarnych i socjalnych zlokalizowanych na terenie budowy należy gromadzić w zbiornikach bezodpływowych okresowo opróżnianych przez firmy zewnętrzne.
6. Powstające w trakcie budowy odpady należy gromadzić w pojemnikach, kontenerach lub sektorach zabezpieczonych przed możliwością zanieczyszczenia podłoża, na utwardzonej nawierzchni. Miejsca magazynowania odpadów należy zabezpieczyć przed możliwością zanieczyszczenia gruntu i lokalizować w jak najmniejszej odległości od miejsca prowadzenia prac.
7. Dowóz materiałów budowlanych należy realizować z wykorzystaniem istniejących dróg. Dla połączenia istniejącego układu dróg z placem budowy tymczasowe drogi wytyczyć należy poza stanowiskami gatunków chronionych i siedlisk przyrodniczych i glebami użytkowanymi rolniczo. Po zakończeniu inwestycji należy wrzucić wierzchnią warstwę gruntu w miejscu drogi celem poprawy warunków powietrzno-wodnych.
8. Należy oczyścić i odmulić istniejące rowy otwarte oraz udrożnić odwodnienie wgłębne służące do odprowadzania wód opadowych i roztopowych.
9. Zaplecza budowy lokalizować w pierwszej kolejności przy terenach stacji i przystanków kolejowych.

10. Zabrania się, na zapleczu mycia pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych, także tankowania pojazdów z wyjątkiem tzw. sprzętu drobnego (w wyznaczonych do tego miejscach szczelnie wyłożonych płytami betonowymi).
11. Wyposażyć miejsca tankowania i konserwacji maszyn i sprzętu oraz magazynowania materiałów pędnych i odpadów niebezpiecznych w środki techniczne i chemiczne do usuwania lub neutralizacji substancji w przypadku awaryjnego wycieku płynów eksploatacyjnych z maszyn budowlanych i taboru samochodowego oraz zapewnienie łatwego dostępu do sorbentów. Materiały pędne należy magazynować w sposób uniemożliwiający przedostawanie się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego: na szczelnym podłożu, w szczelnych, zamykanych i opisanych pojemnikach, odpornych na działanie magazynowanych w nich substancji, w miejscu osłoniętym przed działaniem czynników atmosferycznych i ingerencją osób nieupoważnionych.
12. Zaplecza budowy, miejsca magazynowania materiałów budowlanych i odpadów, park sprzętu, należy lokalizować na terenach przekształconych antropogenicznie, na terenach utwardzonych i zabezpieczyć je przed możliwością przedostania się szkodliwych substancji do środowiska wodno-gruntowego, wykorzystując w pierwszej kolejności już istniejące zaplecza techniczne i place; materiały budowlane należy składować w ilości niezbędnej do zapewnienia ciągłości robót budowlanych, w sposób zabezpieczający przed zanieczyszczeniem środowiska wodno-gruntowego np. na szczelnych powierzchniach, pod przykryciem.
13. Zaplecza budowy, miejsc magazynowania materiałów budowlanych i odpadów, parków sprzętu nie należy lokalizować:
 - 1) w obrębie dolin rzecznych, tj. mniej niż 50 m od linii wałów lub brzegów cieków wodnych, tj.:
 - a) od km 12+785 do km 12+885, strona lewa/prawa linii kolejowej (rzeka Brynica, w km 12+835),
 - b) od km 19+099 do km 19+199, strona prawa/lewa linii kolejowej (rów z Siedlisk w km 19+149),
 - c) od km 25+038 do km 25+138, strona lewa/prawa linii kolejowej (Dopływ w Boguchwałowicach w km 25+088),
 - d) od km 27+651 do km 27+751 strona lewa/prawa linii kolejowej (ciek Szeligowiec w km 27+701),
 - e) od km 29+653 do km 29+753 strona lewa/prawa linii kolejowej (ciek Jordan w km 29+703),
 - f) od km 30+779 do km 30+879, oraz od km 41+178 do km 41+278 strona prawa/lewa linii kolejowej (rzeka Czarna Przemsza w km 30+829 oraz w km 41+228),
 - 2) w odległości mniejszej niż 50 m od zbiorników wodnych tj. od km 7+002 do km 7+102; od km 33+373 do km 33+473; od km 39+100 do km 39+280; od km 41+109 do km 41+209,
 - 3) w odległości mniejszej niż 50 m od budynków mieszkalnych,
 - 4) na obszarach, na których zidentyfikowano płaty roślinności o charakterze siedliska naturalnego:
 - a) **6510** Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie - od km 6,540 do km 6+860 strona prawa; od km 6+790 do km 6+880 strona lewa linii kolejowej; od km 7+950 do km 8+150 strona prawa linii kolejowej; od km 8+250 do km 8+330 strona prawa linii kolejowej; od km 8+780 do km 8+860 strona lewa linii kolejowej; od km 8+800 do km 8+890 strona prawa linii kolejowej; od km 12+600 do km 12+820 strona lewa linii kolejowej; od km 12+700 do km 13+140 strona prawa linii kolejowej; od km 13+240 do km 13+300 strona lewa linii kolejowej; od km 14+380 do km 14+460 strona prawa linii kolejowej; od km 14+840 do km 14+900 strona lewa linii kolejowej; od km 15+800 do km 15+870 strona lewa linii kolejowej; od km 19+550 do km 19+660 strona prawa linii kolejowej; od km 23+260 do km 23+340 strona lewa linii kolejowej; od km

- 23+590 do km 23+650 strona prawa linii kolejowej; od km 30+680 do km 30+770 strona prawa linii kolejowej; od km 31+450 do km 31+650 strona lewa linii kolejowej; od km 31+790 do km 32+160 strona prawa linii kolejowej; od km 32+350 do km 32+440 strona lewa linii kolejowej; od km 34+340 do km 34+350 strona prawa linii kolejowej; od km 34+900 do km 34+960 strona prawa linii kolejowej; od km 35+450 do km 35+550 strona prawa linii kolejowej; od km 35+690 do km 35+710 strona prawa linii kolejowej; od km 35+890 do km 35+940 strona prawa linii kolejowej; od km 37+400 do km 37+43 strona prawa, linii kolejowej,
- b) **6410** Zmiennowilgotne łąki trzęślicowe - od km 7+380 do km 7+500, strona prawa linii kolejowej; od km 36+070 do km 36+120 strona prawa linii kolejowej,
- c) **91D0** Bory i lasy bagienne – od km 27+350 do km 27+500, strona prawa linii kolejowej,
- d) **91E0*** Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe – od km 12+550 do km 12+810 strona prawa linii kolejowej; od km 27+320 do km 27+710 strona prawa linii kolejowej; od km 30+600 do km 31+200 strona prawa/lewa linii kolejowej; od km 30+880 do km 30+950 strona lewa linii kolejowej; od km 31+440 do km 31+760 strona lewa linii kolejowej; od km 32+660 do km 32+740 strona prawa linii kolejowej; od km 32+730 do km 32+760 strona lewa linii kolejowej; od km 32+970 do km 33+100 strona lewa linii kolejowej; od km 37+320 do km 37+390 strona prawa linii kolejowej; od km 41+100 do km 41+330 strona prawa linii kolejowej; od km 41+200 do km 41+350 strona lewa linii kolejowej; od km 41+400 do km 41+550 strona prawa linii kolejowej,
- e) **3150** Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami *Nympheion*, *Potamion* od km 41+550 do km 41+900 strona prawa linii kolejowej,
- f) **9190** Kwaśne dąbrowy - od km 2+260 do km 2+415 strona prawa linii kolejowej; od km 3+600 do km 3+810 strona prawa linii kolejowej, od km 5+300 do km 5+40 strona prawa linii kolejowej,
- g) **6120** Ciepłolubne, śródładowe murawy napiaskowe - od km 6,265 do km 6+300 strona prawa linii kolejowej,
- h) **9170** Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny - od km 8+760 do km 8+890 strona lewa linii kolejowej; od km 32+630 do km 32+660 strona lewa linii kolejowej,
- i) **6230** Bogate florystycznie górskie i niżowe murawy bliźniczkowe – od km 7+350 do km 7+520 strona prawa linii kolejowej;
- 5) na obszarach, na których zidentyfikowano siedliska płazów, poza liniami rozgraniczającymi, tj. w odległości min 50 m od siedlisk płazów: p1 od km 1+300 do km 1+450 strona prawa linii kolejowej; p2 od km 1+480 do km 1+630 strona prawa linii kolejowej; p3 od km 4+200 do km 4+850 strona lewa linii kolejowej; p4 od km 5+920 do km 5+990 strona prawa linii kolejowej; p5 od km 7+100 do km 7+270 strona prawa linii kolejowej; p6 od km 7+350 do km 7+590 strona prawa linii kolejowej, p7 od km 12+680 do km 12+950 strona prawa/lewa linii kolejowej, p8 od km 12+350 do km 12+430 strona lewa linii kolejowej; p9 od km 13+300 do km 13+480 strona prawa linii kolejowej; p10 od km 13+400 do km 13+850 strona lewa/prawa linii kolejowej; p11 od km 19+170 do km 19+210 strona lewa linii kolejowej; p12 od km 27+700 do km 27+740 strona prawa/lewa linii kolejowej; p13 od km 29+570 do km 29+670 strona lewa linii kolejowej; p14 od km 30+680 do km 31+080 strona lewa/prawa linii kolejowej; p15 od km 31+300 do km 31+530 strona prawa/lewa linii kolejowej); p16 od km 33+850 do km 34+050 strona lewa/prawa linii kolejowej; p17 od km 37+300 do km 37+450 strona prawa linii kolejowej; p18 od km 38+450 do km 38+510 strona lewa linii kolejowej; p19-p21 od km 39+100 do km 39+320 strona prawa/lewa linii kolejowej; p22 od km 39+390 do km 39+480 strona lewa linii kolejowej; p23 od km 39+580 do km

- 39+670 strona lewa linii kolejowej; p24 od km 39+800 do km 39+940 strona prawa linii kolejowej; p25 od km 39+800 do km 39+900 strona lewa linii kolejowej; p26 od km 39+970 do km 40+030 strona lewa linii kolejowej; p27 od km 40+050 do km 40+180 strona prawa/lewa linii kolejowej; p28 od km 41+170 do km 41+280 strona lewa/prawa linii kolejowej; p29 od km 41+300 do km 41+370, strona lewa linii kolejowej; p30 od km 41+450 do km 41+570 strona prawa linii kolejowej; p31 od km 41+730 do km 41+850 strona prawa linii kolejowej; p32 od km 42+030 do km 43+080 strona prawa linii kolejowej;
- 6) w odległości min. 50 m od zbiorników wodnych - od km 7+002 do km 7+102 strona prawa linii kolejowej; od km 33+373 do km 33+473 strona lewa linii kolejowej; od km 41+109 do km 41+209 strona prawa linii kolejowej; od km 42+100 do km 42+150,
 - 7) w rejonie stanowisk roślin i zwierząt chronionych tj. od km 27+675 do km 27+725 strona prawa linii kolejowej (siedlisko pióropusznika strusiego *Matteucia struthiopteris*); od km 5+481 do km 5+531 strona lewa linii kolejowej (siedlisko gruszycki mniejszej *Pyrola minor*); od km 32+022 do km 32+042 strona lewa linii kolejowej oraz od km 36+264 do km 36+284 strona prawa linii kolejowej (mrowisko mrówek z rodzaju *Formica s.str.*),
 - 8) w odległości mniejszej niż 5 m od zadrzewień nieprzeznaczonych do usunięcia,
 - 9) w obrębie kolejowych obiektów inżynierskich umożliwiających migrację zwierząt.
14. Zbiorniki wodne położone w odległości do 22 m od osi linii kolejowej nr 182, tj. w km: 7+052, w km 33+423, w km 39+181 oraz w km 41+159 należy zabezpieczyć przed niszczeniem poprzez np.:
- a) oznakowanie i wygradzenie,
 - b) stosowanie koszy i materacy siatkowo-kamiennych, które dają dużą elastyczność umocnień, zabezpieczenie skarp.
15. Prace budowlane w rejonie cieków wodnych, prace niezwiązane z ingerencją w koryto cieku należy prowadzić w sposób, który nie będzie ograniczał swobodnego przepływu wody oraz migracji organizmów wodnych.
16. Na odcinkach, gdzie trasa przecina brzegi zbiorników i cieków wodnych prace należy prowadzić z zastosowaniem rozwiązań technicznych i organizacyjnych zabezpieczających przed:
- 1) zamulaniem wód powierzchniowych. Na terenach, gdzie prace prowadzone są w pobliżu cieków narażonych na ryzyko zamulenia – hałdy i przyny należy ogradzać przegrodami przeciwmulowymi/płótkami z geowłókniny;
 - 2) niszczeniem brzegów i zasypywaniem cieków wodnych poprzez zakaz:
 - a) ruchu sprzętu ciężkiego w odległości mniejszej niż 1,5 m od górnej krawędzi skarpy koryta cieku,
 - b) wjeżdżania do rzeki sprzętem wykorzystywanym w czasie realizacji inwestycji.
17. Prace budowlane powodujące ingerencję w koryta rzek należy prowadzić w sposób zapewniający zachowanie ich ciągłości biologicznej i hydromorfologicznej, tj. powinny spełniać wymogi co do właściwego światła, przekroju i zapewnienia prawidłowych warunków przepływu wód w ciekach:
- 1) w korytach cieków nie należy lokalizować barier uniemożliwiających migrację ryb w górę i w dół cieku,
 - 2) rozbiórka i budowa mostów w km 12+835 (km istniejący 12+895), w km 19+149 (km istniejący 19+216), w km 25+088 (km istniejący 25+161), w km 27+701 (km istniejący 27+774), w km 29+703 (km istniejący 29+779), w km 30+829 (km istniejący 30+906), w km 41+228 (km istniejący 41+319) nie może spowodować przekładania koryt cieków oraz zmiany dotychczasowych ich parametrów,
 - 3) podczas robót na mostach stosowane będą materiały (np.: siatki) zabezpieczające przed dostaniem się odpadów, gruzu i innych elementów do cieków,
 - 4) dopuszcza się umacnianie koryt rzek wyłącznie w sytuacji uzasadnionej koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa konstrukcji mostu. Maksymalna długość ubezpieczenia skarp obejmujących rozwiązania inne niż naturalne (np. umocnienia z betonu) w rejonie mostu nie przekroczy po 10 metrów od linii kolejowej w górę

- i w dół rzeki. Na dalszych odcinkach (powyżej 8 m do około 30 m) umocnienia winny być z materiałów naturalnych. Ewentualne uszkodzenia struktury koryt i brzegów należy niezwłocznie usunąć i przywrócić do stanu pierwotnego;
- 5) masy ziemi z wykopów wymagające czasowego składowania należy składować w odległości nie mniejszej niż 100 m od brzegu ciek. Zabrania się składowania ziemi w międzywalu cieków wodnych.
18. Wszelkie prace związane z wycinką drzew i krzewów w związku z realizacją inwestycji, należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, który przypada od 1 marca do 15 sierpnia. Usunięcie drzew starych (dziuplastych) oraz w okresie od 15 sierpnia do 15 października należy prowadzić pod nadzorem ornitologa oraz chiropterologa.
19. Drzewa znajdujące się w obrębie inwestycji, nieprzeznaczone do wycinki, należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi lub chemicznymi w następujący sposób:
- 1) należy osłonić pnie drzew przy użyciu np. drewnianych listew, tkaniny jutowej lub grubych mat słomianych lub trzcinowych;
 - 2) wykopy bezpośrednio przy pniach drzew należy wykonywać ręcznie. Przycięte korzenie powinny zostać zabezpieczone preparatami grzybobójczymi. Odkopane korzenie powinny zostać wpuszczone głębiej i zabezpieczone przed wysychaniem lub przed przymrozkami. Wykopy w pobliżu drzew powinny zostać niezwłocznie zasypane;
 - 3) zabrania się obcinania korzeni szkieletowych drzew, gdyż grozi to zachwianiem statyki drzewa;
 - 4) w obrębie rzutu korony nie można: składować materiałów chemicznych, budowlanych i ziemi z powstałych wykopów, stosować otwartego ognia, lokalizować placów manewrowych i miejsc postoju sprzętu ciężkiego.
20. Należy wygrodzić/oznakować chronione siedliska przyrodnicze, stanowiska roślin chronionych, podwójną taśmą rozpiętą pomiędzy słupkami; wysokość słupków min. 90 cm, osadzonych w gruncie na głębokość nie mniej niż 20 cm, z rozstawem słupków:
- 1) wzdłuż dróg dojazdowych do pasa robót,
 - 2) bezpośrednio przy pasie robót – dotyczy wygrozdzenia siedlisk, które częściowo znajdują się w pasie robót oraz siedlisk na granicy, w odległości do 15 m od linii kolejowej.
21. Należy podjąć działania ograniczające niekontrolowane rozprzestrzenianie się inwazyjnych gatunków roślin naczyniowych, poprzez:
- 1) oznakowanie w terenie skupisk obcych inwazyjnych gatunków roślin naczyniowych, w tym rdestowca ostrokończystego *Reynoutria japonica*, barszczu Sosnowskiego *Heracleum Sosnowski*, rdestowca japońskiego *Reynoutria japonica*, kolczurki klapowanej, wg przeprowadzonej inwentaryzacji za pomocą taśmy ostrzegawczej (połowa maja). W razie stwierdzenia stanowisk roślin inwazyjnych, nie ujętych w inwentaryzacji, również należy je oznakować w terenie,
 - 2) odtwarzanie oznakowania terenowych skupisk roślin inwazyjnych po każdorazowym koszeniu i wykopywaniu organów podziemnych,
 - 3) ręczne koszenie (kosa tradycyjna, kosa spalinowa, maczeta) zinwentaryzowanych skupisk roślin inwazyjnych (5 razy w roku: połowa maja, połowa czerwca, połowa lipca, połowa sierpnia, połowa września) oraz dokładnie zebrać skoszoną biomasę do czarnych foliowych worków, a następnie wywieźć i zutylizować. Po każdorazowym koszeniu wykopać części podziemne gatunków inwazyjnych, w tym rdestowca ostrokończystego *Reynoutria japonica* w km 6,509 i km 41,247, następnie dokładnie zebrać korzenie i podobnie, jak w przypadku biomasy z części nadziemnych roślin, przetransportować i zutylizować,
 - 4) po zakończeniu robót zrehabilitowanie terenu, w sposób umożliwiający tam, gdzie jest to możliwe odtworzenie poprzez sukcesję siedliska przyrodniczego o charakterze naturalnym. Skarpy należy obsadzać roślinami gatunków charakterystycznych dla naturalnego lokalnego siedliska w zagęszczeniu i w sposób uniemożliwiający

ekspansję rdestowca. Wielkość roślin i ich zagęszczenie (zwarcie) powinny gwarantować zacinienie podłoża.

22. Zezwala się na zniszczenie całkowite/fragmentów następujących płatów siedlisk przyrodniczych, poza sezonem wegetacyjnym, tj. od 1 kwietnia do 31 października:

Tabela nr 1

Lp	Siedlisko przyrodnicze	Lokalizacja [km]	Powierzchnia siedliska ogółem [m ²]	Powierzchnia siedliska przewidzianego do zniszczenia [m ²]	Przewidywany ubytek siedliska [%]	Strona
1	6510 Ekstensywnie użytkowane niżowe łąki świeże	6+600	1718	1718	100	lewa
2	6210 Murawy kserotermiczne	6+650	894	894	100	prawa
3	6210 Murawy kserotermiczne	7+200	811	811	100	prawa
4	9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny	18+200	8465	8465	100	lewa
5	6510 Ekstensywnie użytkowane niżowe łąki świeże	7+978	22346	50	0,2	prawa
6	6510 Ekstensywnie użytkowane niżowe łąki świeże	8+252	6504	120	1,8	prawa
7	6210 Murawy kserotermiczne	8+838	865	864	99,9	lewa
8	6510 Ekstensywnie użytkowane niżowe łąki świeże	8+881	2087	71	3,4	prawa
9	91E0*Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe	12+552	7856	2000	25,5	prawa
10	6510 Ekstensywnie użytkowane niżowe łąki świeże	13+139	43028	450	1,0	prawa
11	6510 Ekstensywnie użytkowane niżowe łąki świeże	14+850	14199	420	3,0	lewa
12	6510 Ekstensywnie użytkowane niżowe łąki świeże	15+800	18616	450	2,4	lewa
13	91E0*Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe	27+700	8834	350	4,0	prawa-lewa
14	6510 Ekstensywnie użytkowane niżowe łąki świeże	30+768	2501	350	14,0	prawa
15	91E0*Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe	30+815	26652	720	2,7	prawa/l ewa
16	91E0*Łęgi wierzbowe, topolowe,	30+882	682	300	44,0	lewa

Lp	Siedlisko przyrodnicze	Lokalizacja [km]	Powierzchnia siedliska ogółem [m ²]	Powierzchnia siedliska przewidzianego do zniszczenia [m ²]	Przewidywany ubytek siedliska [%]	Strona
	olszowe i jesionowe					
17	91E0*Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe	32+7300	869	9	1,0	prawa
18	6510 Ekstensywnie użytkowane niżowe łąki świeże	34+344	4522	60	1,3	prawa
19	6510 Ekstensywnie użytkowane niżowe łąki świeże	34+910	8321	110	1,3	prawa
20	6410 Zmiennowilgotne łąki trzęślicowe	36+072	2986	260	8,7	prawa
21	91E0* Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe	41+227	3359	35	1,0	prawa
22	91E0*Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe	41+306	3748	50	1,3	prawa
23	3150 Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z Nympheion	41+585	245	57	23,3	prawa

23. Siedlisko 3150 (Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne) w km 41+585 należy chronić przed odwodnieniem przy pomocy trwałej bariery, odgradzającej od odwodnienia linii kolejowej.
24. Zezwala się na zniszczenie poza sezonem wegetacyjnym, który przypada od 1 kwietnia do 31 października stanowiska rośliny chronionej, tj. kruszczyka szerokolistnego *Epipactis helleborine* – w km 5+685 strona prawa linii kolejowej.
25. Dopuszcza się zniszczenie mrowisk na torze w km 12+640, w km 31 +871, w km 42+151 linii kolejowej nr 182.
26. Należy zabezpieczyć dwa mrowiska mrówek z rodzaju *Formica* s. str. zinwentaryzowane w km 32,032 oraz w km 36,274 poprzez zastosowanie np. niskich barierok (drewniane belki ustawione wokół koloni).
27. Prace w rejonie zidentyfikowanych siedlisk ślimaka winniczka w km 27+104, w km 32+592, w km 41+925 linii kolejowej nr 182 należy prowadzić poza okresem aktywności tego gatunku tj. poza okresem od maja do września, celem ochrony przed zniszczeniem.
28. Zezwala się na zniszczenie fragmentów następujących siedlisk płazów:

Tabela nr 2

Lp	Lokalizacja [km]	Nr siedliska	Powierzchnia siedliska ogółem [ha]	Powierzchnia siedliska przewidzianego do zniszczenia [ha]	Przewidywany ubytek siedliska [%]
1	12+831	p7	3,68	0,66	18
2	13+456	p10	6,26	0,26	4
3	27+712	p12	0,42	0,06	14

Lp.	Lokalizacja [km]	Nr siedliska	Powierzchnia siedliska ogółem [ha]	Powierzchnia siedliska przewidzianego do zniszczenia [ha]	Przewidywany ubytek siedliska [%]
4	31+478	p15	2,78	0,47	17
5	33+988	p16	2,17	0,41	19
6	40+086	p27	1,07	0,09	8
7	41+177	p28	2,25	0,37	16

29. Likwidacja siedlisk płazów (zbiorników efemerycznych) jest dopuszczalna wyłącznie w przypadku gdy ze względów technologicznych nie ma możliwości zastosowania wszystkich możliwych działań minimalizujących np. zawężenia pasa robót. Likwidację zbiornika (optymalnie wrzesień - październik) należy poprzedzić czynnościami polegającymi na usunięciu wody i wybraniu ze zbiornika wszystkich osobników płazów. Dokładny termin i metodyka tych prac, również wskazanie siedlisk zastępczych wymaga każdorazowo nadzoru specjalisty herpetologa.
30. W związku z ryzykiem pogorszenia jakości siedliska płazów należy w ramach działań minimalizujących w stosunku do siedlisk rozrodczych płazów, które nie są planowane do zniszczenia przewidzieć:
- 1) lokalizację dróg dojazdowych/technologicznych w sposób zabezpieczający siedliska (w odległości min 50 m od siedliska),
 - 2) oznaczenie przed rozpoczęciem robót, w sposób widoczny dla pracowników, granic terenu stanowiącego siedlisko płazów, przy udziale herpetologa,
 - 3) zabezpieczenie przed zanieczyszczeniami z placu budowy.
31. Zezwala się na zniszczenie fragmentów następujących siedlisk gadów:

Tabela nr 3

Lp	Lokalizacja/km strona linii kolejowej	Nr siedliska	Powierzchnia siedliska ogółem [ha]	Powierzchnia siedliska przewidzianego do zniszczenia [ha]	Przewidywany ubytek siedliska [%]
1	5+400-6+880 lewa/prawa	g2	17,76	5,06	28
2	12+600-13+120 lewa/prawa	g6	9,44	1,37	15
3	13+260-15+320 lewa/prawa	g7	21,08	6,36	30
4	23+220-23+530 lewa/prawa	g8	5,25	0,6	22
5	27+650-27+950 lewa/prawa	g9	5,37	1,19	30
6	29+500-30+230 lewa/prawa	g10	12,15	3,7	12
7	30+330-30+920 lewa/prawa	g11	8,95	1,19	13
8	31+180-31+600 lewa/prawa	g12	7,39	0,85	12
9	33+000-33+420 lewa/prawa	g13	5,02	0,7	14
10	33+840-34+100 lewa/prawa	g14	4,32	0,8	19
11	34+320-38+280 lewa/prawa	g15	40,56	10,6	26
12	39+100-39+330 lewa/prawa	g16	2,19	0,33	15
13	39+400-41+070 lewa/prawa	g17	20,9	4,24	20
14	41+080-41+500 lewa/prawa	g18	8,37	1,04	12

15	41+500 do km 43+430 lewa/prawa	g19	18,38	4,6	25
----	--------------------------------------	-----	-------	-----	----

32. Zezwala się na zniszczenie następujących siedlisk ptaków:

Tabela nr 4

Lp	Lokalizacja [km] Strona linii kolejowej prawa/lewa	Nr siedliska/opis siedliska	Powierzchnia w buforze inwentaryzacji (ok. 150 m)	Powierzchnia na obszarze inwestycji [ha]	Przewidywany ubytek siedliska [%]
1	6,660-8,400 prawa/lewa	a1/fragment nasypu kolejowego	17,31	5,97	34
2	12,400-12,500 prawa	a2/ fragment lasu łęgowego	2,6	0,04	2
3	12,600-14,700 prawa/lewa	a5/fragment nasypu kolejowego	6,02	3,47	58
4	22,800-28,600 prawa/lewa	a6/ tereny leśne	281,33	13,23	5
	30,800-36,350 prawa/lewa	a7/ łąki z domieszką lasów liściastych nad Czarną Przemszą	9,38	1,01	11
5	30,800-36,350 prawa/lewa	a8/ łąki z domieszką lasów liściastych nad Czarną Przemszą	28,49	2,9	10
6	30,800-36,350 prawa/lewa	a9/ łąki z domieszką lasów liściastych nad Czarną Przemszą	74,78	3,78	5
7	39,000-41,100 prawa/lewa	a10/tereny leśne	56,8	5,44	10
8	41,100-41,450 prawa/lewa	a11/ tereny podmokłe w dolinie rzeki Turza,	4,04	0,25	6

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

- 1) w trakcie realizacji prac na terenach sąsiadujących z siedliskami występowania i rozrodu płazów oraz na terenach gdzie stwierdzono intensywną migrację płazów (od km 1+300 do km 1+630; od km 4+200 do km 4+850; od km 5+920 do km 5+990; od km 6+730 do km 7+720; od km 9+200 do km 9+900; od km 12+120 do km 14+010; od km 18+680 do km 20+120; od km 22+050 do km 22+200; od km 23+200 do km 23+450; od km 27+500 do km 28+080; od km 29+450 do km 32+150; od km 33+850 do km 34+900; od km 35+900 do km 37+850; od km 38+500 do km 42+400; od km 42+740 do km 43+930) plac budowy w okresie od 1 marca do 15 listopada należy wygradzić tymczasowymi płotkami ochronno-naprowadzającymi (z folii lub siatki o oczkach 0,5 x 0,5 cm lub agrotkaniny, rozpiętej na palikach, do wysokości ok. 0,5 m n.p.t., z 10-15 cm daszkiem górnym (nawisem), w dolnej części wkopanej w podłoże do głębokości min 15 cm) mającymi na celu zabezpieczenie przed przedostawaniem się płazów w obręb prowadzonych prac budowlanych. Przy zakładaniu ogrodzeń tymczasowych należy uwzględnić występowanie w ich ciągu rowów melioracyjnych i je wygradzić w taki sposób by uniemożliwić wejście małych zwierząt, w tym płazów na plac budowy. Po zewnętrznej stronie ogrodzeń tymczasowych należy założyć wiadra wkopane równo z gruntem, z przepuszczalnym

dnem o wysokości minimum 40cm – tak aby stanowiły pułapki, pozwalające na wyłowienie migrujących zwierząt (płazów). Należy prowadzić regularne kontrole wiaderek wkopanych w ziemię, wykopów, studzienek oraz innych miejsc mogących stanowić pułapki dla zwierząt, a znajdujące się w nich zwierzęta należy niezwłocznie odławiać i przenosić poza teren prowadzonych prac, pod nadzorem przyrodniczym,

- 2) prace związane z przebudową, rozbiórką istniejących oraz budową nowych obiektów kolejowych winny zapewnić drożność zidentyfikowanych szlaków migracji zwierząt,
 - 3) prace w rejonie siedlisk płazów p19-p28 należy prowadzić pod ścisłym nadzorem herpetologa,
 - 4) prace w korytach cieków: Brynica, Jordan, Czarna Przemsza należy prowadzić poza okresem rozrodu i migracji ryb tj. poza okresem od 1 marca do 31 maja,
 - 5) prace należy prowadzić w sposób niepowodujący powstawania zastoisk i zalewisk, które mogą być wykorzystywane przez płazy, jako siedliska lęgowe; nie tworzyć bezwyjściowych pułapek dla zwierząt; w wykopach o wąskim rozstawie, np. pod instalacje kablowe stosować punktowe pochylnie umożliwiające opuszczenie wykopu przez zwierzęta;
 - 6) należy przeprowadzić kontrole placu budowy oraz kontrole poprzedzające: niwelację terenu, likwidację ewentualnych zastoisk wodnych (w tym powstałych w trakcie realizacji inwestycji), rozbiórkę rowów, etc. pod kątem zasiedlenia przez płazy. Zidentyfikowane osobniki, w tym dorosłe, formy rozwojowe i młodociane, wykazane w trakcie kontroli należy przenieść, pod nadzorem herpetologa poza teren prowadzonych prac, do stanowisk zastępczych biorąc pod uwagę możliwość ich przetrwania we właściwym stanie ochrony na nowym stanowisku, z uwzględnieniem czynników antropogenicznych
 - 7) głębokie wykopy należy zabezpieczyć za pomocą płotka wykonanego z siatki o oczkach maksymalnie 5 mm x 5 mm lub geowłókniny. Płotek powinien mieć minimum 50 cm, być wkopany w ziemię na głębokość minimum 30 cm. Płotek musi być zakończony przewieszką 10 cm wygiętą w stronę zewnętrzną,
 - 8) w okresie marzec - sierpień należy przeprowadzać co dwa dni, w pozostałym okresie, co 5 dni kontrole wykopów, studzienek oraz innych miejsc mogących stanowić pułapki dla zwierząt, a znajdujące się w nich zwierzęta należy niezwłocznie odławiać i przenosić poza teren prowadzonych prac, do stanowisk zastępczych, pod nadzorem przyrodniczym.
34. Prace w pobliżu przepustów koło Tarnowskich Gór w km 4+283, w km 4+293, 4+286, 4,289, 4,299, 4,276, 3,300, w okresie od 1 kwietnia do 30 września należy prowadzić tylko w godzinach dziennych, tj. od wschodu do zachodu słońca.
35. Należy zapewnić nadzór przyrodniczy w celu kontroli stanu środowiska przyrodniczego na etapie realizacji inwestycji, pełniony przez osoby legitymujące się doświadczeniem odpowiednim do zakresu wykonywanego nadzoru, a w szczególności o doświadczeniu:
- a) botanicznym (równoległe do prowadzonych prac):
 - kontrola przestrzegania zasad ochrony płatów chronionych siedlisk przyrodniczych oraz stanowisk chronionych roślin w trakcie prowadzenia robót,
 - kontrola stanu zabezpieczenia zieleni nieprzeznaczonej do wycinki przed wpływem prac budowlanych,
 - nadzór nad zabezpieczeniem oraz utylizacją kęp rdestowca ostrokończystego rosnącego przy torowisku w km 6,509 oraz w km 41,247;
 - b) herpetologicznym (nadzór w okresie aktywności płazów i gadów tj. w okresie od połowy marca do połowy listopada) nad całym odcinkiem inwestycji ze szczególnym uwzględnieniem odcinków w rejonie siedlisk płazów tj. od km 39+000 do km 42+500 (siedliska p19 – p28) oraz od km 9+000 do km 10+000:
 - kontrola placu budowy (w tym wykopy, zagłębienia wypełnione wodą, zastoiska i zalewiska, rowy, studnie) w celu poszukiwania uwięzionych zwierząt, a w razie potrzeby ich uwolnienie oraz przemieszczenie poza plac budowy w miejscach o cechach siedliska, w którym występują w sposób naturalny,
 - weryfikacja rzeczywistego stanu środowiska na siedliskach zastępczych, wskazanych jako docelowe do przeniesienia płazów; w okresie rozpoczęcia prac,

- kontrola jakości wykonania i stanu zabezpieczeń placu budowy przed płazami (wygrodzień i montażu wiader na etapie budowy),
 - zabezpieczenie zbiorników wodnych przed jego zasypaniem i w przypadku konieczności odłowienia zwierząt tam bytujących przeniesienie poza rejon objęty inwestycją,
 - nadzór nad sposobem zabezpieczenia urządzeń odwodnienia w sposób chroniący przed możliwością wpadnięcia do nich zwierząt; stała kontrola zabezpieczenia studzienek, w celu uniknięcia wpadnięcia do nich zwierząt,
 - zabezpieczenie siedlisk płazów przed zniszczeniem,
 - kontrola prac związanych z przekształcaniem siedlisk chronionych gatunków gadów i płazów, w tym nadzór nad likwidacją siedlisk płazów i gadów,
- c) chiropterologicznym (od kwietnia do września: cały obszar inwestycji, ze szczególnym uwzględnieniem przepustu w km 29+703, rzek oraz obszarów, na których będzie prowadzona wycinka drzew):
- nadzór przy pracach związanych z: wycinką drzew o pierśnicy powyżej 50 cm, mogących stanowić miejsce występowania dziupli oraz na terenach stanowiących żerowiska nietoperzy i trasy przelotu tj. na odcinku od km 19+800 do km 27 +700, od km 30+500 do km 37+000, w km 30,830 i km 32,670 oraz na odcinku od km 38+500 do km 42+300, na odcinku od km 9+200 do km 12+850,
 - kontrola kolejowych obiektów inżynieryjnych przed ich rozbiórką,
 - nadzór przy pracach związanych z zakładaniem kryjówek dla nietoperzy w postaci cegieł dziurawek i trocinobetonowych budek (określenie lokalizacji i liczby kryjówek dla nietoperzy – w przepuście w km 29,703),
 - nadzór nad wykonywaniem prac, w pobliżu przepustów koło Tarnowskich Gór w km w km 4+276 (kryjówki kolonii rozrodczych n3- n7) oraz przepustu w km 29+703 (późnoletnie/jesienne schronienia nietoperzy);
- d) ornitologicznym:
- kontrola budowli, w tym w szczególności mostów przed ich rozbiórką, które mogą stanowić miejsca gniazdowania ptaków,
 - przekazywanie Wykonawcy budowy uwag i zaleceń do harmonogramu prac budowlanych uwag i zaleceń, co do prowadzonych prac – w szczególności stosowania dobrych praktyk polegających m.in. na niepozostawianiu urwistych skarp w okresie lęgowym (ryzyko zasiedlenia przez brzegówki Riparia riparia), czy stert gałęzi i drewna na terenie budowy;
 - kontrola terenu, w celu określenia ewentualnego występowania zasiedlonych dziupli oraz gniazd ptaków, kontrola obecności zajętych gniazd ptaków w roślinności zielnej i bezpośrednio na ziemi na trasie planowanej inwestycji,
- e) ichtiologicznym (w okresie od 1 marca do 30 kwietnia):
- nadzór podczas prowadzenia prac związanych z przekształcaniem koryta rzeki Jordan, Brynicy i Czarnej Przemszy,
 - nadzór w okresie wprowadzania narzutu kamiennego w korytach cieków jako elementów habitatowych (w zakresie liczby i lokalizacji narzutu kamiennego);
- f) teriologiczny (równoległe do prowadzonych prac): nadzór w trakcie remontów przepustów i sprawdzanie zgodności wykonania półek w wytypowanych w decyzji obiektach inżynieryjnych,
- g) entomologiczny: w przypadku usunięcia drzew o pierśnicy powyżej 50 cm, (mogących stanowić potencjalnie siedlisko dla chronionych chrząszczy, nadzór nad zabezpieczeniem mrowisk mrówki *Formica s.str.* w km 32,032 oraz w km 36,274 linii kolejowej nr 182).

B. Na etapie eksploatacji

1. W 1, 3 i 5 roku po oddaniu inwestycji do użytku należy prowadzić łącznie, monitoring aktywności płazów i gadów od km 9+030 do km 9+430, od km 41+000 do km 42+000 oraz od km 39+000 do km 41+000 (w kwietniu, maju i czerwcu).

C. 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. Należy zapewnić właściwą organizację prowadzenia prac budowlanych celem spełnienia wymogów, o których mowa w pkt I.2.A niniejszej decyzji.
2. W sąsiedztwie istniejącego mostu na rzece Stole w km 1,195 (km istniejący 1,216) należy zapewnić właściwe zaprojektowanie zabezpieczeń przeciwpowodziowych torowiska – na terenie przed i za mostem.
3. Należy przystosować obiekty inżynierskie do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt poprzez:
 - 1) zachowanie/stworzenie półek dla migracji zwierząt:
 - a) w km 19+149 (przepust koło Pyrzowic,
 - b) w km 27+701 (most na cieku Szeligowiec)
 - c) w km 29+703 (przepust na rzece Jordan),
 - d) w km 32+010 (przepust),
 - e) w km 34+567 (przepust)
 - f) w km 35+973 (przepust),
 - 2) zachowanie naturalnego charakteru dna przepustu i wejścia do niego poprzez pokrycie piaskiem, ziemią lub naturalną włókniną,
 - 3) pozostawienie piaszczystego fragmentu, nie zalanego wodą o szerokości 0,5 m, wzdłuż jednej ściany w obiektach w km: 19+149 i 34+567,
 - 4) pozostawienie piaszczystego fragmentu, nie zalanego wodą o szerokości 1,5 m, w każdym oczku przepustu w km 29+703, wzdłuż jednej ściany przepustu,
 - 5) stworzenie półki tj. piaszczystego fragmentu nie zalanego wodą o szerokości 0,5m, wzdłuż ściany przepustu w km 32+010 oraz w km 35+973),
 - 6) zachowanie istniejącej przestrzeni, szerokości co najmniej 5 m pod inżynierskimi obiektami w km 5+458, w km 7+671, w km 12+835, w km 30+829, w km 41+228, nie zajętej przez torowisko, która umożliwi swobodne i niekolizyjne przemieszczanie się zwierząt wzdłuż linii kolejowej,
 - 7) stworzenie strefy szerokości minimum 5m po każdej stronie torowiska w nowobudowanych wiaduktach w km 16+558 oraz km 18+651, przeznaczonej dla migracji zwierząt,
 - 8) w przypadku obiektów, o których mowa w ww. pkt 3 ppkt 6 i 7 podłoże powinno mieć naturalny charakter (podłoże piaszczyste, ziemiste). Nie należy stosować siatek gabionowych i płyt betonowych (w tym o konstrukcji ażurowej).
4. Sposób zagospodarowania terenu obiektów przystosowanych do migracji zwierząt:
 - 1) obiekty należy zagospodarować tak, aby nawiązywały charakterem do typu krajobrazu i siedlisk występujących w obrębie przejścia. Istotnym elementem jest zachowanie, w jak największym stopniu, elementów naturalnych terenu, bądź w przypadku ubytku wprowadzanie nowej szaty roślinnej, jako właściwe zagospodarowanie terenu umożliwiające korzystanie z przejść,
 - 2) nie należy wprowadzać zalesień i zadrzewień terenów wokół torów, w tym szczególnie nie należy tworzyć alei drzew i szpalerów krzewów dochodzących prostopadle do linii kolejowej, mogących naprowadzać nietoperze na wysokości kolizyjnej z jadącymi pojazdami szynowymi,

- 3) w przypadku, gdy ciek znajdujący się na powierzchni przejścia jest odbiornikiem zrzutów sieci odwodnieniowej, wszelkie wyloty powinny być skanalizowane (rurociąg) na długości obejmującej strefę dościa do przejścia;
 - 4) wyklucza się zastosowanie korytek krakowskich; dopuszcza się stosowanie kanalizacji szczelnej z wykorzystaniem płytkich korytek typu GARA lub podobnych,
 - 5) rowy odwodnieniowe winny być trawiaste o pochyleniu skarp 1:1,5;
 - 6) w obszarze przeznaczonym do migracji zwierząt nie mogą znajdować się obiekty odwodnieniowe, które mogłyby utrudniać ich przemieszczanie się i ograniczać możliwości dościa do przejścia.
5. Należy wprowadzić narzut kamienny o średnicy od kilku do kilkunastu centymetrów w rzece Jordan, Brynicy i Czarnej Przemszy w odległości 7-25 m od obiektu mostowego w dół rzeki, który stanowić będzie naturalne kryjówki oraz miejsca żerowania ryb (tzw. elementy habitatowe). Należy wykorzystać rodzimy narzut kamienny zebrany z modernizowanego odcinka koryta rzeki.
 6. Zastąpić utracone kryjówki w szczelinach dylatacyjnych przepustu w Siewierzu (km 29+703), poprzez umieszczenie w co najmniej 10 miejscach tych przepustów, równomiernie rozmieszczonych w dwóch żelbetonowych przepustach, cegieł dziurawek i trocinobetonowych budek dla nietoperzy o wymiarach 0,5m x 0,5m na wysokości co najmniej 2 m.
 7. W związku ze stwierdzonymi szlakami migracji płazów w następujących lokalizacjach:
 - 1) od km 6+370 do km 7+720,
 - 2) od km 9+200 do km 9+900,
 - 3) od km 12+120 do km 14+010,
 - 4) od km 18+680 do km 20+120
 - 5) od km 22+050 do km 22+200
 - 6) od km 23+200 do km 23+450
 - 7) od km 27+500 do km 28+080
 - 8) od km 29+450 do km 32+150
 - 9) od km 33+850 do km 34+900
 - 10) od km 35+900 do km 37+850
 - 11) od km 38+500 do km 42+400
 - 12) od km 42+740 do km 43+930należy zabezpieczyć ich drożność poprzez zachowanie szczeliny o wysokości ok. 5 cm pomiędzy powierzchnią torowiska, a stopką szyny.
 8. Należy wprowadzić zabezpieczenia stanu infrastruktury technicznej, skarp rzek, torowisk nad rzekami przed negatywnymi oddziaływaniami wynikającymi z bytowania bobrów.
 9. Należy zaprojektować następujące tłumiki kolejowe (izolatory akustyczne) o skuteczności co najmniej 2 dB, w następującej lokalizacji:
 - a) od km 13+740 do km 13+870 (130 m długości),
 - b) ok km 30+320 do km 30+620 (300 m długości).

II. 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.

III. Nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego, w terminie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach.

Pomiary poziomu hałasu mają być prowadzone na terenach podlegających ochronie akustycznej, w szczególności w: Miasteczku Śląskim w rejonie ulicy Norwida, Siewierzu w rejonie ulicy Zbożowej, Mierzęcicach w rejonie ulicy Bocznej.

IV. Nie stwierdzam konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

V. Charakterystykę planowanego przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z 27.10.2016 znak IOS5f-4425-38.3/2016 Pani Ewy Makosz, działającej w imieniu PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74, zostało wszczęte postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Rewitalizacja i odbudowa częściowo nieczynnej linii kolejowej nr 182 Tarnowskie Góry - Zawiercie”.

Zgodnie z Decyzją nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych (Dziennik Urzędowy z 27 marca 2014 r., poz. 25 ze zm.), działki po których przebiegają przedmiotowe linie kolejowe, np. działka nr 559 obręb Siewierz, powiat będziński, są terenami zamkniętymi. Zatem organem właściwym do prowadzenia postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 ze zm.), jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach.

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

Z przedłożonych dokumentów wynika, że liczba stron postępowania przekracza 20, w związku z powyższym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach, zgodnie z art. 74 ust. 3 ww. ustawy, za art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity ogłoszony w Dz. U. z 2017 r., poz. 1257) o wszystkich czynnościach zawiadamiał strony poprzez obwieszczenia. Były one umieszczane na tablicy ogłoszeń w siedzibie tutejszego organu, tj. Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach przy ul. Dąbrowskiego 22, na stronie internetowej www.katowice.rdos.gov.pl oraz na tablicy ogłoszeń urzędów w: Tarnowskich Górach, Miasteczko Śląskie, Ożarówic, Mierzęcic, Siewierza, Poręby, Łazach, Zawierciu, Świerklańcu (po dostarczeniu informacji w raporcie, że teren realizacji przedsięwzięcia będzie wkraczał w granice Gminy Świerklaniec).

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

1) wniosek z 27.10.2016 znak IOS5f-4425-38.3/2016 Pani Ewy Makosz o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,

- 2) Kartę informacyjną przedsięwzięcia sporządzoną w październiku 2016 r. przez zespół: Iwona Solarz, Bartłomiej Jaroszewski, Łukasz Dudzikowski, Patrycja Chacińska, Ewa Makosz,
- 3) pełnomocnictwo z 27 lipca 2016 r. udzielone Pani Ewie Makosz przez Andrzeja Pawłowskiego Wiceprezesa Zarządu i Antoniego Jasińskiego Członka Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74,
- 4) kopię odpisu pełnego z rejestru przedsiębiorców z 19.09.2016 nr KRS 0000037568,
- 5) potwierdzenie wniesienia opłaty skarbowej w wys. 205 zł i 17 zł,
- 6) opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Dąbrowie Górniczej z 9.12.2016 znak NS/ZNS/523/628/8094/48/2016,
- 7) pismo Państwa Anny i Mariusza Serwa (data wpływu do RDOŚ 12.12.2016),
- 8) opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Zawierciu z 12.12.2016 znak NS/NZ-523-27/KA/16
- 9) opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bytomiu z 14.12.2016 znak ZNS/523-54-390/16
- 10) pismo Burmistrza Miasta Tarnowskie Góry z 15.12.2016 znak Ś.6220.31.2016
- 11) pismo Burmistrza Miasta Miasteczko Śląskiego z 19.12.2016 znak M.6220.12.2016
- 12) pismo Spółki dla Zagospodarowania Wspólnoty Leśno-Gruntowej w Siewierzu z 21.12.2017 L.dz. 462/16
- 13) pismo Prezydenta Bytomia z 27.12.2016 znak ZPP.031.1.2016
- 14) pismo mieszkańców ulicy Zbożowej w Siewierzu (data wpływu do RDOŚ 16.01.2017)
- 15) pismo Wójta Gminy Ożarówice z 16.01.2017 znak WG.0008.2.2017
- 16) pismo Wójta Gminy Świerklaniec z 2.02.2017 znak BRG.0008.2.2017
- 17) pismo Burmistrza Miasta Miasteczko Śląskie z 28.02.2017 znak RM.0008.1.2017
- 18) pismo Pani Joanny Bąbik z 14.03.2017 (data wpływu do RDOŚ 17.03.2017)
- 19) pismo Pani Joanny Bąbik z 14.03.2017 (data wpływu do RDOŚ 20.03.2017)
- 20) pismo Pani Joanny Bąbik z 27.03.2017
- 21) pismo Pani Ewy Makosz z 17.05.2017 znak IOS6b-4426-11.1/17
- 22) Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla inwestycji „Rewitalizacja i odbudowa częściowo nieczynnej linii kolejowej nr 182 Tarnowskie Góry – Zawiercie” sporządzony przez zespół Multiconsult z Warszawy - Mateusza Małeckiego i Joannę Borzuchowską (kierujących projektem) sporządzony w maju 2017 wraz z załącznikami (IV tomy),
- 23) pismo Pani Ewy Makosz z 3.07.2017 znak IOS6b-4426-11.4/17
- 24) Aneks do Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla inwestycji pn. „Rewitalizacja i odbudowa częściowo nieczynnej linii kolejowej nr 182 Tarnowskie Góry – Zawiercie” sporządzony przez Mateusza Małeckiego i Joannę Borzuchowską w czerwcu 2017 wraz z załącznikiem mapowym,
- 25) pismo Pani Ewy Makosz z 6.07.2017 znak IOS6b-4426-11.4./17,
- 26) pismo Pani Ewy Makosz z 27.07.2017 znak IOS10a-4426-11.6/17,
- 27) opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Dąbrowie Górniczej z 21.08.2017 znak NS/ZNS.524.482.3491.9/2017,
- 28) opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Zawierciu z 24.08.2017 znak NS/NZ-524-03/KA/17,
- 29) pismo Burmistrza Miasta Miasteczko Śląskie z 24.08.2017 znak M.7240.1.2017
- 30) pismo Wójta Gminy Mierzęcice z 29.08.2017 znak GK.6220.0006.2016
- 31) wiadomość elektroniczna Pana Antoniego Pawlaka z 5.09.2017,
- 32) pismo Pana Michała Skrzydło z 4.09.2017,
- 33) pismo Mieszkańców Miasta i Gminy Siewierz z 4.09.2017,
- 34) wiadomość elektroniczna Pana Zbigniewa Kurzawy z 6.09.2017,
- 35) pismo Pani Joanny Bąbik z 4.09.2017,
- 36) pismo Pana Pawła Chałady (data wpływu do RDOŚ 8.09.2017),
- 37) wiadomość elektroniczna Pana Czesława Banasia z 12.09.2017,
- 38) pismo Starosty Powiatu w Tarnowskich Górach z 13.09.2017 znak ID.1510.11.2017,
- 39) pismo pani Ewy Makosz z 28.09.2017 znak IOS10a-4426-11.7/17,

40) protokół z rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa, która odbyła się 3.11.2017,

41) pismo Wójta Gminy Mierzęcice z 9.11.2017 znak GK.6220.0006.2016.

Celem przedsięwzięcia jest przebudowa na odcinku o długości ok. 24 km oraz odbudowa na odcinku o długości ok. 22,0 km linii kolejowej nr 182 do stanu umożliwiającego obsługę regionalnych przewozów pasażerskich z kierunku Częstochowy i Zawiercia do MPL „KATOWICE” w Pyrzowicach i dalej do Tarnowskich Gór, remont łącznicy nr 705 oraz odbudowa łącznicy Miasteczko Śląskie - Gosek. Ponadto stworzenie alternatywnego połączenia stacji rozrządowej w Tarnowskich Górach dla pociągów towarowych z kierunku Zawiercia. Przewidziany do rewitalizacji i odbudowy odcinek linii kolejowej nr 182 wynosi ok. 46 km. Długość analizowanego odcinka łącznicy nr 705, zlokalizowanej na terenie Gminy Zawiercie, wynosi ok. 1,3 km. Długość łącznicy Miasteczko Śląskie – Gosek planowanej do odbudowy wynosi ok. 1,1 km. Łącznica zlokalizowana jest na terenie gminy Miasteczko Śląskie.

Linia kolejowa nr 182 Tarnowskie Góry – Zawiercie jest linią jednotorową znaczenia miejscowego. Z uwagi na postępującą dekapitalizację infrastruktury kolejowej, w tym nawierzchni kolejowej utraciła zdolność techniczno - eksploatacyjną, a częściowo została wyłączona z eksploatacji. Obecnie linia czynna jest jedynie na odcinku Zawiercie – Siewierz, pozostała część linii pomiędzy stacją Tarnowskie Góry w rejonie km 5,400 a km 27,400 przed stacją Siewierz jest nieczynna. Linia kolejowa na wskazanym powyżej odcinku uległa całkowitej degradacji. W stanie istniejącym (na czynnym odcinku) niniejsza linia nie obsługuje ruchu pasażerskiego.

W ramach realizacji niniejszej inwestycji przewidziano również prace na łącznicy nr 705 Zawiercie, jest to linia o znaczeniu lokalnym. Jest to linia dwutorowa na odcinku od km 0,061 do km 1,149 oraz jednotorowa od km 0,000 do km 0,061 oraz od km 1,149 do km 1,292. Przewidziano również prace na dawnej łącznicy Miasteczko Śląskie – Gosek. Odbudowa łącznicy w rejonie TGE umożliwi zjazd na tor linii nr 129 i 131.

Przedmiotowa linia kolejowa na znacznym odcinku (ok. 49% długości) przechodzi przez tereny leśne. Na niewielkim odcinku (ok. 12 % długości) graniczy z polami uprawnymi oraz łąkami i nieużytkami (ok. 13 % długości). Sąsiaduje również z terenami zabudowanymi (ok. 26 % długości). Znajduje się w dużej odległości od terenów górskich, nie przecina jezior. Zarówno zakres jak i zasięg oddziaływania inwestycji nie wkracza na teren uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej.

Realizacja przedsięwzięcia obejmuje swoim zakresem:

- 1) remont eksploatowanego odcinka linii kolejowej od km ok. – 0,571 do km ok. 5,400 oraz od km ok. 27,400 do km ok. 45,430 o sumarycznej długości ok. 24,001 km (km w stanie istniejącym: od km ok. -0,571 do km ok. 5,455 oraz od km ok. 27,465 do km ok. 45,502) i odbudowę pozostałego odcinka o długości ok. 22,000 km, który uległ całkowitej degradacji;
- 2) podłączenie bocznic do strefy Cargo, zakładów Electrolux i Dolomitów;
- 3) odbudowę posterunku odgałęźnego Gosek wraz z łącznicą Gosek - Miasteczko Śląskie (włączenie w linię nr 131 i 143) oraz remont łącznicy nr 705, aby zapewnić zjazd na linię nr 1 poprzez linię 160;
- 4) budowę skrzyżowania pod dwutorową linią kolejową w miejsce przejazdu w poziomie szyn w km 18,634 z drogą wojewódzką nr 913;
- 5) budowę drugiego toru łączącego MPL Pyrzowice ze stacją Mierzęcice Zawierciańskie
- 6) zmianę układu torowego na stacji Mierzęcice Zawierciańskie;
- 7) elektryfikację linii, zakres robót będzie poszerzony o budowę sieci trakcyjnej wzdłuż linii kolejowej oraz elektryfikację wybranych torów w obrębie stacji kolejowych, budowę instalacji urządzeń zasilania sieci trakcyjnej (doprowadzenie linii energetycznych do nowych podstacji trakcyjnych, budowę podstacji trakcyjnych/kabin sekcyjnych);
- 8) budowę nowych normatywnych peronów wraz z wyposażeniem, dostosowanych do obsługi osób o ograniczonej zdolności poruszania się;

- 9) odtworzenie posterunków ruchu z uwzględnieniem zmian wynikających z lokalizacji nowych normatywnych peronów oraz zmian wynikających z potrzeb obsługi towarowej linii;
- 10) budowę nowego systemu sterownia ruchem kolejowym na linii (z uwagi na faktyczny brak takiego w stanie istniejącym);
- 11) rozbiórkę, budowę, przebudowę, rozbudowę lub remonty obiektów inżynierskich z dostosowaniem do obowiązujących normatywów;
- 12) remonty lub odbudowę przejazdów (skrzyżowań linii kolejowej z drogami w poziomie);
- 13) roboty w branżach towarzyszących związane z obiektami kubaturowymi, urządzeniami elektroenergetyki (zasilanie energetyczne obiektów i urządzeń; oświetlenie stacji, peronów wraz z dojściami, przejazdów; elektryczne ogrzewanie rozjazdów itp.), urządzeniami teletechnicznymi (prowadzenie ruchu, system informacji podróży, monitoring itp.).

Przewiduje się korektę łuków i zastosowanie właściwych parametrów konstrukcyjnych. Korekta łuków będzie miała miejsce głównie w pasie terenu pozostającym we władaniu inwestora – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w dwóch przypadkach korekta będzie się wiązała z wyjściem poza teren kolejowy, m.in. w obrębie stacji Tarnowskie Góry, gdzie zmiana przebiegu linii, pozwoli na istotne podniesienie parametrów techniczno-eksploatacyjnych. Zmiana przebiegu linii w obrębie stacji Tarnowskie Góry umożliwi również zastosowanie odpowiednich krawędzi peronowych oraz realizację ruchu pasażerskiego.

Obecnie analizowany odcinek linii kolejowej w terenach zamkniętych zajmuje ok. 95 ha. W ramach realizacji inwestycji planuje się zająć około 34 ha dodatkowego terenu poza terenami należącymi bądź będącymi we władaniu Inwestora – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zajętość ta spowodowana jest m.in. budową obiektów kubaturowych, budową obiektów inżynierskich, budową dróg technologicznych, przebudową skrzyżowań, korektą łuków poziomych, budową podstacji trakcyjnych oraz uregulowaniem stanu prawnego nieruchomości, na którym obecnie znajduje się teren kolejowy.

Inwestycja ta jest zaliczana do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, określonych w § 3 ust. 2 pkt 2, jako przebudowa i budowa 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, poz. 71). Wobec powyższego, na podstawie art. 63 cyt. wyżej ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, 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 ww. ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko), z uwagi na przebieg linii kolejowej, od Państwowych Powiatowych Inspektorów Sanitarnych w: Dąbrowie Górniczej, Zawierciu i Bytomiu. Na podstawie art. 6 ww. ustawy, 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.

Państwowi Powiatowi Inspektorzy Sanitarni w:

- 1) Dąbrowie Górniczej opinią z 9.12.2016 znak NS/ZNS/523/628/8094/48/2016,
- 2) Zawierciu opinią z 12.12.2016 znak NS/NZ-523-27/KA/16,
- 3) Bytomiu opinią z 14.12.2016 Nr ZNS/523-54-390/16,

wyrazili stanowisko o braku konieczności przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego zamierzenia.

Tutejszy organ biorąc pod uwagę uwarunkowania zawarte w art. 63 ust. 1 cytowanej wcześniej ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, postanowieniem z 22 grudnia 2016 r. znak WOOŚ.4201.4.2016.AS2.6 nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Następnie postanowieniem z 13 lutego 2017 r. (po upływie terminu na złożenie zażalenia na postanowienie z 22 grudnia 2016 r.) zawiesił postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, do czasu przedłożenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Pani Ewa Makosz 22 maja 2017 r. przedłożyła Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Katowicach trzy egzemplarze raportu o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia, wobec powyższego ustąpiła przyczyna zawieszenia postępowania administracyjnego i 25 maja 2017 r. zostało ono podjęte z urzędu.

Biorąc pod uwagę, że przed dniem wejścia w życie ustawy z dnia 9 października 2015 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 (ogłoszonej w Dz.U. z 23.11.2015, poz. 1936) wydane zostało postanowienie określające zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (22.12.2016), zgodnie z art. 6 ust. 2 i 3 cyt. ustawy, w stosunku do przedmiotowego postępowania mają zastosowanie przepisy 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, które obowiązywało do 1 stycznia 2017 r.

W toku dalszego postępowania tutejszy organ dokonał weryfikacji raportu i wezwał do jego uzupełnienia pismem z 6 czerwca 2017 r. Po uzupełnieniu (4 lipca 2017 r. i 8 sierpnia 2017 r.) przez pełnomocnika Inwestora raportu, dokumentacja sprawy została ponownie zweryfikowana i przekazana do Państwowych Powiatowych Inspektorów Sanitarnych w: Dąbrowie Górniczej, Zawierciu i Bytomiu 9 sierpnia 2017 r., w celu zasięgnięcia opinii, zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Dąbrowie Górniczej opinią sanitarną z 21.08.2017 znak NS/ZNS.524.482.3491.9/2017, Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Zawierciu opinią sanitarną z 24.08.2017 znak NS/NZ-524-03/17 zaopiniowali pozytywnie, w zakresie wymagań higienicznych i zdrowotnych, środowiskowe uwarunkowania dla przedmiotowego przedsięwzięcia, określając warunki jego realizacji, które uwzględniono w niniejszej decyzji.

Natomiast Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bytomiu, zgodnie z art. 78 ust. 4 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, nie zajął stanowiska w terminie 30 dni, co traktuje się jako brak zastrzeżeń.

Na poziomie strategicznym, w ramach studium wykonalności opracowanym dla przedmiotowej inwestycji, Inwestor rozpatrywał różne warianty inwestycyjne. Na etapie raportu o oddziaływaniu inwestycji na środowisko, analizy zostały zawężone do wariantów wybranych w ramach wcześniejszych preselekcji.

Analizy obejmowały:

- 1) wariant nie podejmowania przedsięwzięcia,
- 2) wariant realizacji przedsięwzięcia preferowany przez Inwestora – oznaczony jako W4P1bP2P3,
- 3) wariant alternatywny oznaczony jako W4P1bP2P3-A.

Projektowane prędkości dla linii 182 to: 140 km/h dla pociągów pasażerskich i 80 km/h dla pociągów towarowych.

Warianty inwestycyjne na poziomie technicznym:

- 1) Wariant W1 zakładający przywrócenie parametrów technicznych linii do prędkości konstrukcyjnej $V = 80/100$ km/h wraz z elektryfikacją nieelektryfikowanego odcinka linii kolejowej oraz dostosowanie układów torowych planowanej stacji MPL Pyrzowice tak, aby występowała możliwość rozpoczynania i kończenia biegu pociągów.
- 2) Wariant W2 zakładający podniesienie parametrów technicznych linii do prędkości konstrukcyjnej $V = 100$ km/h wraz z elektryfikacją nieelektryfikowanego odcinka linii kolejowej oraz dostosowanie układów torowych planowanej stacji MPL Pyrzowice tak, aby występowała możliwość rozpoczynania i kończenia biegu pociągów.

- 3) Wariant W3 zakładający podniesienie parametrów technicznych linii do prędkości konstrukcyjnej $V = 120$ km/h wraz z elektryfikacją nieelektryfikowanego odcinka linii kolejowej oraz dostosowanie układów torowych planowanej stacji MPL Pyrzowice tak, aby występowała możliwość rozpoczynania i kończenia biegu pociągów.
- 4) Wariant W4 zakładający podniesienie parametrów technicznych linii do prędkości konstrukcyjnej $V = 140$ km/h wraz z elektryfikacją nieelektryfikowanego odcinka linii kolejowej oraz dostosowanie układów torowych planowanej stacji MPL Pyrzowice tak, aby występowała możliwość rozpoczynania i kończenia biegu pociągów.

Podwarianty inwestycyjne:

- 1) Podwariant 1a - zakłada budowę dwupoziomowego skrzyżowania pod jednotorową linią kolejową w miejsce przejazdu w poziomie szyn w km ok. 18,634 z drogą wojewódzką nr 913, stanowiącą główny dojazd do MPL Katowice.
- 2) Podwariant 1b - zakłada budowę dwupoziomowego skrzyżowania pod dwutorową linią kolejową w miejsce przejazdu w poziomie szyn w km ok. 18,634 z drogą wojewódzką nr 913, stanowiącą główny dojazd do MPL Katowice.
- 3) Podwariant 2 - zakłada zaprojektowanie układu torowego na stacji MPL Pyrzowice z uwzględnieniem drugiego toru łączącego stację MPL Pyrzowice ze stacją Mierzęcice Zawierciańskie.
- 4) Podwariant 3 - zakłada zaprojektowanie układu torowego na stacji Mierzęcice Zawierciańskie z uwzględnieniem dodatkowego toru oraz dodatkowych połączeń rozjazdowych tak, aby usprawnić jazdy manewrowe pociągów towarowych obsługujących bocznice CARGO MPL Katowice.

W przedmiotowej sprawie nie były rozpatrywane warianty lokalizacyjne. Przebieg inwestycji został bowiem wyznaczony poprzez istniejący układ torów. Ostatecznie do analizy wariantów wybrano wariant W4P1bP2P3 oraz W4P1bP2P3-A (podwariant wybranego wariantu) jako warianty inwestycyjne oraz wariant zerowy „0”, który zakłada jedynie prace utrzymaniowe na eksploatowanym odcinku linii zapewniające jego funkcjonowanie. Oba warianty inwestycyjne różnią się jedynie typem urządzeń systemów sterowania ruchem kolejowym (SRK). Funkcjonalność urządzeń jest porównywalna i nie mają one wpływu na kwestie środowiskowe.

Spośród wielu kryteriów możliwych do zastosowania w analizie wariantów przyjęto te, które są najbardziej miarodajne oraz różnicujące, tj. przyjmują różne wartości dla poszczególnych wariantów, jak aspekty społeczne oraz aspekty środowiskowe. W ramach kryteriów środowiskowych analizowano m.in. oddziaływanie na środowisko przyrodnicze, w tym wpływ na chronione gatunki oraz na migrację zwierząt. Ponadto inwestycja budzi wiele emocji wśród mieszkańców. W trakcie konsultacji otrzymano zarówno głosy poparcia, jak i sprzeciwu wobec inwestycji. Przeprowadzone w ramach raportu analizy wykazały, że część obaw ma swoje uzasadnienie, natomiast część nie zostało potwierdzonych w wynikach analiz. Przykładowo, tam, gdzie w analizach stwierdzono możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu, w celu ich wyeliminowania zaproponowano tłumiki kolejowe (izolatory akustyczne).

Biorąc pod uwagę wpływ planowanego przedsięwzięcia na gatunki chronione, siedliska oraz na migrację zwierząt, realizacja inwestycji w obu wariantach W4P1bP2P3 i W4P1bP2P3-A wiązać się będzie ze zniszczeniem w całości lub części siedlisk objętych ochroną (nie dotyczy to siedlisk objętych ochroną w postaci obszarów Natura 2000) oraz zaburzeniem migracji zwierząt. W oparciu o zidentyfikowane oddziaływanie w raporcie, zaproponowano adekwatne działania minimalizujące. Zatem, wariant preferowany przez Inwestora jest równocześnie wariantem, który został uznany za najkorzystniejszy pod względem wpływu na środowisko.

Z szerokiej analizy porównawczej wynika, że inwestycja jest akceptowalna do realizacji z punktu widzenia ochrony środowiska w obu wariantach inwestycyjnych.

Brak jest podstaw do podważenia słuszności wyboru wariantu najkorzystniejszego dla środowiska oraz przesłanek do wskazania innego wariantu, niż wskazany przez inwestora w oparciu o art. 81 ust 1 o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale

społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, zgodnie z którym jeżeli z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika zasadność realizacji przedsięwzięcia w wariantcie innym niż proponowany przez wnioskodawcę, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, za zgodą wnioskodawcy, wskazuje w decyzji wariant dopuszczony do realizacji lub, w razie braku zgody wnioskodawcy, odmawia zgody na realizację przedsięwzięcia.

Analiza wariantu bezinwestycyjnego, polegającego na niepodejmowaniu przedsięwzięcia i funkcjonowaniu linii w istniejącym kształcie i zakresie (tam gdzie obecnie jest eksploatowana) wykazała, że jest on rozwiązaniem gorszym w stosunku do wariantu zakładającego rewitalizację. Występować będzie wtedy hałas zwiększający się z uwagi na brak działań modernizacyjnych co pogarszać będzie stan torowiska oraz brak poprawy stosunków społeczno – gospodarczych (dostępności do połączeń kolejowych).

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 zanieczyszczeń do powietrza ze środków transportu, emisją hałasu, ścieków bytowych oraz wytwarzaniem odpadów. Oddziaływać one będą na ludzi jak również na środowisko przyrodnicze. Faza ta jednak nie będzie znacząco uciążliwa, a dla minimalizacji oddziaływań wskazano w punkcie 1.2.A niniejszej decyzji warunki, których przestrzeganie zapewni, że oddziaływanie tej fazy prac będzie miało charakter jak najmniej uciążliwy dla ludzi i środowiska. Ww. warunki zostały określone w oparciu o przedłożony raport o oddziaływaniu na środowisko oraz jego uzupełnienia. W szczególności dotyczą ochrony przed nadmiernym pyleniem, zanieczyszczeniem środowiska gruntowo - wodnego oraz hałasem, który w rejonie zabudowy mieszkaniowej powinien ograniczać się do pory dziennej, a jedynie w szczególnych przypadkach, uzasadnionych technologią prowadzonych prac (takich których przerwanie na czas nocy nie będzie możliwe, np. betonowanie) dopuszcza się ich wykonywanie. Organizacja prac powinna wtedy zapewniać jak najmniejszą emisję hałasu do środowiska, poprzez sprawny sprzęt, jak najmniejszą liczbę maszyn i urządzeń powodujących hałas.

Analiza zgromadzonego materiału dowodowego dowodzi, że:

- 1) w raporcie uwzględniono publicznie dostępne informacje o środowisku oraz te udostępnione przez różne instytucje, a także wyniki z wizji terenowych przeprowadzonych przez autorów raportu;
- 2) przedstawiona w raporcie metodyka inwentaryzacji nie daje podstaw do podważenia poprawności wykonanych badań. W raporcie podano terminy przeprowadzonych kontroli terenowych, wskazano, jakie konkretnie obszary one obejmowały. Określono również liczbę wykonanych kontroli nastawionych na wykrycie poszczególnych gatunków czy grup zwierząt oraz wskazano jak przebiegały kontrole i przy jakich warunkach pogodowych;
- 3) z przedstawionej metodyki wynika, że badania i obserwacje w terenie, w ramach inwentaryzacji przyrodniczej, były prowadzone w okresie od lutego do października 2016 roku, w buforze o szerokości 150 m po każdej stronie przebiegu planowanej inwestycji polegającej na rewitalizacji i odbudowie linii kolejowej nr 182 Tarnowskie Góry – Zawiercie. Podstawowy obszar badań został rozszerzony m.in. gdy:
 - a) analiza studyjna wykazała poza buforem występowanie siedlisk, które mogą być miejscami rozrodu płazów funkcjonalnie powiązanych z obszarem inwestycji,
 - b) analiza studyjna wykazała występowanie siedlisk, które mogą być ważnymi stanowiskami nietoperzy, a określenie ich znaczenia dla tych zwierząt może ułatwić ocenę znaczenia badanej linii kolejowej dla nietoperzy i stwierdzenia potencjalnych szlaków migracji poprzez porównanie ich aktywności na linii i w siedliskach poza buforem,
 - c) w przypadku chronionych siedlisk przyrodniczych, gdy siedlisko wychodziło poza bufor, uwzględniono cały jego płat;
- 4) inwentaryzacja przyrodnicza prowadzona była w pełnym zakresie, obejmowała wszystkie grupy zwierząt mogące występować na przedmiotowym terenie - bezkręgowce, ryby,

płazy, gady, ptaki i ssaki,

- 5) w przyjętym buforze inwentaryzacji nie stwierdzono stanowisk chronionych grzybów i porostów. Natomiast, w km 6,509 i km 41,247 w pasie budowy wykazano gatunki inwazyjne tj. kępy rdestowca ostokończystego,
- 6) przedsięwzięcie realizowane będzie poza wyznaczonymi/zatwierdzonymi obszarami sieci Natura 2000. Najbliższe obszary Natura 2000 to: Podziemna Tarnogórsko- Bytomskie PLH240003 - w odległości około 140 m od miejsca realizacji inwestycji, Bagno Bruch koło Pyrzowic PLH240035 - w odległości około 5 km od miejsca realizacji inwestycji, Ostoja Środkowojurajska PLH240009- w odległości około 5,6 km od miejsca realizacji inwestycji, Ostoja Kroczycka PLH240032 - w odległości około 7,7 km od miejsca realizacji inwestycji, Łąki Dąbrowskie PLH240041- w odległości około 7,9 km od miejsca realizacji inwestycji, Lipienniki w Dąbrowie Górniczej PLH240037 - w odległości około 8,0 km od miejsca realizacji inwestycji oraz innymi formami ochrony przyrody- najbliższymi z nich są przedstawione w poniższej tabeli:

Forma ochrony przyrody	Lokalizacja (km)/ minimalna odległość od linii/położenie względem linii kolejowej
Rezerwat przyrody „Segiet”	-0+571/5,03/na pld. od początku linii kolejowej
Zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Pasieki”	12+100/ 3,79/strona lewa
Zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Park w Reptach i Dolina rzeki Dramy”	0,000-150,00/4,11/na pld.-zach. od początku linii kolejowej
Zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Doły Piekarskie”	-0,571-100,00/4,01/ na pld. od początku linii kolejowej
Użytek Ekologiczny „Gierzyna”	7+600- 8+000/0,21
Pomnik przyrody - Skupisko 92 dębów szypułkowych <i>Quercus robur</i>	37+700 – 37+800 / 0,25
Pomnik przyrody- Klon zwyczajny <i>Acer platanoides</i>	6+800/0,29
Pomnik przyrody – kasztanowiec biały <i>Aesculus hippocastanum</i>	-0+571/0,16

Najbliżej położony obszar Podziemna Tarnogórsko Bytomskie PLH240003 został zatwierdzony decyzją Komisji Europejskiej 2008/25/WE z 13 listopada 2007r i uznany jako obszar mający znaczenie dla Wspólnoty. 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 wymienione w Załączniku II tejże Dyrektywy- nocek Duży (*Myotis myotis*) i nocek Bechsteina (*Myotis Bechsteinii*). Ponadto stwierdzono tu hibernację siedmiu gatunków nietoperzy niewymienionych w Załączniku II Dyrektywy Rady 92/43/EWG, ale chronionych na mocy prawa krajowego. W pobliżu wymienionego Obszaru nie planuje się prowadzenia prac związanych z przedsięwzięciem. Oś linii kolejowej jest oddalona od granic obszaru o około 140 m, natomiast granica terenu przedsięwzięcia, w najbliższym miejscu, o około 95 m (dotyczy to terenu silnie zurbanizowanego - miasto Tarnowskie Góry). Pozostałe formy ochrony przyrody znajdują się w odległości powyżej 150 m (większość powyżej 3 km) od LK182.

Biorąc pod uwagę charakter, lokalizację i skalę możliwego oddziaływania inwestycji ustalono, że rewitalizacja linii kolejowej 182 wraz z łącznicami nie będzie generowała oddziaływań, które mogłyby mieć wpływ na powyższe pozostałe formy ochrony przyrody. Ocenę braku zagrożeń dla ww. obszaru Natura 2000 potwierdza plan zadań ochronnych dla ww. obszaru Natura 2000 ustanowiony zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 24 kwietnia 2014 r. Zarządzenie to zostało opublikowane w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego z dnia 29 kwietnia 2014 r. (poz. 2576).

Zgodnie z zapisami zał. 3 do ww. zarządzenia zidentyfikowane zagrożenia dla nocka dużego (*Myotis myotis*) dotyczą przede wszystkim głównych otworów wlotowych nietoperzy do podziemi. Wśród nich, w kontekście przedmiotowej inwestycji na uwagę zasługują zagrożenia dotyczące: zasypywania otworów wlotowych w wyniku erozji, spiętrzanie się mas wody w chodnikach odwadniających, podtapianie komór, odcinanie fragmentów systemu. Należy także zauważyć, że nie zidentyfikowano żadnych zagrożeń, których źródłem mogłaby być infrastruktura kolejowa. Biorąc pod uwagę zapisy ww. zarządzenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 24 kwietnia 2014r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Podziemia Tarnogórsko-Bytomskie PLH240003 oraz na podstawie zebranych materiałów dowodowych, po analizie uwarunkowań środowiskowych inwestycji oraz jej zakresu i lokalizacji należy uznać, że realizacja przedmiotowego zamierzenia nie będzie generowała zidentyfikowanych zagrożeń – nie wpłynie zatem na pogorszenie w znaczący sposób stanu siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków zwierząt, dla ochrony których wyznaczono obszar Natura 2000.

Terenami newralgicznymi na przebiegu przedsięwzięcia są odcinki korytarzy ekologicznych przecinanych przez linię kolejową. Są to: Lasy Lublinieckie (korytarz dla ssaków drapieżnych i kopytnych- obszar węzłowy), Lasy Siewierskie (korytarz dla ssaków kopytnych - obszar węzłowy); D/LL-E (korytarz dla ssaków kopytnych); Korytarz regionalny dla ptaków; K/LL-Ls (korytarz dla kopytnych); Lasy Lublinieckie (korytarz dla ptaków o znaczeniu ponadregionalnym), Lasy Lublinieckie (korytarz dla ptaków, o znaczeniu ponadregionalnym („Korytarze ekologiczne w województwie śląskim- koncepcja do planu zagospodarowania przestrzennego województwa. Etap I.” (Parusel J. B., Skowrońska K., Wower A. (red) Katowice, 2007). W raporcie przedstawiono również lokalizacje lokalnych korytarzy migracji dla nietoperzy i ssaków kopytnych w oparciu o dane przekazane z nadleśnictw i kół łowieckich oraz obszary migracji płazów. Analiza oddziaływania projektowanej inwestycji na drożność regionalnych oraz ponadregionalnych korytarzy ekologicznych wykazała, że funkcje ekologiczne tych struktur zostaną zachowane przy zastosowaniu działań minimalizujących efekt barierowy kolei i towarzyszącej jej infrastruktury poprzez m.in. przystosowanie istniejących obiektów do migracji zwierząt.

Podczas oceny wpływu przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze ustalono, że największe oddziaływanie nastąpi na etapie realizacji inwestycji. W ramach tego etapu przewiduje się szereg oddziaływań na florę i faunę. Należą do nich m.in.:

- 1) bezpośrednie trwałe zajęcie terenu, polegające na bezpośrednim naruszeniu powierzchni ziemi i roślinności, a tym samym częściowym zajęciu chronionych siedlisk przyrodniczych, przecięciu lokalnych tras migracji zwierząt,
- 2) usunięcie drzew i krzewów,
- 3) przypadki nieumyślnego zabijania zwierząt w trakcie prowadzonych prac budowlanych.

Natomiast na etapie eksploatacyjnym nastąpi m.in. zmiana użytkowania gruntów, zmiana w istniejącym krajobrazie, wniknięcie do siedlisk obcych gatunków inwazyjnych. Zagrożenie to jest większe w dolinach rzecznych, które stanowią korytarze ekologiczne.

Nie wykazano jednak znaczącego oddziaływania na środowisko przyrodnicze.

W oparciu o powyższe ustalono szereg warunków, których wdrożenie będzie miało na celu likwidację lub minimalizację przedmiotowych oddziaływań na poszczególne elementy flory i fauny, do poziomu nieistotnego.

W pkt. 1.2.A sentencji ustalono, m.in. że zaplecza budowy, miejsca magazynowania materiałów budowlanych i odpadów, park sprzętu należy lokalizować na terenach przekształconych antropogenicznie oraz wskazano tereny – w kilometrażu linii kolejowej, które należy chronić poprzez wyłączenie z możliwości lokalizowania zapleczy i placów budowy, baz materiałowych, parkingów dla sprzętu budowlanego oraz miejsc składowania ziemi i dróg tymczasowych, z uwagi na ochronę:

- 1) dolin cieków i zbiorników wodnych,
- 2) płątów roślinności o charakterze siedlisk przyrodniczych,
- 3) siedlisk: płazów, mrówek,
- 4) stanowisk roślin chronionych gruszyczki mniejszej oraz pióropusznika strusiego. Z uwagi na stanowisko gruszyczki mniejszej w km 5+506, uznano, że prace pod kontrolą

nadzoru przyrodniczego umożliwią zachowanie stanowiska. Z tego powodu w decyzji wprowadzono wykluczenie z lokalizacji zapleczy budowy terenu od km 5+481 do km 5+531.

Doliny cieków wodnych są bezspornie uznawane za obszary bardzo cenne tak z gospodarczego, jak i z przyrodniczego punktu widzenia. Woda płynąca i tereny zalewowe silnie na siebie oddziałują, a biocenozy dolin cieków charakteryzujące się specyficzną florą i fauną oceniane są jako szczególnie wartościowe, doliny te stanowią cenny korytarz ekologiczny umożliwiający migrację różnego rodzaju organizmów. W większości dolin cieków masowo występują chronione gatunki roślin i zwierząt. Zabudowa tych dolin skutkuje zmianą reżimu wodnego, co może doprowadzić do nieodwracalnych zmian w ekosystemach towarzyszących dolinom cieków. Zamierzenia związane z ingerencją w doliny rzeczne powinny być podejmowane z dużą rozważą w zakresie wyboru sposobu i skali rozwiązań oraz przestrzegana winna być zasada wielofunkcyjnego wykorzystania zasobów, jakimi jest rzeka wraz ze swoją doliną. Zbiorniki wodne jak wynika z Inwentaryzacji uznane zostały, jako cenne siedliska zwierząt, w tym płazów. Zatem w decyzji wskazano, aby zaplecza budowy lokalizować minimum 50 m od cieków wodnych oraz zbiorników wodnych.

Natomiast na odcinkach, gdzie trasa przecina cieki wodne wprowadzono warunek prowadzenia prac z zastosowaniem rozwiązań technicznych i organizacyjnych zabezpieczających przed: zanieczyszczeniem, zamulaniem wód powierzchniowych, niszczeniem brzegów i zasypywaniem. Rozwiązania projektowe powinny zatem ograniczyć do minimum ryzyko ich zniszczenia oraz zamulenia zwłaszcza, że w trakcie inwentaryzacji przyrodniczej wykonanej na potrzeby raportu wiele z nich zostało uznanych za siedliska zwierząt. W decyzji określono również zasady ochrony zbiorników wodnych.

Dane zawarte w raporcie dowodzą, że w obszarze badań wyróżniono miejsca cenne przyrodniczo – o dużej koncentracji siedlisk i gatunków chronionych. Obszary o największych walorach przyrodniczych to: Dolina Czarnej Przemszy na zachód od Zawiercia, Dolina Czarnej Przemszy w Siewierzu i Dolina Szeligowca. Natomiast jako obszary o wysokich walorach przyrodniczych wyróżniono: łąki w okolicach Poręby, obszar na wschód od Siewierza, Dolina Brynicy oraz okolice Miasteczka Śląskiego.

W oparciu o przedłożony materiał dowodowy oceniono oddziaływanie planowanej inwestycji na siedliska chronione, siedliska i stanowiska chronionych roślin i zwierząt oraz zaproponowano optymalne z punktu widzenia uwarunkowań przyrodniczych przedmiotowego terenu, rozwiązania minimalizujące. Lokalizację siedlisk podano w oparciu o załączniki graficzne.

Na podstawie materiałów dowodowych oceniono, że w przypadku siedlisk położonych w granicy 10 m od pasa robót budowlanych do oddziaływań bezpośrednich można zaliczyć niszczenie siedlisk związane np. z parkowaniem ciężkich pojazdów, przypadkowym rozjeżdżaniem i rozdeptywaniem siedlisk oraz zanieczyszczeniami pochodzącymi z pojazdów oraz urządzeń wykorzystywanych przy robotach budowlanych.

W przypadku siedlisk związanych z rzekami – łągów nadrzecznych, większym zagrożeniem niż prace związane z rewitalizacją torowiska są prace przekształceniowe koryta i brzegów cieku związane z przebudową mostów. Dotyczy to szczególnie dolin Czarnej Przemszy oraz Szeligowca, gdzie znajdują się siedliska łągowe (91E0) w dobrym stanie zachowania tj. w km 27+774, w km 30+906 oraz w km 41+922. W związku tym przy pracach związanych z przebudową mostów w ww. lokalizacjach należy prowadzić pod nadzorem botanicznym.

Ponadto, nakazano aby siedlisko 3150 (Starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne) w km 41,585 zostało odcięte od odwodnienia linii kolejowej trwałą barierą uniemożliwiającą odwodnienie siedliska.

Z danych przedstawionych w raporcie wynika, że w obszarze planowanej inwestycji stwierdzono występowanie siedlisk przyrodniczych wymienionych w załączniku I Dyrektywy Siedliskowej: 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe olszowej jesionowe, *91D0 - Bory i lasy bagienne, 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny, 9190 Kwaśne dąbrowy, 6510 Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie, 6410 Zmiennowilgotne łąki trzęślicowe, 6230 Murawy bliźniczkowe, 6120 Ciepłolubne śródładowe murawy napiaskowe,

6210 Murawy kserotermiczne, 3150 Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion*. Przewiduje się zniszczenie lub ryzyko zniszczenia płatów chronionych siedlisk przyrodniczych, ryzyko zniszczenia siedlisk chronionych roślin i zwierząt. Skala oddziaływania będzie miała charakter liniowy ograniczony do pasa bezpośrednio graniczącego z linią kolejową.

Z oceny oddziaływania wynika, że:

- 1) zinwentaryzowano 23 siedliska, których przynajmniej część znajduje się w pasie robót kolejowych. Na całkowitą fizyczną degradację narażone są 4 siedliska, a powierzchnia 4 kolejnych siedlisk zostanie uszczuplona o ponad 20 procent,
- 2) wpływ oddziaływania inwestycji na siedliska przyrodnicze z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej nie będzie znaczący. Ocenia się, że zniszczenie siedlisk w związku z realizacją inwestycji nie wpłynie na znaczącą utratę ich zasobów w odniesieniu do skali regionu oraz kraju. Działania w strefie bezpośredniego zagrożenia, tj. 15 m od osi skrajnego toru wykluczyły możliwość zachowania chronionego siedliska. Zniszczenie płatów siedlisk naturalnych nie będzie dotyczyć siedlisk objętych ochroną w postaci obszarów Natura 2000. Oceniono, że inwestycja będzie miała wpływ na siedliska, ale nie będzie to wpływ znaczący, zwłaszcza, że zastosowane będą jednocześnie środki minimalizujące negatywny wpływ na środowisko przyrodnicze (siedliska naturalne nie będą miejscem lokalizowania parkingów, placów manewrowych, placów budowy, składowisk i dojazdów). Dlatego uznano, że inwestycja jest możliwa i akceptowalna do realizacji z punktu widzenia środowiskowego. Biorąc pod uwagę powierzchnię siedlisk, które ulegną zniszczeniu, ich stan w rejonie oraz możliwość ograniczenia negatywnego wpływu poprzez wprowadzenie działań minimalizujących określonych w decyzji uznano, że nie ma konieczności wprowadzenia działań kompensacyjnych,
- 3) w decyzji zaproponowano działania minimalizujące negatywny wpływ inwestycji na siedliska podmokłe w dolinach rzek,
- 4) chronione siedliska przyrodnicze, stanowiska roślin chronionych tj. pióropusznika strusiego w km 27+700 oraz gruszczyki mniejszej w km 18+374 w obszarze prowadzenia prac i na czas ich prowadzenia należy wygrodzić, pod nadzorem przyrodniczym zgodnie z warunkiem nałożonym w decyzji. Siedliskiem pióropusznika strusiego w km 27+700 jest siedlisko 91E0. Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe. Stanowisko położone jest w odległości 18 m od linii kolejowej i konieczne będzie bardzo staranne jego zabezpieczenie. Jest ono dobrze zachowane, w naturalnym dla siebie środowisku i podnosi wartość siedliska łągi nadrzecznej. Zatem, nadzór przyrodniczy w trakcie budowy, w porozumieniu z inwestorem, zdecyduje o sposobie wykonania zabezpieczenia w zależności od sposobu i terminu prowadzenia prac w tym rejonie. Stanowisko gruszczyki mniejszej w km 18+374 położone jest w odległości 30 m od linii kolejowej, czyli poza pasem robót i również wymaga zabezpieczenia.
W przypadku roślin chronionych w trakcie prowadzonych prac należy dążyć do maksymalnej ochrony ich siedlisk. W pierwszej kolejności zgodnie z warunkami określonymi w decyzji należy je wygrodzić. O sposobie wykonania zabezpieczenia (w zależności od sposobu i terminu) lub konieczności zniszczenia i uzyskania odpowiedniego zezwolenia zdecyduje nadzór przyrodniczy, który będzie dysponował szczegółową wiedzą na temat terminów i sposobu prowadzenia prac przy stanowiskach roślin chronionych. Odstąpiono od narzucenia obowiązku przesadzenia zniszczonych roślin chronionych tj. kruszczyka szerokolistnego w km 5+685, ponieważ jest to gatunek należący do występujących często;
- 5) analiza oddziaływań wykazała obecność gatunków inwazyjnych w obszarze badań. Siedliska gatunków inwazyjnych winny być wygrodzone oraz zniszczone, pod nadzorem przyrodniczym;
- 6) nie stwierdzono siedlisk chronionych gatunków grzybów i porostów. W związku z tym nie zaproponowano działań minimalizujących wpływ przedsięwzięcia na ich siedliska;
- 7) w trakcie realizacji przedsięwzięcia dojdzie do zniszczenia mrowisk mrówek z rodzaju *Formica* s. str. w lokalizacjach określonych w decyzji, oraz siedlisk ślimaka winniczka. Dowody wskazują, że brak jest rozwiązań alternatywnych zachowania siedliska tego

bezkęgowca, populacja powinna się szybko odbudować. Oddziaływanie inwestycji nie spowoduje zagrożenia dla dziko występującej populacji chronionego gatunku. Prace w lokalizacjach ślimaka winniczka będą prowadzone poza okresem ich aktywności, określonym w decyzji.

Mając na uwadze możliwość zniszczenia mrowisk w km 32+032 oraz w km 36+274 analizowanej linii kolejowej nałożono obowiązek ich ochrony z wykorzystaniem niskich barierek ochronnych.

W fazie realizacji zamierzenia, usuwane będą drzewa i krzewy, trzcinowiska oraz roślinność zielna, które porastają rzadziej użytkowane tereny kolejowe. Usunięcie drzew podyktowane jest również względami zachowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Ze względu na wymogi rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008r. 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 (tekst jedn.: Dz. U. 2014, poz. 1227) niedopuszczalne jest pozostawienie jakichkolwiek drzew w odległości poniżej 15 m od osi skrajnego toru kolejowego. W ramach realizacji przedsięwzięcia przewiduje się wycinkę łącznie około 18 tys. drzew oraz 23 ha krzewów.

Z uwagi na fakt, że tereny zadrzewione są dogodnymi siedliskami, konieczne jest skontrolowanie drzew i krzewów przeznaczonych do wycinki, w zakresie występowania chronionych gatunków roślin, grzybów, porostów i zwierząt. Termin usunięcia drzew i krzewów w związku z realizacją planowanej inwestycji należy dostosować do cykli życiowych organizmów żywych zasiedlających omawiany teren. W decyzji uwzględniono stanowisko inwestora o możliwości wycinki drzew poza okresem lęgowym tj. będzie zrealizowana w okresie od 15 sierpnia, do końca lutego. Na obszarze, na którym planowana jest wycinka nie występują gatunki, które wyprowadzają lęgi w okresie pomiędzy 15 sierpnia a 15 października. Wszystkie gniazdujące na obszarze inwestycji i jej przyjętym buforem gatunki 15 sierpnia są już po lęgach, stąd przyjęto termin określony w niniejszej decyzji. Termin ten uznano za słuszny pomimo, że jest on nieco skrócony w stosunku do terminu określonego w ustawie o ochronie przyrody, w którym można usuwać gniazda z obiektów budowlanych lub terenów zieleni, jeżeli wymagają tego względy bezpieczeństwa lub sanitarne, określonego w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 roku w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. Lęgi w okresie jesiennym (wrzesień) dotyczą głównie ptaków synantropijnych (gołąb skalny forma miejska, synogarlica turecka), gnieźdzących się w ściśle miejskiej zabudowie. Na tak przygotowanym terenie ptaki nie będą zakładały gniazd w kolejnym sezonie, co uchroni je przed ewentualnymi stratami w lęgach. W związku z realizacją inwestycji nie przewiduje się zatem zmian w liczebności lokalnych populacji ptaków – zinwentaryzowane w tym rejonie gatunki, mogą bowiem znaleźć dogodne miejsca do gniazdowania w otoczeniu inwestycji. Prace prowadzone w nurcie rzeki, np. przy filarach mostów, wiążą się z ryzykiem pogorszenia warunków siedliskowych w odniesieniu do gatunków wodno-błotnych.

Innym potencjalnym oddziaływaniem na ptaki jest hałas, generowany na etapie budowy przez, m.in. wzmożony ruch sprzętu. Skutkować to może płoszeniem ptaków gniazdujących i żerujących w sąsiedztwie projektowanej inwestycji. Oddziaływanie to jednak w fazie realizacji będzie miało charakter przejściowy i nie powinno mieć wpływu na zmiany w liczebności populacji poszczególnych gatunków ptaków tym bardziej, że planowane prace przebiegają po śladzie istniejącej już linii kolejowej, zatem nie będą wprowadzane do istniejącego stanu modyfikacje zwiększające ryzyko oddziaływań negatywnych.

Analizie podlegała również kwestia budowy sieci trakcyjnej. Słupy trakcyjne i infrastruktura towarzysząca będzie zlokalizowana nad torowiskiem i w jego bezpośrednim otoczeniu, zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami technicznymi. Dane literaturowe dowodzą, że pola elektryczne wokół przewodów sieci trakcyjnej są niewielkie i nie stanowią zagrożenia dla ludzi i zwierząt, przebywających blisko przewodów. Wobec niewielkich zagrożeń nie przewiduje się podjęcia jakichkolwiek dodatkowych działań ochronnych.

Z przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wynika, że ze względu na niewielki stopień oddziaływań i charakter inwestycji (modernizacja linii kolejowej) przyjęte działania minimalizujące ograniczą uznane, jako nieznaczące oddziaływania planowanej inwestycji na ptaki.

Przewidziana w decyzji konieczność ochrony drzew i krzewów wynika z art. 82 Ustawy o ochronie przyrody. W związku z tym warunek dotyczący obowiązku zabezpieczenia drzew nieprzewidzianych do wycinki, ma na celu zminimalizowanie wpływu robót budowlanych, a zwłaszcza zagrożeń uszkodzeniami mechanicznymi, wynikającymi z pracy maszyn na kondycję zdrowotną tych drzew, a tym samym strat zieleni.

Analizowano również wpływ planowanej wycinki drzew na aspekty społeczne. Z materiałów dowodowych wynika, że:

- a) linia kolejowa przechodzi na znacznym odcinku przez tereny silnie zurbanizowane, jest to m.in. obszar miasta Tarnowskie Góry, gdzie wycinka drzew i krzewów będzie minimalna z uwagi na to, że teren ten jest w małym stopniu porośnięty roślinnością wysoką,
- b) linia na pewnych odcinkach graniczy z gęstą siecią infrastruktury kolejowej (wiele rozjazdów, bocznicy), gdzie występuje mało zadrzewień,
- c) na wielu odcinkach linia od południa oraz miejscami obustronnie graniczy ze zwartymi terenami leśnymi, wycinka obejmie niewielki pas drzew i krzewów położony w bezpośrednim sąsiedztwie torów, uszczuplenie roślinności w tym rejonie nie będzie w żaden sposób odczuwalne dla lokalnej społeczności, gdyż mieszkańcy nadal będą mogli korzystać z istniejącego kompleksu leśnego jako formy wypoczynku, zbierania runa leśnego itp.,
- d) część linii przechodzi przez tereny otwarte gdzie praktycznie nie ma roślinności, lub przez tereny półotwarte, gdzie na sąsiednich obszarach widoczna jest postępująca sukcesja roślin (w miejscach nieużytkowanych gruntów rolnych), w tych rejonach zabudowania typu mieszkaniowego (zabudowa jednorodzinna) najczęściej występują w oddaleniu od linii, a nie w bezpośrednim sąsiedztwie,
- e) szlaki rowerowe przecinają linię kolejową i nie są prowadzone równolegle w rejonach przeznaczonych do wycinki, jedyne miejsce gdzie droga rowerowa jest prowadzona równolegle występuje w obrębie kompleksu leśnego w rejonie km 26+500 - 27+000, w miejscu tym ścieżka rowerowa na odcinku około 300-400 m przebiega równolegle do linii nr 182, jednak poza terenem przedsięwzięcia.

W oparciu o powyższe informacje oraz fakt, że inwestycja polega na rewitalizacji linii i obejmować będzie tereny kolejowe zajmowane przez kolej od lat (nawet jeśli częściowo infrastruktura została zdemontowana), wycinka drzew nie powinna mieć istotnego znaczenia z punktu widzenia wartości społecznej. W decyzji nie zobowiązano do nasadzeń zastępczych rekompensujących wycinkę drzew.

Mając na celu ochronę zwierząt przed ich nieumyślnym zabijaniem w trakcie realizacji przedsięwzięcia w decyzji określono warunki, aby do tego nie dopuścić.

Wskazano, aby realizacja i eksploatacja dróg technologicznych/ dojazdowych oraz sposób ich wykorzystania nie prowadziła do istotnego zwiększenia efektu barierowego dla migracji zwierząt jak również wpływała na znaczące obniżenie funkcjonalności obiektów przystosowanych do migracji zwierząt. Narzucone w decyzji działania minimalizujące (lokalizacja zaplecza budowy, dróg tymczasowych poza siedliskami stanowiącymi miejsca rozrodu i przebywania płazów, prowadzenie nadzoru herpetologicznego przez cały okres aktywności gadów i płazów (od połowy marca do połowy listopada) na całym odcinku ze szczególnym uwzględnieniem odcinka od km 39+000 do km 42+500, w okolicy siedlisk p19 do p28 powinno zapewnić maksymalną ochronę siedlisk. Na podstawie analiz przeprowadzonych w raporcie ustalono, że na ww. odcinku planowanej inwestycji stwierdzono liczne tymczasowe rozlewiska, stanowiące siedliska traszki zwyczajnej, grzebieniastej i górskiej, które powstają po silnych opadach. Są to siedliska efemeryczne, które rzadko funkcjonują w niezmięnionej formie przez kilka sezonów. Siedliska te mogą stwarzać warunki dogodne do pełnego rozwoju larwalnego raz na kilka lat, a w niektórych

sezonach zupełnie wysychać. W trakcie budowy linii część z nich zostanie zniszczona. Zatem, w celu zminimalizowania ewentualnych strat w przyrodzie wprowadzono zalecenia dotyczące likwidacji tymczasowych rozlewisk pod nadzorem herpetologa.

Brano również pod uwagę działania minimalizujące w postaci zbiorników kompensacyjnych w celu ograniczenia negatywnych oddziaływań wpływających na utrzymanie właściwego stanu ochrony płazów. Dowody jednak wskazują, że ocena skuteczności takiej kompensacji byłaby trudna do przeprowadzenia. Likwidowane siedliska płazów to głównie okresowe rozlewiska i tereny podmokłe w lesie (siedlisko p27) oraz rozlewiska i tereny podmokłe w dolinie rzeki Czarna Przemsza zalewane wodą roztopową lub deszczową. Ich występowanie zależy jest od warunków pogodowych. Co więcej analogiczne siedliska znajdują się na obszarze, który nie zostanie przekształcony w wyniku realizacji inwestycji. Likwidacja siedlisk efemerycznych w obrębie pasa robót nie spowoduje zatem ubytku w rejonie całego kompleksu leśnego oraz nie spowoduje zagrożenia dla dziko występujących populacji chronionych, gdyż nie doprowadzi do znacznego uszczuplenia siedlisk lęgowych płazów na tym terenie. Dla minimalizacji oddziaływań, wskazano na obowiązek likwidacji tymczasowych zalewisk pod nadzorem herpetologa.

Tut. organ uwzględnił stanowisko inwestora, że inwentaryzacja przyrodnicza nie wykazała, aby stałe zbiorniki wodne znajdujące się w odległości do 22 metrów od osi linii kolejowej nr 182 były zniszczone. Będą one jednak wygradzone z udziałem nadzoru przyrodniczego. Przy zastosowaniu działań minimalizujących liczba, powierzchnia i charakter zbiorników wodnych w rejonie inwestycji nie zmieni się w stopniu istotnym i znaczącym, w związku z tym nie wprowadzono obowiązku budowy zbiorników zastępczych.

Prace ziemne na etapie realizacji przedsięwzięcia, prowadzić mogą do powstawania okresowych (podlegających likwidacji w wyniku dalszych prac budowlanych) zagłębień terenowych wypełnionych wodą, które mogą być spontanicznie zajmowane przez gatunki zwierząt wykorzystujące tego rodzaju siedliska do rozrodu - głównie płazy. W związku z powyższym, w celu zminimalizowania strat w populacjach ww. grupy zwierząt, w decyzji wskazano na konieczność prowadzenia prac w sposób zapobiegający powstawaniu zastoisk i zalewisk oraz obowiązek wygradzenia głębokich wykopów. Mając jednak na względzie technologię i zakres robót, a także możliwe do wystąpienia warunki atmosferyczne (np. okresy długotrwałych opadów), nie zawsze jest możliwe uniknięcie powstawania zagłębień wypełnionych tymczasowo wodą, dodatkowo wprowadzono obowiązek odłowienia i przeniesienia poza strefę zagrożenia osobników dorosłych i form rozwojowych płazów stwierdzonych w tego rodzaju zagłębieniach.

Realizacja prac budowlanych zawsze wiązała się będzie z zagrożeniem wystąpienia przypadków nieumyślnego zabijania zwierząt. Zjawisko to może być wynikiem zajęcia terenu oraz działań i prac związanych z przygotowaniem placu budowy, wykonywaniem robót ziemnych na obszarach o warunkach siedliskowych dogodnych do rozrodu i wychowu młodych, rozbiórką obiektów budowlanych, a także wycinką drzew i krzewów w okresie wegetacyjnym. Mając na uwadze powyższe analizowano zasadność skutecznego zabezpieczenia placu budowy, przed przedostaniem się na jego teren małych zwierząt, w tym płazów. Za zasadne tut. organ uznał wprowadzenie do decyzji obowiązku zastosowania rozwiązań chroniących małe zwierzęta. Z przekazanych przez Inwestora wyjaśnień wynika, że *wprowadzenie wygradzenia placu budowy od sąsiadujących siedlisk stanowiłoby poważne zakłócenie migracji płazów i małych zwierząt i nie zaproponowano takich działań w raporcie*. Zgodnie z zasadą przezorności, w zasięgu siedlisk rozrodczych oraz terenów intensywnej migracji gatunków wprowadzono obowiązek zabezpieczenia placu budowy w okresie od 1 marca do 15 listopada tymczasowymi płótkami ochronno-naprowadzającymi mającymi na celu ochronę przed przedostawaniem się płazów i gadów w obręb prowadzonych prac budowlanych mimo ustaleń raportu. Przyjęto bowiem, że nie można wykluczyć możliwości pojawienia się płazów i gadów w obrębie inwestycji podczas prowadzenia prac, szczególnie podczas ich migracji. Zapobiegnie to przypadkom zabijania zwierząt w czasie budowy, bowiem w okresie prowadzenia prac i tak ta migracja zostanie zakłócona.

W decyzji nakazano również aby ewentualne głębokie wykopy zabezpieczyć za pomocą płotka wykonanego z siatki o oczkach maksymalnie 5x5 mm lub geowłókniny. Parametry wygradzenia określono w decyzji. Dodatkowo, nadzór przyrodniczy został zobligowany do monitorowania rzeczywistych siedlisk płazów i gadów, zniszczenia w trakcie prac budowlanych na terenie kolejowym oraz ich przemieszczania poza plac budowy.

W przypadku braku możliwości ucieczki zwierząt ze stref zagrożenia (płazy, gady i drobne ssaki), należy je przenieść do odpowiednich siedlisk poza rejon objęty inwestycją, pod nadzorem przyrodniczym. W przypadku stwierdzenia obecności płazów i gadów na terenie prowadzonych robót Inwestor powinien wystąpić do RDOŚ w Katowicach z wnioskiem o wydanie zezwolenia na przeniesienie gatunku chronionego i zniszczenie jego siedliska zgodnie z art. 56 ust. 2 pkt. 2 ustawy o ochronie przyrody. Płazy i gady winny być odłowione i wyniesione poza teren realizacji inwestycji, a prace w ramach planowanej inwestycji można rozpocząć po przeniesieniu osobników dorosłych i ich form rozwojowych.

Tut. organ pomimo kwestionowania ze strony inwestora określił termin likwidacji siedlisk rozrodczych płazów. Z przekazanych wyjaśnień wynika, że *kwestie takie jak termin likwidacji zbiorników i metody wykonania tych prac zostaną określone przez RDOŚ w zgodach na zniszczenie siedlisk. Organ ma prawo w derogacji (zgodzie na zniszczenie siedlisk) narzucić inny niż opisany w DŚ lub w opisie inwestycji termin. Określanie tego typu szczegółowych kwestii na tym etapie jest niezasadne i może spowodować, że Decyzja będzie w pewnych punktach nierealizowalna. Ponadto większość przeznaczonych do zniszczenia siedlisk to siedliska efemeryczne, które do czasu inwestycji mogą przestać istnieć lub zostać zastąpione nowymi. Zwracamy uwagę, że większość zagrożonych siedlisk rozrodczych płazów (siedlisk na odcinku 39,000 – 40,500) znajduje się w zagłębieniach terenu, koleinach itp. Są to typowe siedliska gatunków pionierskich, w tym traszek górskich. Przejazd po istniejącej drodze ciągnika, lub urządzenia do zrywki, które tą drogą się poruszają może spowodować likwidację części siedlisk lub powstanie nowych. Dlatego kwestie szczegółowe dotyczące likwidacji siedlisk należy doprecyzować na etapie realizacji inwestycji.*

Dla płazów zgodnie z danymi literaturowymi najbardziej optymalnym terminem likwidacji zbiorników jest wrzesień- październik. W okresie tym w zbiornikach znajduje się najmniejsza liczba płazów. Większość dojrzałych osobników jest w tym okresie na lądzie, a osobniki młodociane kończą przeobrażenie i również wychodzą ze zbiornika. Termin ten winien być określony w decyzji środowiskowej po to, aby inwestor mógł z odpowiednim wyprzedzeniem zaplanować harmonogram rzeczowo- czasowy realizacji przedsięwzięcia. Termin i metodyka tych prac, również wskazanie siedlisk zastępczych wymaga każdorazowo nadzoru specjalisty herpetologa.

Na etapie eksploatacji rozwiązaniem minimalizującym efekt barierowy, śmiertelność płazów będzie przede wszystkim stosowanie odwodnienia z wykorzystaniem rowów trawiastych lub szczelnej kanalizacji z wykorzystaniem płytkich korytek typu GARA lub podobnych, zapewnienie zwierzętom swobodnego przemieszczania się w poprzek torowiska, zaś w lokalizacjach gdzie mogą wystąpić trudności w przechodzeniu przez infrastrukturę kolejową (wysokie nasypy, wykopy), istniejące obiekty kolejowe (mosty, przepusty) umożliwią migrację płazów. W celu minimalizacji barierowego wpływu linii kolejowej na płazy i gady wprowadzono warunek zastosowania minimum 5 cm odstępu pomiędzy szyną a podsypką po każdej stronie torowiska, na odcinkach na których stwierdzono migracje płazów.

Ocenia się, że zastosowany system działań minimalizujących z uwzględnieniem zasad przezorności poprzez wprowadzenie w decyzji wymogów zabezpieczenia terenu budowy przez montaż tymczasowych ogrodzeń i montaż pułapek dla migrujących płazów oraz nakaz ich przenoszenia pod nadzorem przyrodniczym do stanowisk zastępczych, a także zapewnienie nadzoru przyrodniczego celem weryfikacji rzeczywistego zasiedlania siedlisk przez płazy i gady w granicach terenu inwestycji w okresie rozpoczęcia prac zapewni maksymalną ochronę siedlisk tej grupy zwierząt oraz ograniczy wpływ inwestycji na płazy i gady.

Z materiałów dowodowych wynika, że przeprowadzone elektropołowy wykazały obecność

stanowisk ryb, w tym częściowo chronionego gatunku tj. śliza *Barbatula barbatula* w 3 rzekach, tj. Brynicy, Jordanie oraz Czarnej Przemszy.

Na etapie realizacji inwestycji przewiduje się możliwość wystąpienia negatywnych oddziaływań, wynikających z zanieczyszczenia wód, okresowej zmiany stosunków wodnych, drgań podłoża i hałasu. Efektem tych oddziaływań może być pogorszenie stanu siedlisk, a przez to ograniczenie ich dostępności, powstanie ograniczeń dla występowania ichtiofauny w postaci pogorszenia warunków bytowania i rozwoju. Ponadto z przekazanej dokumentacji wynikało, że koryta cieków w miejscach planowanych robót są już aktualnie uregulowane, co związane było z wcześniejszym/aktualnym funkcjonowaniem linii kolejowej.

Dla ochrony ichtiofauny w decyzji wskazano, zatem na konieczność:

- 1) wykonywania prac w ciekach poza okresem rozrodu i migracji ryb, tj. poza okresem od 1 marca do 31 maja,
- 2) pozostawienie kamieni w nurcie rzeki w okolicy mostów i tworzenie narzutów kamiennych na dnie cieków,
- 3) organizację placu budowy w odległości min. 50 m od rzeki.

Linia kolejowa nr 182 to liniowy, istniejący element krajobrazu.

Z materiałów dowodowych wynika, że najcenniejsze siedliska ssaków w obszarze inwestycji to rzeki Brynica i Czarna Przemsza oraz Jordan, na których stwierdzono występowanie wydry europejskiej i bobra europejskiego, gatunków z Załącznika II Dyrektywy Siedliskowej. Na pozostałym obszarze występują gatunki w większości pospolite (dzik euroazjatycki i sarna europejska) oraz umiarkowanie liczne (jeleń szlachetny i borsuk europejski), które nie są chronione, jednak mogą ulegać kolizjom z jadącymi pociągami. W raporcie przedstawiono również ocenę wrażliwości siedliska (żerowiska, szlaki migracji, terytorium zwierząt) na zagrożenia powodowane planowanymi robotami budowlanymi oraz wskazano na możliwą:

- kolizję ssaków kopytnych z pociągami,
- zanieczyszczenie i okresowe zajęcie siedliska wydry.

Przy zagadnieniach związanych z migracjami na zinventaryzowanym obszarze ustalono, że migracja zwierząt dużych i średnich w dalszym ciągu będzie mogła się odbywać po powierzchni torowiska oraz w obrębie istniejących i projektowanych obiektów inżynierskich. Dla zminimalizowania w zakresie barierowego oddziaływania przewidziano szereg działań minimalizujących. W decyzji wskazano obiekty inżynierskie, które w stanie istniejącym, mogą służyć migracji zwierząt. Obiekty te przystosowano do migracji zwierząt (w obiektach tych będą zachowane lub stworzone półki dla zwierząt). Przystosowanie dotyczy istniejących przepustów, istniejących i budowanych innych obiektów inżynierskich. W odniesieniu do przepustów, dostosowanie dotyczy budowli zlokalizowanych w km 19+149, w km 29+703; w km 32+000; w km 34+567; w km 35+973. W decyzji określono konieczność zachowania lub stworzenia półek w tych przepustach oraz sposób zagospodarowania obiektów dostosowanych do migracji zwierząt. W przepustach w km 32+010 oraz 35+973 będą stworzone naturalne półki. Wskazane obiekty w powiązaniu z terenami leśnymi umożliwiają migracje zwierząt. Sposób zagospodarowania terenu w rejonie tych obiektów umożliwi wchodzenie i przemieszczanie się zwierząt, w tym płazów. W odniesieniu do pozostałych kolejowych obiektów inżynierskich podano, że mają one niski współczynnik względnej ciasnoty – poniżej 0,7, czyli poniżej wartości, jaką uznaje się za graniczną dla dolnych przejść mających pełnić funkcje przejść dla drobnych i średnich ssaków. W związku z tym w decyzji nie nałożono obowiązku dostosowania tych obiektów do migracji zwierząt.

W przypadku wiaduktów i mostów istniejących w km 5+458 (km istniejący 5+512), km 7+671 (km istniejący 7+727), km 12+835 (km istniejący 12+895), km 41+228 (km istniejący 41+319), zostanie zachowana istniejąca przestrzeń pod mostem i wiaduktem, nie zajęta przez torowisko, która umożliwi swobodne i niekolizyjne przemieszczanie się zwierząt wzdłuż linii kolejowej. Przestrzeń ta będzie mieć szerokość co najmniej 5 m. W przypadku obiektów na ciekach szerokość zostanie utrzymana przynajmniej po jednej stronie cieku. W przypadku nowobudowanych wiaduktów w km 16+558 oraz km 18+651 stworzona zostanie strefa przeznaczona dla zwierząt po obu stronach torowiska, przy czym jej szerokość będzie wynosić minimalnie 5 m po każdej stronie torowiska. W przypadku mostu

w km w km 30+829 (km istniejący 30+906) zachowana zostanie dotychczas istniejąca przestrzeń migracyjna dla zwierząt. W przypadku wiaduktu w km 7+671 (km istniejący 7+727) zachowany będzie charakter podłoża pod wiaduktem (bita droga gruntowa), a w przypadku istniejących mostów i nowobudowanych wiaduktów podłoże będzie miało naturalny charakter (podłoże piaszczyste, ziemiste lub kamieniste lub połączenie ww. metod), nie będą tutaj stosowane rozwiązania utrudniające migracje jak np. siatki gabionowe i płyty betonowe (w tym o konstrukcji ażurowej). Główne siedliska wydry zlokalizowane w rzekach Brynicy i Czarnej Przemszy, na których zachowana zostanie swoboda przemieszczania się średnich zwierząt (przestrzeń pod mostami i wiaduktami, nie zalana wodą).

Analiza materiału dowodowego wykazała również obecność nietoperzy w obszarze prowadzonych inwentaryzacji przyrodniczych. Z materiałów dowodowych wynika, że przebudowa lub rewitalizacja linii kolejowej nie będzie w stopniu znaczącym oddziaływać na żerowiska i trasy przelotu tej grupy zwierząt.

Zgodnie z przyjętą oceną wrażliwości siedlisk nietoperzy określonych w materiale dowodowym na ewentualne negatywne oddziaływanie inwestycji narażone będą siedliska w obrębie:

- przepustów żelbetonowych koło Tarnowskich Gór (kryjówek nietoperzy) w km około 4+276,
- przepustu z rzeką Jordan w Siewierzu w km 29+700,
- odcinka Pyrzowice – Boguchwałowice - Siewierz od km 19+800 do km 27,700 (żerowiska i trasy przelotu głównie na odcinku leśnym),
- odcinka Siewierz - Poręba od km 30+500 do km 37+000,
- odcinka Poręba - Zawiercie od km 38+500 do km 42+300 (żerowiska i trasy przelotu na terenach leśnych).

W związku z tym w decyzji jako działania minimalizujące nakazano zastąpienie utraconej kryjówek w szczelinach dylatacyjnych dwuoczkowego przepustu w Siewierzu w km 29+703, poprzez montaż cegieł dziurawek i trocinobetonowych budek w co najmniej 10 miejscach, na wysokości minimalnie 2 m. Liczba tych miejsc dotyczy zarówno cegieł dziurawek, jak i budek trocinobetonowych o wymiarach minimalnych 0,5 m x 0,5 m.

Prace prowadzone w pobliżu przepustów koło Tarnowskich Gór będą polegały na ułożeniu nowej nawierzchni torowej i budowie sieci trakcyjnej. Nie będą one ingerować w ww. przepusty, a więc nie spowodują utraty kryjówek nietoperzy znajdujących się w tym miejscu. W okresie od 1 kwietnia do 30 września prace te będą prowadzone tylko w godzinach dziennych, tj. od wschodu do zachodu słońca ze względu na uniknięcie niepokojenia nietoperzy wylatujących i powracających do kryjówek. Z tego też względu, w tym okresie, rejon wejścia do przepustu nie będzie oświetlony w godzinach nocnych.

Wycinka drzew na terenach leśnych wokół linii kolejowej 182 spowoduje utratę pewnej części żerowisk oraz kryjówek stwierdzonych podczas inwentaryzacji leśnych gatunków nietoperzy, takich jak nocki. Lasy otaczające linię kolejową, to głównie lasy iglaste, w których liczba kryjówek w dziuplach drzew jest niewielka. Dodatkowo, aktywność nocków, obserwowanych podczas inwentaryzacji, była stosunkowo niska na badanych odcinkach leśnych. Zatem wycinka drzew nie spowoduje istotnej ingerencji w siedliska i populacje leśnych gatunków nietoperzy, a siedliska, które pozostaną zapewnią możliwość utrzymania siedlisk tych zwierząt w skali kraju. Inwestycja może także oddziaływać na kryjówek nietoperzy w dziuplach drzew. Jednak zgodnie z zasadą przezorności nie należy prowadzić wycinki drzew w okresie od 1 kwietnia do 15 lipca.

Faza realizacji oprócz budowy wiązała się będzie m.in. z rozbiórką obiektów inżynierskich. Z uwagi na preferencje siedliskowe niektórych gatunków ornitofauny- rejonu zamierzenia, a także występujących w tym rejonie nietoperzy nie można wykluczyć możliwości zasiedlenia ww. obiektów przez te zwierzęta. W decyzji wskazano na obowiązek skontrolowania ww. obiektów przez nadzór przyrodniczy przed przystąpieniem do ich rozbiórki lub przebudowy. W przypadku stwierdzenia nowych siedlisk nietoperzy i ptaków prace należy wstrzymać, do czasu opuszczenia obiektów przez zwierzęta.

W związku z występowaniem bobrów w obszarze planowanego oddziaływania przedsięwzięcia nakazano aby w projekcie budowlanym wprowadzić zabezpieczenia stanu

infrastruktury technicznej, skarp rzek, torowisk rzek przed negatywnymi oddziaływaniami wynikającymi z bytowania bobrów.

W decyzji wskazano na konieczność zapewnienia nadzoru przyrodniczego w trakcie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, prowadzonego przez właściwych specjalistów, celem kontrolowania sposobu prowadzenia prac budowlanych pod kątem wypełnienia obowiązków wynikających z uzyskanej decyzji. Określone zostały szczegółowe warunki ochrony środowiska, a także ramy i obowiązki nadzoru przyrodniczego w trakcie realizacji zamierzenia. Nadzór powinien zostać zobowiązany do prowadzenia systematycznych badań i kontroli stanu środowiska przez cały okres realizacji inwestycji.

W związku z tym, o słuszności podjęcia dodatkowych działań związanych z ochroną gatunkową na etapie realizacji przedsięwzięcia decydował będzie nadzór przyrodniczy obecny w czasie prowadzenia robót budowlanych. W uzasadnionych przypadkach, których obecnie nie można przewidzieć, nadzór przyrodniczy, podejmie decyzje o zastosowaniu korekt lub wprowadzeniu dodatkowych zabezpieczeń w organizacji prac budowlanych. W zakresie nadzoru przyrodniczego jest nie tylko kontrola prawidłowego dostosowania się do wskazań wszystkich decyzji wydanych przed uzyskaniem zgody na realizację przedsięwzięcia, ale również zapewnienie by wszystkie prace prowadzone były z poszanowaniem ochrony gatunkowej. Prowadzenie prac ziemnych pod nadzorem przyrodniczym pozwoli zmniejszyć oddziaływanie na florę i faunę do minimum.

W odniesieniu do monitoringu nakazano prowadzenie monitoringu aktywności płazów i gadów na odcinku od km 9+030 do km 9+430 (z uwagi na wysoką wartość siedliska gadów z udziałem gniewosza plamistego); od km 39,00 do km 41,000 z udziałem traszki górskiej, grzebieniastej i zwyczajnej, od km 41+00 do km 42+00 (średnia wartość siedliska płazów z udziałem traszki górskiej). Monitoring herpetofauny nie dotyczy minimalizacji, a stanu populacji i występowania rzadkich w regionie i w kraju gatunków. Celem monitoringu jest porównanie stanu faktycznego z prognozami dotyczącymi oddziaływania w odniesieniu do kluczowych gatunków zidentyfikowanych w trakcie inwentaryzacji przyrodniczych.

W trakcie postępowania ocenowego rozważana była również konieczność prowadzenia monitoringu ssaków, w tym nietoperzy i ptaków po zrealizowaniu inwestycji. Ostatecznie odstąpiono od wprowadzenia takiego obowiązku w oparciu o przekazane wyjaśnienia, z których wynika, że :

- w przypadku siedlisk ptaków i nietoperzy zlokalizowanych w drzewach przeznaczonych do wycinki trudno jest przeprowadzić wiarygodny monitoring, ze względu na brak odpowiednich danych do porównania, tj. danych sprzed wycinki. Wynika to z niemożności odpowiedniego oszacowania pełnej liczebności ptaków i nietoperzy podczas jednosezonowych badań przedinwestycyjnych i odnalezienia wszystkich gniazd ptaków oraz kryjówek nietoperzy w dziuplach,
- w przypadku kryjówek nietoperzy w przepustach monitoring powinno się prowadzić tam, gdzie zostały zalecone działania minimalizujące lub kompensujące. Dla przepustów koło Tarnowskich Gór nie nakazano takich działań, ze względu na brak zidentyfikowanych oddziaływań na siedliska tej grupy zwierząt. Poza tym, w przepustach stwierdzono kolonie rozrodcze gatunków licznych i nie zagrożonych w skali kraju. Dla przepustu w Siewierzu, nie zalecono monitoringu ze względu na niewielką liczbę obserwowanych w trakcie inwentaryzacji nietoperzy (pojedyncze osobniki),
- w przypadku monitoringu kolizji ssaków z pociągami przyjęto, że inwestor sam prowadzi rejestr kolizji z dużymi ssakami, które ewentualnie ulegają tym kolizjom, więc nie ma potrzeby prowadzenia dodatkowego monitoringu.

W związku z tym odstąpiono od nałożenia obowiązku prowadzenia monitoringu dla ww. grup zwierząt po zrealizowaniu inwestycji.

W decyzji odniesiono się również do skumulowanego oddziaływania analizowanego przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze. Z akt sprawy wynika, że celem dokonania oceny możliwości kumulowania się oddziaływań i ich wpływu na środowisko, inwestor pozyskał od właściwych organów ochrony środowiska, informacje o wydanych decyzjach o środowiskowych uwarunkowaniach i/lub obecnie trwających postępowaniach w sprawie

wydania decyzji środowiskowych dla przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, zlokalizowanych w obrębie terenu planowanego przedsięwzięcia.

W odniesieniu do oddziaływań skumulowanych ustalono, że kumulacja oddziaływań powodowanych przez planowaną inwestycję oraz istniejące i projektowane przedsięwzięcia rozpatrywana była w kontekście:

- 1) zakłóceń w migracjach zwierząt,
- 2) przekroczenia poziomów skumulowanego hałasu w miejscach zetknięcia się planowanej inwestycji oraz istniejących dróg.

Przyjęto, że:

- 1) linia kolejowa nie będzie wygradzona. Zaproponowane działania minimalizujące w postaci przystosowania budowli kolejowych do migracji zwierząt we wskazanych w decyzji lokalizacjach winny zapewnić utrzymanie migracji zwierząt małych i średnich w rejonie planowanej inwestycji. W przypadku herpetofauny, zwłaszcza płazów przeszkodami są elementy odwodnienia (zwłaszcza korytka krakowskie) oraz samo torowisko. Po zastosowaniu działań minimalizujących w postaci zachowania odstępu 5 cm pomiędzy podsypką a stopą szyny realizacja inwestycji ma zapewnić przekraczanie linii kolejowej, zwłaszcza przez płazy. Tym samym możliwe będzie zachowanie drożności i funkcjonalności istniejących korytarzy migracyjnych. Nie nastąpi również istotne wzmocnienie efektu barierowego,
- 2) w odniesieniu do korytarzy ekologicznych analizowano kumulację oddziaływań wynikających z istniejącego zagospodarowania terenu. W odniesieniu do oddziaływań skumulowanych ze strony innych obiektów (zwłaszcza liniowych), których oddziaływanie w połączeniu z oddziaływaniem planowanego przedsięwzięcia kolejowego może prowadzić do kumulacji oddziaływań uznano, że kumulacja oddziaływań dotyczyć będzie tylko emisji hałasu. Planowany ruch na linii kolejowej nr 182 wraz z łącznicą Miasteczko Śląskie – Gosek oraz łącznicą nr 705 nie przyczyni się do kumulacji oddziaływań w obszarze zidentyfikowanych korytarzy ekologicznych.

W oparciu o załącznik Ramowej Dyrektywy Wodnej 2000/60/WE oraz:

- 1) rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 listopada 2011r. w sprawie klasyfikacji stanu ekologicznego, potencjału ekologicznego i stanu chemicznego jednolitych części wód powierzchniowych (Dz.U. poz. 1549 z 2011r.)
- 2) rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 30 października 2014r. w sprawie sposobu klasyfikacji stanu jednolitych części wód powierzchniowych oraz środowiskowych norm jakości dla substancji priorytetowych (Dz. U., poz. 1187 z 2016r.)

elementami jakości dla oceny stanu ekologicznego wód płynących są składniki nie tylko biotyczne ale i także abiotyczne.

Składnikami biotycznymi są: fitoplankton, fitobentos, makrofity, mekrobezkręgowce bentosowe, ichtiofauna.

Wśród składników abiotycznych znajdują się między innymi hydromorfologiczne wspierające elementy biologiczne, w skład których wchodzi: ciągłość morfologiczna cieku, zmienność głębokości i szerokości cieku, struktura i skład podłoża cieku, struktura strefy nadbrzeżnej.

Planowe przedsięwzięcie ze względu na fakt, że jest przedsięwzięciem liniowym przechodzi przez 7 zlewni Jednolitych Części Wód Powierzchniowych;

- 1) RW6000181181649 Stoła od źródła do Kanara,
- 2) RW20006212632 Potok spod Nakła
- 3) RW20005212619 Brynica od źródeł do zbiornika Kozłowa Góra
- 4) RW20000212399 Zbiornik Przeczyce
- 5) RW20005212392 Szeligowiec
- 6) RW2000621231 Przemsza do zbiornika Przeczyce
- 7) RW600061811529 Warta do Bożego Stoku

Dla naturalnych części wód celem będzie osiągnięcie co najmniej dobrego stanu ekologicznego, dla silnie zmienionych – co najmniej dobrego potencjału ekologicznego. Ponadto, ustalając cele uwzględnia się również różnicę między naturalnymi, a silnie zmienionymi częściami wód.

Dla naturalnych części wód (Potok spod Nakła, Brynica od źródeł do zbiornika Kozłowa Góra, Szeligowiec, Przemsza do zbiornika Przeczyce, Warta do Bożego Stoku) celem będzie osiągnięcie co najmniej dobrego stanu ekologicznego. Dla wód silnie zmienionych (Stoła od źródła do Kanara, Zbiornik Przeczyce) celem będzie osiągnięcie co najmniej dobrego potencjału ekologicznego. Ponadto, w celu osiągnięcia dobrego stanu/potencjału konieczne będzie dodatkowo utrzymanie co najmniej dobrego stanu chemicznego.

Prace na etapie budowy mogące mieć wpływ na elementy jakości wód (biologiczne, morfohydrologiczne i fizykochemiczne) dotyczyć będą prac odwodnieniowych i obiektowych.

Z raportu wynika, że prace w zakresie obiektów kolejowych nie wpłyną w sposób negatywny na stan jakościowy i ilościowy wód powierzchniowych.

Planowane przedsięwzięcie z uwagi na nałożone warunki, zarówno na etapie wykonawstwa i projektu budowlanego nie wpłynie w sposób znaczący na pogorszenie wskaźników hydromorfologicznych analizowanych JCWP. Nie przewiduje się także wpływu na elementy biologiczne i fizykochemiczne jednolitych części wód powierzchniowych. Oddziaływanie na elementy fizykochemiczne wód będzie krótkotrwałe, zaś w przypadku elementów biologicznych, przewiduje się naturalne odtworzenie populacji organizmów charakterystycznych dla danego odcinka ciek w kolejnych okresach wegetacyjnych. Prace w korytach cieków na etapie prac budowlanych jak i użytkowania będą umożliwiały migrację organizmów wodnych. W wyniku ww. prac dojdzie do miejscowego zniszczenia istniejącego środowiska flory i fauny, a tym samym zaburzenia funkcji istniejących korytarzy ekologicznych. Wszelkie prace w korytach rzeki Szeligowiec i Czarnej Przemszy, w tym umocnienia i zabezpieczenia skarp prowadzone będą tylko w sytuacjach bezwzględnie koniecznych na długości nie większej niż 8 do 10 m. Na dalszych odcinkach (do około 30 m) umocnienia winny być wykonane z materiałów naturalnych. Podczas prowadzenia robót na mostach stosowane będą materiały (np.: siatki) zabezpieczające przed dostaniem się odpadów, gruzu i innych elementów do cieków. Ze względu na ograniczoną długość, na której zostanie wykonane maksymalne ubezpieczenie koryt rzeki Szeligowiec i rzeki Czarnej Przemszy nie przewiduje się ich negatywnego oddziaływania na elementy biologiczne oraz na klasyfikację hydromorfologiczną tychże rzek. Maksymalna długość na której może być wykonane ubezpieczenie – stopień przekształcenia koryta z wykorzystaniem materiałów innych niż naturalne - nie przekroczy 0,03 % długości JCWP Przemsza od zbiornika Przeczyce.

Oddziaływanie negatywne na skład i liczebność fitoplanktonu, fitobentosu, makrofitów i makrobezkręgowców zostanie wywołane zniszczeniem środowiska przybrzeżnego i dennego. Oddziaływanie to ograniczone będzie do miejsca prowadzonych prac i nie doprowadzi do znaczącej zmiany funkcjonowania ekosystemów wodnych w dłuższym okresie czasu (prace bezpośrednio w korycie nie będą wykonywane w sposób ciągły, w trakcie realizacji inwestycji), ustanie ono po zakończeniu prac.

Etap eksploatacji linii kolejowej nie będzie związany z naruszeniem elementów:

- 1) 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,
- 2) 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, makrolitów i ichtiofauny,
- 3) fizykochemicznych. Funkcjonowanie linii nie będzie przyczyną zmian temperatury wody, natlenienia, zasolenia oraz odczynu pH. Na etapie eksploatacji nie przewiduje się wprowadzania do wód substancji niebezpiecznych, toksycznych oraz biogenych,
- 4) torowisko linii będzie odwadnianie za pomocą rowów trawiastych, lub kanalizacji szczelnej z wykorzystaniem płytkich korytek typu GARA lub podobnych.

Biorąc pod uwagę powyższe uznano, że realizacja i eksploatacja inwestycji nie wpłynie w sposób znaczący na stan/potencjał ekologiczny jednolitych części wód powierzchniowych, a tym samym nie zagrozi osiągnięciu celów środowiskowych określonych dla tych wód.

Ocena szczegółowej lokalizacji i rozwiązań prac regulacyjnych możliwa jest na późniejszych etapach prac projektowych, po opracowaniu map do celów projektowych. Przewidywany na etapie budowy nadzór przyrodniczy będzie odpowiedzialny za właściwe, zgodne z przepisami prawa prowadzenie prac przy regulacji cieków.

Linia kolejowa nr 182 nie przebiega przez 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. Najbliższe takie obszary są usytuowane w znacznej odległości od analizowanej linii wynoszącej ponad 5 km. Z tego względu nie przewiduje się 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.

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

Prowadzenie robót budowlanych odbywać się będzie z ograniczeniem ich do obszaru kolejowego. 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. Roboty budowlane będą w zdecydowanej większości (w zależności od sprzętu pozostającego w dyspozycji wykonawcy tych robót) prowadzone z torowiska, co znacznie skróci czas prowadzenia prac i ograniczy możliwość negatywnego oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne.

W trakcie realizacji inwestycji będą powstawały przede wszystkim odpady zaliczane zgodnie z rozporządzeniem w sprawie katalogu odpadów (Dz.U. z 2014 roku, poz. 1923) do grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej. W mniejszych ilościach powstaną odpady z grupy nr 20 – odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie oraz odpadowa masa roślinna zaliczana do grupy nr 02 – odpady z rolnictwa, sadownictwa, upraw hydroponicznych, rybołówstwa, leśnictwa, łowiectwa oraz przetwórstwa żywności. Mogą również zostać wytworzone odpady z grupy 15 - odpady opakowaniowe, sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach, odpady z podgrupy 16 02 - odpady urządzeń elektrycznych i elektronicznych. Jeżeli w trakcie robót budowlanych dojdzie do nieprzewidzianych zdarzeń losowych, mogą powstać odpady z podgrupy 16 81 - odpady powstałe w wyniku wypadków i zdarzeń losowych.

W zakresie oddziaływania ta faza przedsięwzięcia jest bardziej znacząca niż faza eksploatacji. Wpływ na środowisko wytwarzanych podczas realizacji inwestycji odpadów ograniczać się będzie do krótkotrwałego oddziaływania związanego z zajętością powierzchni gruntu, na poszczególnych odcinkach robót, w miejscach czasowego gromadzenia odpadów. Nie będzie wykraczać poza teren objęty pracami budowlanymi.

Istotnym elementem ograniczającym oddziaływanie inwestycji na środowisko jest w tym przypadku właściwie prowadzona gospodarka odpadami. W pierwszej kolejności wytwórca odpadów zobowiązany jest do zapobiegania powstawaniu odpadów poprzez stosowanie wszelkich możliwych działań ograniczających ich wytwarzanie (np. technologie bezodpadowe, stosowanie odpowiednich surowców i materiałów) oraz podejmowania działań pozwalających na utrzymanie ich ilości na możliwie najniższym poziomie. W związku z tym, zdemontowane materiały i elementy infrastruktury kolejowej są poddawane procedurze kwalifikacji w zakresie oceny ich stopnia zużycia i możliwości dalszego zastosowania. Materiały i elementy, które wykazują przydatność użytkową są przeznaczone do ponownego użycia np. w pracach utrzymaniowych w ramach prowadzenia działalności podstawowej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Odpady, których powstaniu nie dało się zapobiec, powinny być poddawane odzyskowi lub recyklingowi (jeśli tylko pozwala na to

technologia oraz umotywowane jest to względami ekologicznymi i ekonomicznymi). W sytuacji gdy ww. warunki nie są możliwe do spełnienia, należy je unieszkodliwiać.

Sposób postępowania z odpadami, obowiązujący również wykonawców robót budowlanych, określają instrukcje PKP PLK S.A.: Instrukcja gospodarki odpadami Is-1, Instrukcja o prowadzeniu gospodarki złomem stalowym i metali kolorowych Im-2, Instrukcja postępowania z materiałami pochodzącymi z działalności PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Im-3. Zgodnie z ww. Instrukcjami wykonawca robót budowlanych, oprócz wypełnienia obowiązków wynikających wprost z obowiązujących przepisów ustawy o odpadach (j.t. Dz.U z 2016 roku, poz. 1987 ze zm.), powinien wykonywać dodatkowe zadania na etapie realizacji, które służą przeprowadzeniu ww. kwalifikacji zdemontowanych materiałów i elementów infrastruktury, m.in. prowadzenie dodatkowej dokumentacji celem umożliwienia PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. monitorowania mas i rodzajów powstających odpadów podczas robót budowlanych. Magazynowanie odpadów odbywać się będzie zgodnie z wymaganiami w zakresie ochrony środowiska 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. W celu wypełnienia ww. założeń zabrania się m.in.: mieszania odpadów niebezpiecznych z innymi niż niebezpieczne, magazynowania odpadów niebezpiecznych i innych niż niebezpieczne w miejscu na ten cel nie przeznaczony. Odpady mogą być przekazywane wyłącznie podmiotom, które posiadają zezwolenie na zbieranie odpadów lub zezwolenie na przetwarzanie odpadów, lub pozwolenie zintegrowane oraz wpis do właściwego rejestru, chyba że działalność taka nie wymaga uzyskania decyzji lub wpisu do rejestru.

Podczas eksploatacji omawianej inwestycji przewiduje się emisje:

- 1) hałasu i drgań,
- 2) wytwarzanie odpadów,
- 3) emisje do powietrza,
- 4) wód opadowych i roztopowych,
- 5) pól elektromagnetycznych.

Jednym z istotniejszych oddziaływań, jakie będą się wiązały z eksploatacją przebudowanych linii kolejowych jest oddziaływanie akustyczne. Do obliczeń emisji hałasu oraz wykonania map wykorzystano oprogramowanie IMMI, wersja październik 2016.

Obecnie analizowana linia kolejowa nr 182 na większości odcinka jest nieczynna. Ruch prowadzony jest jedynie na odcinku od Zawiercia do Zakładów Elektrolux w Siewierzu. Są to jednak pojedyncze, sporadyczne przejazdy pociągów towarowych realizowane w ramach indywidualnego rozkładu jazdy, które nie odbywają się według ściśle zaplanowanego czasu przejazdu. Na odcinkach wspólnego przebiegu analizowanej linii z innymi liniami tj. w rejonie stacji Tarnowskie Góry oraz Zawiercie, ruch po torze linii 182 także prowadzony jest sporadycznie. Zatem można stwierdzić, że obecnie linia kolejowa nr 182 praktycznie nie jest źródłem emisji hałasu.

Oddziaływanie na środowisko w zakresie emisji hałasu zostało określone zgodnie z wytycznymi zawartymi w „Dyrektywie 2002/49/WE z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku oraz ustawy Prawo ochrony środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 r (t. j. Dz. U. z 2017 r. poz. 519 ze zm.). 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”.

W analizie uwzględniono: numeryczny model terenu wraz z odpowiadającym warunkom rzeczywistym przebiegiem linii kolejowej, wszelkie przeszkody na drodze propagacji fali akustycznej w tym obiekty jakimi są perony – modelując je jako obiekty o wysokości 0,8 m, zabudowę wraz z podziałem na jej funkcję i przeznaczenie, wraz z liczbą kondygnacji, przy czym wysokość kondygnacji przyjęto jako wartość średnią 2,8 m, wysokość budynków zgodnie ze stanem faktycznym, współczynnik pochłaniania dźwięku przez fasady budynków $\alpha = 0,35$, liczbę odbić – $N = 1$, warunki meteorologiczne –

w obliczeniach przyjęto standardowe warunki pogodowe: temperatura – 10°C, wilgotność – 70%, dane projektowe dotyczące ruchu taboru kolejowego oraz prędkości dla roku 2020 - 2025. W obliczeniach uwzględniono natężenie ruchu, tabor i jego długość.

Oceny oddziaływania akustycznego dokonano względem terenów podlegających ochronie akustycznej faktycznie zabudowanych znajdujących się wzdłuż linii kolejowej. Dopuszczalne poziomy hałasu dla ww. terenów określa rozporządzenie Ministra Środowiska z 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (jednolity tekst Dz.U. z 2014 roku, poz. 112).

Planowane zamierzenie polegać będzie na odtworzeniu układu torowego, tj. na przywróceniu pierwotnych parametrów linii kolejowej. Na całej długości analizowanego odcinka planowane jest zastosowanie podkładów strunobetonowych z wykorzystaniem nawierzchni bezstykowej na wszystkich torach. Wymiana torowiska na nowe pozwoli wyeliminować lokalne wady szyn czy podkładów, które mają istotny wpływ na emisję hałasu pochodzącego od przejeżdżających pociągów.

Z analiz zawartych w raporcie wynika, że przy budynkach mieszkalnych nie będą występowały przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Dotyczy to również budynków znajdujących się na terenach zamkniętych należących do PKP PLK SA. W dwóch przypadkach, w rejonie od km 13+740 do km 13+870 (130 m długości) oraz km 30+320 do km 30+620 (300 m długości) wymagane będzie zastosowanie dodatkowych zabezpieczeń w postaci tłumików kolejowych (izolatorów akustycznych), tj. w miejscach gdzie przewiduje się możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu tj. na terenach podlegających ochronie akustycznej. Do ich zastosowania zobowiązano Inwestora w punkcie I.2.C.9 niniejszej decyzji.

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. Raport zawiera informacje na temat hałasu pochodzącego z innych źródeł, tzn. uwzględniono drogi krajowe wojewódzkie, drogi projektowane, które dopiero będą wykonane, jak autostrada A1. Innym źródłem hałasu na terenach objętych inwestycją jest hałas lotniczy związany z trasą przelotów samolotowych. Z uwagi na ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne został utworzony obszar ograniczonego użytkowania. Oznacza to, że w związku z oddziaływaniem tego typu źródła hałasu nie można zastosować środków technicznych, technologicznych i organizacyjnych, które sprawiłyby iż dotrzymane będą dopuszczalne poziomy hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej. Z przedstawionych analiz wynika, że nie będzie konieczności stosowania zabezpieczeń akustycznych w stosunku do łącznego oddziaływania z innymi liniami kolejowymi – nr 127, 131, 144, 950, 951 w rejonie stacji Tarnowskie Góry i nr 1, 4, 160 i 186 w rejonie stacji Zawiercie (dla których wspólnym zarządzającym jest PKP PLK). Z przedstawionych analiz wynika brak wpływu przedmiotowej linii kolejowej nr 182 na oddziaływanie skumulowane z innymi liniami oraz brak potrzeby stosowania w ramach analizowanej inwestycji środków minimalizujących. Natomiast 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 na inne podmioty żadnych zobowiązań.

Oddziaływanie przedsięwzięcia na stan powietrza, z uwagi na zelektryfikowanie trakcji, ograniczone będzie do emisji typu komunikacyjnego z poruszania się lokomotyw spalinowych, pługów odśnieżnego i drezyny. Będzie ono śladowe. Standardy środowiskowe w zakresie powietrza będą dotrzymane.

Standardy jakości środowiska w zakresie oddziaływań elektromagnetycznych określa rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 30 października 2003 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku oraz sposobów sprawdzania dotrzymania tych poziomów (Dz.U. Nr 192, poz. 1883). Zgodnie z ww. rozporządzeniem dopuszczalne poziomy pól elektromagnetycznych określone zostały dla terenów pod zabudowę mieszkaniową oraz miejsc dostępnych dla ludności.

W ramach inwestycji realizowana będzie napowietrzna linia potrzeb nieatrakcyjnych, która planowana jest na odcinkach: St. Tarnowskie Góry – Miasteczko Śląskie Żyglin do km 7,694 - długość około 1,4 km, St. Siewierz – st. Poręba do km 36,386 - długość około 5,7 km, St. Poręba – PT Zawiercie do km 43,900 - długość około 6,3 km. Nie będą to linie wysokich napięć.

Przewiduje się, że urządzenia i instalacje usytuowane wzdłuż linii kolejowej, a w szczególności: samoczynna blokada liniowa, automatyka przejazdowa i oświetlenie przejazdów, oświetlenie peronów i torów stacyjnych, elektryczne ogrzewanie rozjazdów, instalacje w budynkach stacyjnych, urządzenia na placach i rampach ładunkowych, urządzenia sterowania ruchem kolejowym, urządzenia w nastawniach ruchowych i nastawniach zdalnego sterowania, zasilane będą z linii potrzeb nietrakcyjnych (LPN), poprzez napowietrzne lub kontenerowe (w zależności od układu) stacje transformatorowe SN/nn. LPN będzie zasilana z rozdzielni SN prądu przemiennego sąsiednich podstacji trakcyjnych, stanowiących podstawowe i rezerwowe źródło zasilania. Przełączanie kierunku zasilania następować będzie poprzez zmianę sekcjonowania odłączników LPN pracujących w systemie sterowania. Na terenie stacji kolejowych, przystanków osobowych, w rejonach wiaduktów na terenach objętych powierzchniami ograniczającymi wysokość zabudowy w rejonie Lotniska Katowice/Pyrzowice oraz w przypadkach gdy szerokość pasa kolejowego nie pozwala na budowę linii napowietrznej przewiduje się wykonanie linii kablowej 15 kV. Elektroenergetyczne odbiory nietrakcyjne usytuowane w rejonie linii LPN w wykonaniu napowietrznym będą zasilane poprzez słupowe stacje transformatorowe 15/0,4 kV. W rejonach gdzie LPN przewidziana jest jako linia kablowa stacje transformatorowe będą w wykonaniu kontenerowym. Analizując zakres planowanego przedsięwzięcia pod kątem możliwości oddziaływania elektromagnetycznego, stwierdzono, że oddziaływanie to nie będzie znaczące.

Zgodnie z definicją zawartą w art. 3 pkt 23 ustawy Prawo ochrony środowiska (j.t. Dz.U. z 2017, poz. 519 ze zm.), 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. Wypadki z udziałem substancji niebezpiecznych mają szkodliwy wpływ na powierzchnię ziemi, glebę, wody powierzchniowe i podziemne, szatę roślinną i faunę oraz w niewielkim procencie powietrze.

Na etapie eksploatacji w trakcie użytkowania linii kolejowej mogą zdarzyć się sytuacje awaryjne jak wykolejenie się składu z udziałem substancji niebezpiecznych, wówczas należy podjąć działania ratownicze polegające na przywróceniu stanu środowiska do stanu sprzed awarii (neutralizacja substancji niebezpiecznej, zebranie i oczyszczenie warstwy zanieczyszczonego gruntu bądź wody). Jednak będą to pojedyncze przypadki, trudne do przewidzenia, a oddziaływania tymczasowe ustąpią wraz z usunięciem przyczyn ich powstawania.

Na etapie budowy potencjalny wpływ przedsięwzięcia na obiekty zabytkowe należy rozpatrywać w kontekście: bezpośredniego zagrożenia obiektu w związku z jego przebudową lub remontem, zagrożenia pośredniego w wyniku organizacji placu budowy, transportem ruchu maszyn, przysłonięcia strefy ekspozycji. Na podstawie dotychczasowej praktyki realizowania prac budowlanych na liniach kolejowych można stwierdzić, że najczęściej place składowe i postoju środków transportu są lokalizowane w obrębie terenów kolejowych dostępnych komunikacyjnie z sieci dróg publicznych. To znacznie ogranicza ewentualny wpływ na zabytki. Realizacja planowanej inwestycji nie wiąże się z koniecznością wyburzenia żadnego z zabytkowych obiektów kubaturowych zlokalizowanych w sąsiedztwie linii kolejowej, w żadnym z projektowanych wariantów inwestycyjnych. W jednym miejscu LK 182 przecina zespół kolejki wąskotorowej Bytom-Tarnowskie Góry - Miasteczko Śląskie z okresu 1880-1900r. W miejscu przecięcia tj. w km

6,890 w każdym z wariantów inwestycyjnych planowana jest odbudowa rozebranego wiaduktu kolejowego nad drogą nr 908. W trakcie prac związanych z budową wiaduktu może dojść do konieczności tymczasowego rozebrania odcinka kolejki wąskotorowej, a następnie jej odtworzenia. Na etapie projektu budowlanego należy ustalić zakres prac w tym rejonie i w obrębie zabytkowej kolejki.

W bliskiej odległości od LK182 znajduje się schron bojowy i obserwacyjny z okresu II Wojny Światowej (gmina Ożarówce). Zgodnie z informacjami uzyskanymi od Urzędu Gminy Ożarówce nie jest znana dokładna lokalizacja schronów z okresu II Wojny Światowej. Dlatego też, w czasie realizacji inwestycji – podczas prac ziemnych może dojść do odkrycia śladów tego typu obiektów. Podobnie, dotyczy to stanowisk archeologicznych. Należy wówczas postępować zgodnie z przepisami ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Linia 182 położona jest w bezpośrednim sąsiedztwie zespołu stacji kolejowej - Tarnowskie Góry. Zakres prac w ramach rewitalizacji linii w tym miejscu nie przewiduje prac na obiektach inżynieryjnych, bądź kubaturowych. W ramach analizowanego przedsięwzięcia planowana jest modernizacja stacji kolejowej Tarnowskie Góry, w ramach której będą wykonywane prace m.in. związane z siecią trakcyjną, przebudową peronu, wymianą nawierzchni i ingerencją w układ torowy. Zespół ten jest ujęty w gminnej ewidencji zabytków.

Rewitalizacja linii także nie przyczyni się do zakłócenia ekspozycji obiektów zabytkowych położonych blisko linii. Linia 182 na analizowanym odcinku nie przecina żadnej strefy konserwatorskiej. Najbliższa to strefa B częściowej ochrony konserwatorskiej Zawiercia. Granica tej strefy jest oddalona od linii o kilka metrów od torowiska. Na tym odcinku istnieje już infrastruktura kolejowa. Linia w tym miejscu jest aktualnie zelektryfikowana. Prace związane z rewitalizacją linii nie zmieniają więc walorów ekspozycyjnych krajobrazu tej strefy, gdyż trakcja jako element najbardziej widoczny już występuje w tym miejscu.

Biorąc pod uwagę powyższe należy stwierdzić, że Inwestor zidentyfikował zabytki znajdujące się w pobliżu planowanej inwestycji i na tym etapie postępowania ustalił, że inwestycja nie będzie znacząco na nie wpływała, wobec czego nie trzeba stosować specjalnych zabezpieczeń podczas prowadzonych prac. Jednocześnie jest świadomy, że jeśli w wyniku prac ujawnią się jakieś stanowiska archeologiczne, musi postępować zgodnie z przepisami – tj. ustawą z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Odnośząc się do oddziaływania na dobra materialne, należy wskazać, że Inwestor przewiduje potrzebę pozyskania gruntów obcych, łącznie ok. 33,3 ha na cele związane z planowanym zamierzeniem. Zajętość ta powodowana jest m.in. budową obiektów kubaturowych, budową obiektów inżynieryjnych, budową dróg technologicznych, przebudową skrzyżowań, korektą łuków poziomych, budową podstacji trakcyjnych oraz uregulowaniem stanu prawnego nieruchomości, na którym obecnie znajduje się teren kolejowy. Na większości działek nastąpi geodezyjne wydzielenie ich części i przyłączenie do obszaru kolejowego. Kilkadziesiąt działek zostanie przyłączone w całości. Wykup obejmował będzie działki lub fragmenty, w tym także działki zabudowane budynkami. Procedurę przejęcia nieruchomości oraz kwestii odszkodowawczych, które zrekompensują potencjalne szkody i straty określa ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Na klimat wpływ mają zarówno masy powietrza oceanicznego z zachodu, jak i kontynentalnego ze wschodu. Dla klimatu województwa śląskiego, ważnym czynnikiem jest bliskość Bramy Morawskiej, która ułatwia przenikanie ciepłych mas powietrza znaną Morza Śródziemnego.

Podstawowymi elementami opisu cech klimatu od skali globalnej po lokalną w klimatologii są temperatura powietrza i opady atmosferyczne. Na podstawie wieloletniego przebiegu temperatury powietrza określa się oscylacje i tendencje temperatury w krótszych lub dłuższych okresach (cykle ociepleń i ochłodzeń). W seriach opadowych – wyróżnia się okresy suche, wilgotne lub normalne.

Analiza przewidywanych zmian klimatu wskazuje na to, że:

- nastąpi ocieplenie, wyrażone wzrostem średniej temperatury dobowej oraz zmniejszeniem liczby dni chłodnych,

- zmniejszy się okres zalegania pokrywy śnieżnej na gruncie,
- zwiększą się opady, wyrażone zarówno wzrostem maksymalnego opadu dobowego oraz liczbą dni z opadami ekstremalnymi,
- wskazane parametry klimatu będą się charakteryzowały dużą zmiennością w odniesieniu do wartości ekstremalnych.

Analizowana inwestycja wpisuje się w cele strategii „Europa 2020” oraz strategii krajowej w zakresie zmian klimatu „Polityka Klimatyczna Polski - strategii redukcji emisji gazów cieplarnianych w Polsce do roku 2020”. Zgodnie z ww. dokumentem, rozwój transportu kolejowego przyczynia się do poprawy jakości powietrza oraz ograniczenia emisji CO₂ z sektora transportu. Projekt przyczyni się do ograniczenia emisji CO₂ w sektorze transportu oraz do zwiększenia efektywności wykorzystania energii. Nastąpi to zarówno dzięki przejściu części ruchu z transportu drogowego emitującego znacznie więcej gazów cieplarnianych do atmosfery niż transport kolejowy, jak również dzięki działaniom o charakterze technicznym, organizacyjnym i proceduralnym. Projekt wpisuje się w cele określone w dokumencie „Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 „SPA2020”, realizując Cel 3. Rozwój transportu w warunkach zmian klimatu, w zakresie następujących kierunków działań: wypracowywanie standardów konstrukcyjnych uwzględniających zmiany klimatu – poprzez modernizację infrastruktury kolejowej oraz zarządzanie szlakami komunikacyjnymi w warunkach zmian klimatu – poprzez wdrożenie procedur zapewniających utrzymanie przejezdności niezależnie od zdarzeń atmosferycznych.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokonały przeglądu i analizy wpływu warunków pogodowych na działalność zarządcy infrastruktury w latach 2013-2016 na podstawie prowadzonej przez Spółkę ewidencji. Analiza dotyczyła wszystkich eksploatowanych linii kolejowych, w tym również linii objętej przedmiotowym projektem.

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.

Na czynnej linii kolejowej nr 182 w badanym okresie czasu nie zanotowano wydarzeń powodujących zakłócenia ruchu pociągów z powodu zjawisk atmosferycznych.

Jak wynika z raportu, na etapie prac budowlanych należy liczyć się z wystąpieniem krótkotrwałych uciążliwości związanych z bezpośrednią emisją gazów cieplarnianych, w szczególności dwutlenku węgla. Będzie ona wynikać z procesu spalania paliw w silnikach pojazdów i maszyn wykorzystywanych na etapie budowy, głównie ciężkiego sprzętu budowlanego (spycharki, ładowarki, transport ciężarowy itp.). Emisja tych zanieczyszczeń będzie koncentrować się w obrębie prowadzonych prac przy linii kolejowej. Wykorzystane do pracy pojazdy będą posiadać aktualne przeglądy techniczne. Natomiast maszyny i urządzenia budowlane będą spełniać wymogi w zakresie parametrów emisyjnych, o których mowa w rozporządzeniu w sprawie szczegółowych wymagań dla silników spalinowych w zakresie ograniczania emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki. Mając na uwadze powyższe, jak również chwilowy i przemijający charakter oddziaływania (ustanie wraz z zakończeniem prac), jak i krótki okres trwania budowy, oddziaływanie na zmiany klimatu należy uznać jako mało istotne.

Emisja pośrednia gazów cieplarnianych, w tym głównie CO₂, na etapie eksploatacji będzie związana przede wszystkim ze zużyciem prądu i będzie ona powstawać w miejscu jej wytworzenia tj. w elektrowni. Planowana inwestycja realizowana w ramach wybranego wariantu będzie linią zelektryfikowaną. W przypadku przedmiotowej linii kolejowej bezpośrednim i lokalnym źródłem emisji CO₂ będą jedynie silniki spalinowe m.in. lokomotyw oraz ewentualnie silniki innych maszyn (np. pługi odśnieżne, drezyny), które będą służyć okresowo, sporadycznie do przeprowadzania napraw i prac utrzymaniowych (odsnieżanie torów, transport materiałów). W tym przypadku emisja gazów cieplarnianych będzie pomijalna w stosunku do bilansu krajowej ich emisji z transportu kolejowego. Ponadto, po przeprowadzonych pracach poprawi się płynność ruchu, a transport kolejowy na rozpatrywanej linii kolejowej, zwiększy swoją atrakcyjność przewozową, co przyczyni się do

przejęcia części ruchu drogowego, zarówno indywidualnego, jak i publicznego. Zmniejszenie liczby pojazdów drogowych przyczyni się do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych.

Dla przedmiotowego projektu nie zachodzi konieczność proponowania działań/środków zaradczych. Zjawiska takie jak temperatura, silne wiatry, wyładowania atmosferyczne, opady deszczu, mgły 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.

Niniejszą decyzją Inwestor został zobowiązany do przedłożenia analizy porealizacyjnej. Powinna ona zostać przeprowadzona w zakresie oddziaływania akustycznego, a pomiary powinny zostać wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami – obecnie jest to rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz.U.Nr 140, poz. 824 z 2011 r.). Punkty oceny powinny zostać tak dobrane, aby materiał uzyskany z analizy porealizacyjnej można było porównać z materiałem dowodowym przedłożonym na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w szczególności punkty pomiarowe należy usytuować w miejscach, dla których zostały zaprojektowane tłumiki szynowe, ale też w niektórych miejscach gdzie ich nie przewidziano, np. w Miasteczku Śląskim w rejonie ulicy Norwida, w Siewierzu w rejonie ulicy Zbożowej oraz w Mierzęcicach w rejonie ulicy Bocznej. W tych lokalizacjach występowały bowiem największe obawy o oddziaływanie akustyczne planowanej do uruchomienia linii kolejowej. Wskazanie powyższych lokalizacji nie wyklucza możliwości wykonania pomiarów również w innych punktach pomiarowych.

Informacje na temat przedsięwzięcia na etapie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływanie na środowisko. 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, zatem nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach wydania pozwolenia na budowę.

Nie przewiduje się, z uwagi na oddziaływanie ograniczające się do bliskiego sąsiedztwa linii kolejowej oraz oddalenie (ponad 65 km) od granicy państwa, znaczącego oddziaływania transgranicznego i wobec powyższego nie istnieje konieczność przeprowadzania postępowania transgranicznego.

Linie kolejowe, zaliczają się do przedsięwzięć wymienionych w art. 135 z ustawy dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity Dz.U. z 2017, poz. 519 ze zm.), 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 jego ramach został zapewniony udział społeczeństwa. Obwieszczeniem z 9 sierpnia 2017 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach, podał do publicznej wiadomości informacje, o których mowa w art. 33 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, a w szczególności, że w terminie od 16.08.2017 do 5.09.2017 każdy może składać uwagi i wnioski do tutejszego organu:

- w formie pisemnej na adres: Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Katowicach, 40-032 Katowice, ul. Dąbrowskiego 22,

- ustnie do protokołu w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach, 40-032 Katowice, ul. Dąbrowskiego 22,
- e-mailem, na adres poczty elektronicznej: sekretariat.katowice@rdos.gov.pl.

Powyższe obwieszczenie było zamieszczone:

- 1) w terminie od 9.08.2017 do 6.09.2017, na tablicy ogłoszeń oraz od 9.08.2017 na stronie internetowej, w BIP-ie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach,
- 2) 14-15.08.2017 na łamach gazety Dziennik Zachodni,
- 3) w terminie od 16.08.2017 do 5.09.2017 na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Poręba,
- 4) w terminie od 10.08.2017 do 5.09.2017 na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej Urzędu Miasta i Gminy Siewierz,
- 5) w terminie od 11.08.2017 do 5.09.2017 na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Świerklaniec,
- 6) w terminie od 10.08.2017 do 6.09.2017 na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Ożarówce oraz w BIP-ie Gminy Ożarówce,
- 7) w terminie od 10.08.2017 do 5.09.2017 na tablicy ogłoszeń oraz w BIP-ie Urzędu Miejskiego w Łazach,
- 8) w terminie od 10.08.2017 do 6.09.2017 na tablicy ogłoszeń oraz BIP-ie Urzędu Gminy Mierzęcice,
- 9) w terminie od 11.08.2017 do 6.09.2017 na tablicy ogłoszeń oraz w BIP-ie Urzędu Miejskiego w Zawierciu,
- 10) w terminie od 10.08.2017 do 5.09.2017 na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego Miasteczko Śląskie,
- 11) w terminie od 09.08.2017 do 5.09.2017 na tablicy ogłoszeń oraz BIP-ie Urzędu Miejskiego w Tarnowskich Górach.

Podczas udziału społeczeństwa zostały wniesione uwagi i wnioski przez:

- 1) Urząd Miejski w Miasteczku Śląskim,
- 2) Urząd Gminy Mierzęcice,
- 3) Pana Antoniego Pawlaka,
- 4) Pana Michała Skrzydło,
- 5) Pana Ireneusza Kozłowskiego reprezentującego mieszkańców Miasta i Gminy Siewierz (138 podpisów),
- 6) Panią Joannę Bąbik reprezentującą mieszkańców Ożarowic i Zendka (621 podpisów),
- 7) Pana Zbigniewa Kurzawę 6.09.2017 (wniesione po terminie - nie będą rozpatrzone),
- 8) Pana Czesława Banasia 12.09.2017 (wniesione po terminie - nie będą rozpatrzone).

Zakres uwag przedstawia poniższa tabela:

Autor uwagi	Wnioskowany zakres
Burmistrz Miasteczka Śląskiego	Budowa ekranów akustycznych Zobowiązanie do wykonania porealizacyjnych pomiarów hałasu Analiza roszczeń właścicieli nieruchomości, które na skutek realizacji przedsięwzięcia nie będą mogły być użytkowane tak jak dotychczas, Montaż ekranów akustycznych przy ogrodach działkowych albo zaproponowanie przez Inwestora zmiany lokalizacji ogrodów Ocena wpływu inwestycji pod kątem katastrofy kolejowej oraz wpływ warunków atmosferycznych na sposób montażu i zabezpieczenia mienia kolejowego Wykup działek położonych przy ul. Kolejowej w Miasteczku Śląskim
Wójt Mierzęcice	Gminy Budowa ekranów akustycznych w miejscowości Mierzęcice w rejonie ul. Bocznej Doprowadzenie dróg do stanu ustawowego (zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie)

Pan Antoni Pawlak	Aby wziąć pod uwagę przy ocenie: hałas, dźwięki „baczność”, użytek ekologiczny Gierzyna, drgania, zapylenie od zużywających się nakładek węglowych odbieraków prądu pociągów oraz wstawek hamulcowych, pole elektromagnetyczne z sieci trakcyjnej
Pan Michał Skrzydło	Wygradzenie torowiska w rejonie placu zabaw i ROD Odrodzenie Wykonanie analizy porealizacyjnej w zakresie hałasu Analiza drgań Podwyższenie kategorii przejazdu w rejonie ulicy Norwida z C do B, tj. z sygnalizacją świetlną i szlabanami
Mieszkańcy Siewierza, w imieniu których uwagi złożył Pan Ireneusz Kozłowski	Uwagi ogólne do raportu – dotyczące zgodności z art. 66 ustawy ooś, odnoszące się do brzmienia obowiązującego od 1 stycznia 2017 r., w tym brak należytej oceny oddziaływania na środowisko gruntowo – wodne oraz glebę oraz brak wariantowania „lokalizacyjnego”, brak wystarczającej analizy akustycznej oraz w odniesieniu do drgań Wniosek o przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania na środowisko Wniosek o przeprowadzenie rozprawy administracyjnej
Pani Joanna Bąbik i mieszkańcy Ożarówic i Zendka poparty również wnioskiem Starostwa Powiatowego w Tarnowskich Górach – pismo z 13.09.2017 znak ID.1510.11.2017	Budowa skrzyżowania bezkolizyjnego – wiaduktu drogowego na ulicy Topolowej oraz na pozostałych przejazdach rogatek

Następnie, po przekazaniu przez Panią Ewę Makosz odpowiedzi na powyższe uwagi, obwieszczeniem z 3 października 2017 r. tutejszy organ poinformował obwieszczeniem, że przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia odbędzie się w dniu 3 listopada 2017 r. w gmachu Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach przy ulicy Jagiellońskiej 25, w Sali Marmurowej o godzinie 11⁰⁰, otwarta dla społeczeństwa rozprawa administracyjna. Ww. obwieszczenie było zamieszczone:

- 1) w terminie od 3.10.2017 do 18.10.2017, na tablicy ogłoszeń oraz od 3.10.2017 na stronie internetowej, w BIP-ie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach,
- 2) 11.10.2017 na łamach gazety Dziennik Zachodni,
- 3) w terminie od 5.10.2017 do 19.10.2017 na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Poręba,
- 4) w terminie od 5.10.2017 do 19.10.2017 na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej Urzędu Miasta i Gminy Siewierz,
- 5) w terminie od 4.10.2017 do 18.10.2017 na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Świerklaniec,
- 6) w terminie od 5.10.2017 do 20.10.2017 na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Ożarówice oraz w BIP-ie Gminy Ożarówice,
- 7) w terminie od 5.10.2017 do 20.10.2017 na tablicy ogłoszeń oraz w BIP-ie Urzędu Miejskiego w Łazach,
- 8) w terminie od 4.10.2017 do 19.10.2017 na tablicy ogłoszeń oraz BIP-ie Urzędu Gminy Mierzęcice,
- 9) w terminie od 5.10.2017 do 23.10.2017 na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Zawierciu,
- 10) w terminie od 6.10.2017 do 20.10.2017 na tablicach ogłoszeń oraz BIP-ie Urzędu Miejskiego Miasteczko Śląskie,

11) w terminie od 6.10.2017 do 20.10.2017 na tablicy ogłoszeń oraz BIP-ie Urzędu Miejskiego w Tarnowskich Górach.

Podczas rozprawy wniesiono następujące uwagi:

1. Pan Mariusz Serwa i Paweł Chałada (strona postępowania): o uzupełnienie raportu o oddziaływaniu na środowisko o oddziaływania skumulowane pochodzące ze wszystkich rodzajów transportu.
2. Pan Paweł Chałada: żeby podczas projektowania, projektant nie rysował na prywatnej posesji Pana Chałady, przy domu, części wiaduktu i innych elementów infrastruktury, czegokolwiek co jest w ramach tego projektu oraz o przesunięcie linii kolejowej w Siewierzu z dala od zabudowy (inny wariant lokalizacyjny).
3. Pani Joanna Bąbik: przejazd przez ulicę Tarnogórską jest kategorią C i mieszkańcy wnioskuje o przejazd kategorii B oraz przejazd Brynica Bibiela jest to przejazd wśród lasu i wnioskuje, że jeżeli jest to tylko kategoria C to podniesienie do kategorii B, z rogatkami.

Przedstawiciele Inwestora na rozprawie na bieżąco odnosili się do podnoszonych kwestii, więc osoby zainteresowane danym tematem od razu uzyskiwały odpowiedź, w jakim zakresie ich oczekiwania zostaną spełnione. Powyższe wnioski nie zostaną uwzględnione przez Inwestora.

Analizując postulaty wniesione na etapie udziału społecznego i rozprawy administracyjnej zauważyć można, że dotyczą one tych samych zagadnień i można stwierdzić, że rozprawa miała charakter informacyjny, ponieważ Inwestor przekazał na niej informacje o uwagach, które zostały przez niego uwzględnione. Nie będą one miały odzwierciedlenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (w postaci warunków), ponieważ dotyczą rozwiązań technicznych, które nie wpływają na oddziaływania środowiskowe. Postulaty, które zostały wzięte pod uwagę to:

- 1) zmiana kategorii przejazdu w rejonie Norwida w Miasteczku Śląskim z C na B oraz wygrodzenie torowiska w rejonie ogródków działkowych w Miasteczku Śląskim,
- 2) zmiana kategorii przejazdu na ulicy Topolowej w Ożarowicach z kategorii C na kategorię B.

Biorąc pod uwagę zakres kompetencji regionalnego dyrektora ochrony środowiska, nie wszystkie uwagi mogą zostać uwzględnione w prowadzonym postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W zakres ten nie wchodzi bowiem zagadnienia związane z: możliwością zmiany zakresu przedsięwzięcia – tj. np. orzekanie co do kategorii przejazdów, budowy rogatek, zobowiązanie Inwestora do wykupu nieruchomości (w tym zobowiązanie na tym etapie do analizy ewentualnych roszczeń osób zamieszkujących tereny dotychczas nienarażone na oddziaływania linii kolejowej), zobowiązanie do przywrócenia zniszczonych dróg do właściwego stanu, w zakresie drgań.

Tutejszy organ, ustalając warunki realizacji przedsięwzięcia wziął pod uwagę przedstawione w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz jego uzupełnieniach założenia przyjęte do oceny poszczególnych oddziaływań i na tej podstawie zobowiązał do zastosowania konkretnych środków minimalizujących te oddziaływania. Wobec powyższego nie nałożono obowiązku wykonania ekranów akustycznych, ponieważ z przedstawionych analiz nie wynikała konieczność ich zastosowania. Jako środki minimalizujące wystarczające do skali oddziaływania wskazano bowiem tłumiki kolejowe (izolatory akustyczne).

Jako uwagi uwzględnione w niniejszej decyzji należy wskazać nałożenie na Inwestora konieczności wykonania i przedłożenia analizy porealizacyjnej w zakresie hałasu, co z uwagi na wiele obaw osób zainteresowanych w tym aspekcie, należało uznać za zasadne.

Tutejszy organ nie uznał natomiast konieczności nałożenia obowiązku przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko, z uwagi na fakt, iż zagadnienie, które zostało wskazane do ponownego przeanalizowania tj. drgania, nie jest objęte zakresem kompetencji regionalnego dyrektora ochrony środowiska, ponieważ przepisy dotyczące ochrony środowiska, w szczególności ustawa z 21 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska nie określa standardów jakości środowiska w zakresie drgań. W tym zakresie właściwy do orzekania jest organ udzielający pozwolenia na budowę.

W odniesieniu do oddziaływań skumulowanych i wniosku uczestnika rozprawy administracyjnej o dodanie hałasu lotniczego do kolejowego, z uwagą że da się to zrobić, należy stwierdzić, że owszem matematycznie jest to możliwe. Jednak nie będzie to miało konsekwencji prawnych, z uwagi na brak unormowań w tym zakresie, zatem tutejszy organ nie widzi celu w jakim obliczenia takie miałyby zostać wykonane.

Po przeprowadzeniu oceny oddziaływania na środowisko, obejmującej:

- 1) weryfikację raportu o oddziaływaniu na środowisko,
- 2) uzyskanie opinii Państwowych Powiatowych Inspektorów Sanitarnych w Dąbrowie Górniczej, Zawierciu i Bytomiu, na etapie stwierdzania konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a następnie w trakcie jej trwania,
- 3) zapewnienie udziału społeczeństwa, w tym przeprowadzenie rozprawy otwartej dla społeczeństwa,

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach, zawiadomił strony (obwieszczeniem z 6.11.2017) o zakończeniu gromadzenia materiału dowodowego oraz zgodnie z art. 10 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego, 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.

POUCZENIE

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

Zgodnie z art. 57 § 5 pkt 2 Kpa informuję, że w przypadku wnoszenia odwołania w drodze przesyłki pocztowej czynność ta będzie skuteczna poprzez jej nadanie wyłącznie w polskiej placówce pocztowej operatora publicznego – tj. w placówce Poczty Polskiej S.A.



Otrzymują za dowodem doręczenia:

1. Ewa Makosz
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala
Biuro Ochrony Środowiska
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74
2. pozostałe strony w trybie art. 49 Kpa, poprzez obwieszczenie
3. WOOS aa.

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Zawierciu; ul. 11 Listopada 15, 42-400 Zawiercie
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Dąbrowie Górniczej; 42-500 Będzin, ul. Kościuszki 58
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bytomiu; 41 - 902 Bytom, ul. Moniuszki 25

Za wydanie niniejszej decyzji
została uiszczona opłata skarbowa
w wys. 205 zł (dwieście pięć złotych)
gł. specjalista Anna Sopel

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

ZAKRES PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

Realizacja przedsięwzięcia obejmuje swoim zakresem:

- 1) remont eksploatowanego odcinka linii kolejowej od km ok. - 0,571 do km ok. 5,400 oraz od km ok. 27,400 do km ok. 45,430 o sumarycznej długości ok. 24,001 km (km w stanie istniejącym: od km ok. -0.571 do km ok. 5,455 oraz od km ok. 27,465 do km ok. 45,502) i odbudowę pozostałego odcinka o długości ok. 22,000 km, pomiędzy stacją Tarnowskie Góry w rejonie km 5,400 a km 27,400 przed stacją Siewierz, który uległ całkowitej degradacji,
- 2) podłączenie bocznic do strefy Cargo, zakładów Electrolux i Dolomitów (km 30+124) – długość bocznic wynosi 180 m i jest zlokalizowana w obrębie terenu przedsięwzięcia,,
- 3) odbudowę posterunku odgałęźnego Gosek wraz z łącznicą Gosek - Miasteczko Śląskie budowę łącznicy Tarnowskie Góry TGE – Gosek o długości 1,110 km (włączenie w linię nr 131 i 143) oraz remont łącznicy nr 705 od km 0,000 do km 1,292, aby zapewnić zjazd na linię nr 1 poprzez linię 160,
- 4) budowę skrzyżowania pod dwutorową linią kolejową w miejsce przejazdu w poziomie szyn w km 18,634 z drogą wojewódzką nr 913,
- 5) budowę drugiego toru łączącego MPL Pyrzowice ze stacją Mierzęcice Zawierciańskie (km 19+889),
- 6) zmianę układu torowego na stacji Mierzęcice Zawierciańskie,
- 7) elektryfikację linii, zakres robót będzie poszerzony o budowę sieci trakcyjnej wzdłuż linii kolejowej oraz elektryfikację wybranych torów w obrębie stacji kolejowych, budowę instalacji urządzeń zasilania sieci trakcyjnej (doprowadzenie linii energetycznych do nowych podstacji trakcyjnych, budowę nowych oraz modernizację istniejących podstacji trakcyjnych / kabin sekcyjnych), budowę linii zasilaczy trakcyjnych oraz kabli powrotnych/uszyniających),
- 8) budowę nowych normatywnych peronów wraz z wyposażeniem, dostosowanych do obsługi osób o ograniczonej zdolności poruszania się,
- 9) odtworzenie posterunków ruchu z uwzględnieniem zmian wynikających z lokalizacji nowych normatywnych peronów oraz zmian wynikających z potrzeb obsługi towarowej linii,
- 10) budowę nowego systemu sterowania ruchem kolejowym na linii (z uwagi na faktyczny brak takiego w stanie istniejącym),
- 11) rozbiórkę, budowę, przebudowę, rozbudowę lub remonty obiektów inżynierskich z dostosowaniem do obowiązujących normatywów,
- 12) zmianę kategorii przejazdów w poziomie szyn, likwidację wybranych oraz budowę nowych przejazdów,
- 13) roboty w branżach towarzyszących związane z obiektami kubaturowymi, urządzeniami elektroenergetyki (zasilanie energetyczne obiektów i urządzeń; oświetlenie stacji, peronów wraz z dojazdami, przejazdów; elektryczne ogrzewanie rozjazdów itp.), urządzeniami teletechnicznymi (prowadzenie ruchu, system informacji podróży, monitoring itp.),
- 14) wydłużenie torów, tak aby uzyskać długość użyteczną min 750 m na mijance Miasteczko Śląskie Żyglin (tor nr 2), na st. Mierzęcice Zawierciańskie (tor nr 3) i na p.o. Poręba (tor nr 2),
- 15) budowę nowego przejścia pod torami w km ok. 29,352 (proj. ok. 29,273), stacja Siewierz,

16) podwyższenie prędkości projektowej do 140 km/h poprzez korektę łuków i zastosowanie właściwych parametrów konstrukcyjnych wraz z elektryfikacją nieelektryfikowanego odcinka linii kolejowej.

Korekta łuków będzie miała miejsce głównie w pasie terenu pozostającym we władaniu inwestora – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. W pewnych miejscach korekta będzie się wiązała z wyjściem poza teren kolejowy, m.in. w obrębie stacji Tarnowskie Góry, gdzie zmiana przebiegu linii, pozwoli na istotne podniesienie parametrów techniczno-eksploatacyjnych, umożliwi również zastosowanie odpowiednich krawędzi peronowych oraz realizację ruchu pasażerskiego.

Korekty łuków będą z reguły nieznacznie, na odległość około 1-3 m od osi istniejącego toru. Największe korekty łuków, gdzie oś linii odchodzi najdalej, będą miały miejsce w rejonach:

- km 26+850, odchylenie około 5,7 m,
- km 33+700, odchylenie około 8,0 m,
- km 40+700, odchylenie około 12,8 m.

W wyniku prac projektowych zmianie uległa kilometracja linii. W stanie projektowanym analizowany odcinek linii bierze swój początek w km ok. -0,571, kończy się w km ok. 45,430 (od km -0,571 do km 45,502 w stanie istniejącym). Różnica pomiędzy ww. kilometrażem wynika z zastosowania niewłaściwych hektometrów w kilometrażu w stanie istniejącym.

Planowane prace mają na celu osiągnięcie prędkości maksymalnych dla pociągów pasażerskich 140 km/h, a dla pociągów towarowych 80 km/h, dopuszczalnego nacisku 221 kN/oś oraz całkowitą elektryfikację linii kolejowej. Elektryfikacja obejmie także łącznice: Miasteczko Śląskie Gosek – Miasteczko Śląskie i łącznicę Zawiercie R125 – Zawiercie R97. Słupy trakcyjne i infrastruktura towarzysząca będzie zlokalizowana nad torowiskiem i w jego bezpośrednim otoczeniu.

Roboty przewidziane w ramach prac budowlanych obejmują:

- 1) prace rozbiórkowe (torów, rozjazdów, nawierzchni przejazdów, obiektów inżynierskich, budynków kolejowych oraz urządzeń towarzyszących (np. instalacji energetycznych i zabezpieczenia ruchu kolejowego, demontaż sieci trakcyjnej i urządzeń srk),
- 2) ułożenie nowej nawierzchni torowej,
- 3) ułożenie nowej nawierzchni przejazdów kolejowych,
- 4) budowa, rozbudowa, przebudowa obiektów inżynierskich,
- 5) wzmocnienie podtorza poprzez wbudowanie warstwy ochronno – filtracyjnej,
- 6) odtworzenie lub budowa odwodnienia,
- 7) budowa słupów trakcyjnych i sieci trakcyjnej,
- 8) prace w zakresie urządzeń sterowania ruchem kolejowym (zabudowa lub wymiana urządzeń sterowania ruchem kolejowym),
- 9) roboty towarzyszące i porządkowe, instalacja przytorowych napędów rozjazdowych, w branży teletechniki itp.,
- 10) wykopy na kable i poprzeczne przebijanie kabli (kanały kablowe).

Technologia prac budowlanych będzie uwzględniała sprawne wykonywanie robót, z wykorzystaniem wysokowydajnych maszyn torowych w obszarze korony torowiska (np. pociągi do układania torów, ładowarki, koparki, dźwigi, wagony do transportu i wbudowywania podsypki). Obszar robót będzie obejmował obecnie zajmowany teren, na którym istnieje i funkcjonuje infrastruktura kolejowa oraz teren poza terenami zamkniętymi (ok. 34 ha). Do transportu budowlanego wykorzystywane będą istniejące drogi.

Zakłada się prowadzenie robót związanych z rewitalizacją lub modernizacją linii kolejowej przy całkowitym jej wyłączeniu z ruchu kolejowego. Prace będą wykonywane odcinkami.

Tabela 1 Zakres prac planowany do realizacji na analizowanej inwestycji

Lp.	Branża	Zakres prac
1.	Układ torowy	Odbudowa odcinka Tarnowskie Góry - Siewierz, przebudowa i dostosowanie geometrii torów na pozostałym odcinku. Zapewnienie obsługi lotniska, Cargo oraz bocznic, odbudowa łącznicy Miasteczko Śląskie-Gosek oraz remont łącznicy nr 705. Zmiana przebiegu linii kolejowej 182 w obrębie stacji Tarnowskie Góry. Budowa drugiego toru łączącego MPL Pyrzowice ze stacją Mierzęcice Zawierciańskie. Zmiana układu torowego na stacji Mierzęcice Zawierciańskie. Przebudowa posterunków eksploatacyjnych.
2.	Nawierzchnia	Budowa nawierzchni wg podniesionych parametrów, m.in.: nowe szyny, tor bezстыkowy, podkłady strunobetonowe
3.	Podtorze	Przystosowanie podtorza do podniesionych parametrów
4.	Odwodnienie	Odtworzenie i budowa odwodnienia. Zaproponowano wykonanie m.in.: odwodnienia wgłębego podtorza za pomocą drenażu (drenów, drenokolektorów, kolektorów), studzienek kanalizacyjnych, odwodnienia powierzchniowego łącznie z odwodnieniem peronów za pomocą odwodnienia liniowego lub pochylenia peronu w kierunku zewnętrznym z usytuowaniem za peronem ścieku korytkowego z odprowadzeniem wód do odbiornika poprzez wpusty uliczne, w przypadku płytkich odbiorników korytkami naskarpowymi lub pochylenie peronu w kierunku toru z odprowadzeniem wody do przeciwległego rowu, odwodnienia rozjazdów, drenażu opaskowego na wszystkich remontowanych przejazdach, udrożnienie istniejącej kanalizacji deszczowej odwadniającej tory, budowę w koniecznym zakresie, reprofilację i oczyszczenie rowów, likwidację lub przebudowę kolidującej istniejącej infrastruktury. LK182 przecinają cieki wodne, które stanowią będą główne odbiorniki wód opadowych i roztopowych z odwodnienia układu torowego. W pozostałych przypadkach będą to rowy melioracyjne. Z uwagi na zły stan techniczny głównie istniejących rowów melioracyjnych zakłada się ich wykoszenie, oczyszczenie i odmulenie.
5.	Przejazdy kolejowe/drogi technologiczne	Nowa klasyfikacja kategorii przejazdów, budowa nowych i wymiana istniejących urządzeń przejazdowych. Likwidacja przejazdów w km proj. 9,868; 13,608; 14,463 i 35,108. Budowa nowego przejazdu w km ok. 8,689. Pozostałe przejazdy i przejścia w poziomie szyn zostaną przebudowane w niezbędnym zakresie (zabudowa przejazdu, dojazdy do przejazdu) z przystosowaniem do projektowanego profilu układu torowego oraz z dowiązaniem do istniejących dróg. Zabudowa nawierzchni przejść służbowych w obrębie stacji Tarnowskie Góry. Budowa skrzyżowania dwupoziomowego nad drogą wojewódzką nr 913 w km ok. 18,651. Budowa dróg równoległych (w związku z likwidacją części przejazdów) - trzech odcinków wzdłuż linii kolejowej o nawierzchni tłuczniowej o łącznej długości około 3,7 km, tj. drogi technologicznej po stronie południowej w kierunku zachodnim od przejazdu w km ok. 8,689 o długości ok. 300 m; drogi technologicznej od strony południowej od przejazdu w km proj. 13,152 do przejazdu

Lp.	Branża	Zakres prac
		w km proj. 16,180 o długości ok. 3,100 km; drogi technologicznej po stronie południowej od przejazdu w km proj. 34,656 do proj. km 35,108 ok. 0,450 km. Przejazdy w poziomie szyn zostaną przebudowane w niezbędnym zakresie (zabudowa przejazdu, dojazdy do przejazdu) z przystosowaniem do projektowanego profilu układu torowego oraz z dowiązaniem do istniejących dróg
6.	Wiadukty, mosty, przepusty, przejścia dla pieszych, kładki, tunele, ściany oporowe	Rozbiórka 1 przepustu; Rozbiórka istniejących obiektów oraz budowa w tej samej lokalizacji nowych obiektów: 25 przepustów, 1 wiaduktu drogowego, 4 mostów; Budowa nowych obiektów: 1 przepustu, 2 wiaduktów, 3 przejść pod torami (opisane szczegółowo w Tabeli nr 2 i 3); Remont i przebudowa 2 przepustów i 1 wiaduktu; Remont 1 wiaduktu drogowego i 1 mostu; Dobudowa wyjścia z istniejącego przejścia pod torami na nowo projektowany peron obsługujący linię 182. Cieki pozostawione zostaną w niezmienionym przebiegu, a wszelkie regulacje koryta, (np. umocnienia i zabezpieczenia skarp) prowadzone będą tylko w sytuacjach bezwzględnie koniecznych na długości nie większej niż 100 m.
7.	Nastawnie	Budowa LCS w Siewierzu (km ok. 30,200). W zakresie prac przy istniejących nastawniach: przywrócenie estetyki, przystosowanie do potrzeb nowych urządzeń, remont pomieszczeń socjalnych, wymiana stolarki okiennej i drzwiowej, ocieplenie. Rozbiórka nastawni TGA1 w Tarnowskich Górach, nastawni SW w Siewierzu i posterunku przejazdowo – zwrotniczego nr 14 w Zawierciu.
8.	Stacje/przystanki/perony	Modernizacja istniejących i budowa nowych przystanków/stacji (lub przeniesienie w nową lokalizację): <ol style="list-style-type: none"> 1. Modernizacja stacji kolejowej Tarnowskie Góry w km 0,000, 2. Budowa nowego przystanku osobowego Miasteczko Śląskie Centrum w km ok. 6,800 3. Modernizacja stacji towarowej Miasteczko Śląskie Żyglin w km ok. 8,114 4. Budowa nowej stacji MPL Katowice Pyrzowice w km ok. 18,250, 5. Modernizacja stacji towarowej Mierzęcice Zawierciańskie w km ok. 19,800 6. Budowa nowego przystanku osobowego Mierzęcice Łubne w km ok. 22,193 7. Modernizacja stacji Siewierz w km ok. 30,124, 8. Budowa przystanku osobowego Poręba w km ok. 36,878 w miejscu istniejącej boczniczy szlakowej 9. Budowa nowego przystanku osobowego Zawiercie Kądziałów w km ok. 42,550 10. Modernizacja stacji Zawiercie w km ok. 44,885. W ramach modernizacji planowana jest budowa nowych peronów wraz z dojazdami, dostosowanie obiektów dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, wyposażenie w system informacji pasażerskiej i małą architekturę.
9.	System SRK i DSAT	Zabudowa nowych urządzeń komputerowych oraz centralizacja lokalnych centrów sterowania - LCS, zabudowa urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru - DSAT (Obecnie tylko na stacji

Lp.	Branża	Zakres prac
		Siewierz znajdują się jeszcze urządzenia sterowania ruchem kolejowym - srk, czynne tylko częściowo i nie całodobowo. Przywrócenie ruchu na całej linii wymagać będzie budowy nowych urządzeń srk)
10.	Zasilanie i sieć trakcyjna	Elektryfikacja linii kolejowej nr 182 na odcinku Tarnowskie Góry – Zawiercie oraz łącznic Miasteczko Śląskie Gosek - Miasteczko Śląskie i L705 łącznica Zawiercie R125 - Zawiercie R97. Dostosowanie systemu do zwiększonego poboru mocy i wymagań TSI. Budowa systemu zasilania trakcji. Przewidziano budowę dodatkowych podstacji trakcyjnych w km 12,300 (PT Brynica - teren do wykupu) i km 29,850 (PT Siewierz - teren PKP). W istniejącej podstacji PT Tarnowskie Góry przewiduje się między innymi kompleksową wymianę wyposażenia technologicznego
11.	LPN	Budowa linii potrzeb nieatrakcyjnych (LPN). Zapewnienie zasilania dla nowych odbiorów.
12.	Elektroenergetyka do 1kV	Zabudowa nowych sieci i urządzeń elektroenergetyki (m.in. zasilanie, oświetlenie, elektryczne ogrzewanie rozjazdów (eor)). Przebudowa kolizji krzyżujących się z linią, w tym także linii WN.
13.	Telekomunikacja/Transmisja danych/Bezpieczeństwo	Bud. kabli szlak. OTK i TKM wraz z odgałęzieniami do projektowanych i istniejących obiektów. Istniejące urządzenia wewnętrzne w projektowanych ob. srk i na przejazd. Infrastruktura dla podróźnych. Monitoring. Radiolączność. Budowa odgałęzień instalacja sygnalizacji pożarowej i włamaniowej w obiektach trakcyjnych i DSAT.
14.	ETCS	Urządzenia sterowania muszą być dostosowane do ewentualnej zabudowy ETCS.
15.	Infrastruktura sanitarna	Przebudowa lub zabezpieczenie kolizji sieci sanitarnych z układem torowym. Obiekty kubaturowe – budowa LCS w Siewierzu: budowa instalacji i urządzeń wod-kan, budowa przyłączy wod-kan i gazowego, budowa instalacji sanitarnych dla potrzeb branży SRK i teletechnicznej. Perony - budowa odwodnienia peronów.

Tabela nr 2 Zestawienie prac w obrębie istniejących obiektów inżynierskich

Lp.	Kilometraż	Rodzaj obiektu	Przewidywany zakres prac
1.	4+830 (km istniejący 4+985)	Przepust	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu.
2.	5+138 (km istniejący 5+193)	Przepust	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu.
3.	5+458 (km istniejący 5+512)	Wiadukt	Remont. Dostosowanie obiektu do elektryfikacji linii
4.	6+897 (km istniejący 6+946)	Wiadukt	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu.
5.	7+525 (km istniejący 7+583)	Przepust	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu.
6.	7+671 (km istniejący	Wiadukt	Remont i przebudowa. Przebudowa

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z 28 listopada 2017 r.
znak: WOOS.4201.4.2016.AS2.34

Lp.	Kilometraż	Rodzaj obiektu	Przewidywany zakres prac
	7+727)		przęsła, wzmocnienie przyczółków
7.	8+583 (km istniejący 8+646)	Przepust	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu.
8.	9+982 (km istniejący 10+140)	Przepust	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu.
9.	12+835 (km istniejący 12+895)	Most	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu.
10.	13+433 (km istniejący 13+494)	Przepust	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu.
11.	15+896 (km istniejący 15+960)	Przepust	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu.
12.	16+171 (km istniejący 16+235)	Przepust	Remont i przebudowa
13.	16+189 (km istniejący 16+252)	Przepust	Remont i przebudowa
14.	18+667 (km istniejący 18+734)	Przepust	Rozbiórka istniejącego obiektu. Obiekt istniejący koliduje z projektowanym wiaduktem.
15.	19+149 (km istniejący 19+216)	Przepust	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu.
16.	21+339 (km istniejący 21+409)	Przepust	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu.
17.	25+088 (km istniejący 25+161)	Przepust	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu.
18.	27+701 (km istniejący 27+774)	Most	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu.
19.	29+124 (km istniejący 29+200)	Przepust	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu.
20.	29+703 (km istniejący 29+779)	Przepust	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu.
21.	30+829 (km istniejący 30+906)	Most	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu.
22.	31+243 (km istniejący 31+320)	Przepust	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu.
23.	32+010 (km istniejący 32+088)	Przepust	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu.
24.	32+901 (km istniejący 32+980)	Przepust	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu.
25.	33+333 (km istniejący 33+435)	Przepust	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu.
26.	33+414 (km istniejący 33+493)	Przepust	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu.
27.	33+980 (km istniejący 34+064)	Przepust	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu.
28.	34+567 (km istniejący 34+649)	Przepust	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu.

Lp.	Kilometraż	Rodzaj obiektu	Przewidywany zakres prac
29.	34+754 (km istniejący 34+836)	Przepust	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu.
30.	35+973 (km istniejący 36+055)	Przepust	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu.
31.	36+601 (km istniejący 36+683)	Przepust	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu.
32.	37+394 (km istniejący 37+478)	Przepust	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu.
33.	40+301 (km istniejący 40+385)	Przepust	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu.
34.	41+228 (km istniejący 41+319)	Most	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu.
35.	42+836 (km istniejący 42+922)	Przepust	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu.
36.	1+085 (km łącznicy nr 705)	Most	Remont. Dostosowanie parametrów technicznych obiektu do obowiązujących przepisów.

Tabela nr 3 Zakres prac - budowa nowych obiektów inżynierskich

Lp	Kilometr	Rodzaj obiektu	Przewidywany zakres prac
1.	16+558	Wiadukt	Budowa nowego obiektu: Przęsło ortotropowe, przyczółki monolityczne, światło poziome ok. 2x20,3 m, światło pionowe ok. 5,2 m
2.	18+109	Przejście pod torami	Budowa nowego obiektu: Dojście do peronów stacji Pyrzowice. Konstrukcja monolityczna, ramowa z zadaszonymi schodami i pochylniami. Światło pionowe przejścia min. 2,4 m. Światło poziome przejścia min. 4,2 m. Światło poziome schodów i pochylni min. 3,6 m. Dostosowanie dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się poprzez budowę pochylni.
3.	18+651	Wiadukt	Budowa nowego obiektu: Przęsło ortotropowe, przyczółki monolityczne, światło poziome ok. 2x12,1 m, światło pionowe min. 4,6 m.
4.	29+273	Przejście	Budowa nowego przejścia pod torami, stacja Siewierz
5.	37+500	Przepust	Budowa nowego obiektu: Prefabrykat, światło nie mniejsze niż 1,0x1,0 m
6.	44+942 (274+139 – km linii nr 1)	Przejście pod torami	Budowa nowego wyjścia na peron z istniejącego przejścia pod torami: Konstrukcja monolityczna, ramowa z zadaszonymi schodami i windą. Światło pionowe przejścia min. 2,4 m. Światło poziome przejścia min. 5,8 m. Światło poziome schodów min. 3,3 m. Dostosowanie dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się poprzez budowę windy. Częściowa rozbiórka istniejącego przejścia.

Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
w Katowicach
40-032 Katowice
ul. Dąbrowskiego 22
241051947
1

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony
Środowiska w Katowicach z 28 listopada 2017 r.
znak: WOOS.4201.4.2016.AS2.34

Materiały niezbędne do wykonania robót będą dowożone za pomocą transportu drogowego i kolejowego, magazynowane na obszarze utwardzonym, poza obszarami cennymi przyrodniczo (np. dolinami rzek). Roboty będą wykonywane przy pomocy ogólnie stosowanych sprzętów budowlanych takich jak dźwigi kolejowe, ładowarki, spycharki, koparki. Oczyszczanie tłucznia będzie miało miejsce w oczyszczarkach samojezdnych bądź stacjonarnych. Ze względu na specyfikę robót, większość maszyn będzie dostosowana do poruszania się po torach, a więc większość robót będzie wykonywana z torowiska.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Katowicach


mgr Bernard Błaszczak