



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KATOWICACH**

Katowice, dnia 28 listopada 2016 r.

WOOŚ.4201.1.2012.AS2.32

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b i h 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 2016 r., poz. 353 ze zm.), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity ogłoszony w Dz. U. z 2016 r., poz. 23 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku z 13 stycznia 2012 r. Pani Haliny Sikorskiej, działającej w imieniu PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74 i przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

ustalam

środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie/budowie linii kolejowej Katowice – Zwardoń oraz Katowice – Zebrzydowice – granica państwa, z wyłączeniem stacji kolejowych: Katowice, Czechowice - Dziedzice, Zwardoń, Zebrzydowice, planowanego do realizacji według wariantu 1.

I. Określam:

1) Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie (lub budowie) odcinków linii kolejowych LK Nr: 139, 171, 641, 642, 656, 150, 93 wraz z niewielkimi fragmentami szlaków stycznych LK Nr: 142, 141, 148, 693, 694, 190, 157, 140, 90, 117, 653, 652 do ww. głównych linii kolejowych w województwie śląskim. Całkowita, szacunkowa długość planowanego przedsięwzięcia określona dla wariantów inwestycyjnych po odjęciu odcinków niewnioskowanych wynosi ok. 100 km.

Planowane przedsięwzięcie obejmować będzie odcinki linii kolejowych wg projektowanego kilometrażu:

1) Nr 139

- a) ST Katowice – PODG Brynów (likwidacja) od km 1+135 do km 2+100 (istniejący kilometraż),
- b) ST Katowice – ST Katowice Ligota od km 1+820 do km 7+150,

- c) ST Tychy – ST Pszczyna – ST Czechowice Dziedzice od km 18+250 do km 42+661,
- d) ST Czechowice Dziedzice – ST Bielsko Biała Lipnik od km 43+551 do km 56+000,
- 2) Nr 171
 - a) PODG Katowice Kościuszki od km 38+551 do km 38+815,
 - b) PODG Katowice Kościuszki – PODG Katowice Panewnik od km 40+335 do km 41+465,
- 3) Nr 641 PODG Katowice Kościuszki – PODG Katowice Ochojec od km 0+000 do km 0+633,
- 4) Nr 642 Katowice Kościuszki – Staszic od km 0+000 do km 1+008,
- 5) Nr 653 Katowice Ochojec od km 1+092 do km 1+152,
- 6) LK CTL Maczki Bór od km 19+425 do km 20+399,
- 7) Nr 141 Katowice Ligota – Panewnik (likwidacja) od km 0+570 do km 1+900 (istniejący kilometr),
- 8) Nr 652 Katowice Muchowiec – Staszic od km 0+784 do km 1+440,
- 9) Nr 707 Katowice Muchowiec – Staszic (likwidacja) od km 0+550 do km 1+145 (istniejący kilometr),
- 10) Nr 140 ST Katowice Ligota – PO Katowice Piotrowice od km 0+659 do km 1+517,
- 11) Nr 142 ST Katowice Ligota – Katowice Ochojec od km 0+756 do km 0+900,
- 12) Nr 656 ST Katowice – PODG Brynów od km 2+261 do 3+005 (istniejący kilometr),
- 13) Nr 150
 - a) PODG Most Wisła – ST Zabrzeg Czarnolesie od km 0+411 do km 4+450,
 - b) ST Zabrzeg Czarnolesie – ST Chybie od km 7+880 do km 13+459,
- 14) Nr 693
 - a) ST Zabrzeg – Zabrzeg Czarnolesie od km 0+000 do 0+265,
 - b) ST Zabrzeg Czarnolesie – PODG Bronów od km 5+210 do km 7+387,
- 15) Nr 157 ST Strumień – PODG Bieniowiec od km 8+581 do km 12+450,
- 16) Nr 694 PODG Bronów – PODG Bieniowiec od km 2+000 do km 2+600,
- 17) Nr 148 Pszczyna – Suszec od km 0+632 do km 2+753,
- 18) Nr 93 ST Czechowice Dziedzice – granica państwa (z wyłączeniem ST Zebrzydowice 74+200 – 76+326) od km 47+449 do km 78+948,
- 19) Nr 90 ST Zebrzydowice – ST Kończyce koło Cieszyna od km 13+900 do km 14+300,
- 20) Nr 190 ST Bielsko Biała Główna - Bielsko Biała Wapienica od km -0+477 do km 0+527,
- 21) Nr 117 Bielsko Biała Wsch. – ST Bielsko Biała Główna od km 57+923 do km 59+007.

Modernizacja i zmiana układów torowych stacji kolejowych oraz odcinków szlaków w związku z realizacją projektu wymuszają dokonanie korekt w punktach połączeń magistrali E-65 z liniami dochodzącymi do stacji węzłowych. W konsekwencji przewiduje się konieczność przebudowy następujących odcinków linii kolejowych:

- 1) LK Nr 656 Katowice – Brynów (w związku z rozbudową LK Nr 139 do 4 torów na odcinku Katowice – Katowice Ligota likwidacji ulega posterunek Brynów, a w ciągu LK Nr 656 przewidziano tor nr 1 i 3 LK Nr 139 dla szlaku Katowice – Katowice Ligota; odcinek ten będzie rozpatrywany jako część LK Nr 139,
- 2) LK Nr 141 szlak Katowice Ligota – Panewnik (likwidacja linii związana z nowym układem torowym stacji Katowice Ligota, odcinek zastępowany nowymi liniami Nr 641 oraz Nr 642),
- 3) LK Nr 171 szlak Katowice Muchowiec – Panewnik (budowa nowego posterunku odgałęźnego Katowice Kościuszki w rejonie skrzyżowania LK Nr 171 z ulicą Kościuszki, oraz podniesienie niwelety torów w rejonie skrzyżowania z torami linii LK Nr 139 w ramach likwidacji zapadlisk po uszkodach górniczych),
- 4) LK Nr 641 budowa nowej łącznicy od posterunku Katowice Kościuszki do posterunku Katowice Ochojec (zastąpienie likwidowanego odcinka LK Nr 141),
- 5) LK Nr 642 budowa nowej łącznicy od posterunku Katowice Kościuszki do posterunku Staszic (zastąpienie likwidowanego odcinka LK Nr 141),

- 6) LK Nr 148 szlak Pszczyna Suszec (przebudowa związana z poszerzeniem międzytorza pomiędzy LK Nr 148 i torem nr 1 LK Nr 139 w celu umożliwienia zabudowy drenażu oraz z korektą niwelety LK Nr 139),
- 7) LK Nr 150 szlak Zabrzeg Czarnolesie – Bronów (przebudowa związana ze zmianą lokalizacji posterunku odgałęźnego Bronów oraz podniesieniem niwelety LK Nr 93),
- 8) LK Nr 150 szlak Bronów – Chybie (łącznie z LK Nr 93 część trzytorowego szlaku Bronów – Chybie),
- 9) LK Nr 693 szlak Zabrzeg Czarnolesie – Bronów (przebudowa związana ze zmianą lokalizacji posterunku odgałęźnego Bronów oraz podniesieniem niwelety LK Nr 93),
- 10) LK Nr 694 szlak Bronów – Bieniowiec (przebudowa związana ze zmianą lokalizacji posterunku odgałęźnego Bronów),
- 11) LK Nr 157 szlak Strumień – Chybie (przebudowa związana z poszerzeniem międzytorza pomiędzy LK Nr 157 i LK Nr 93, w ciągu równoległego przebiegu, w celu zabudowy drenażu),
- 12) LK Nr 157 szlak Chybie – Bieniowiec (przebudowa włączenia do nowego układu torowego stacji Chybie),
- 13) LK Nr 90 szlak Zebrzydowice – Kaczyce k/Cieszyna (przebudowa związana z nowym przebiegiem LK Nr 93 na odcinku włączenia do stacji Zebrzydowice).

Maksymalna prędkość projektowa na przebudowanych liniach kolejowych wynosić będzie 160 km/h, projektuje się rozjazdy zapewniające jazdę pociągów w kierunku zwrotnym wynoszącym do 100 km/h. Zaprojektowane zostało wzmocnienie podtorza zapewniające przeniesienie prognozowanego ruchu pociągów. Przebudowany zostanie (lub zbudowany) nowy układ odwodnienia linii kolejowych. Wybudowane zostaną perony o jednakowej wysokości zgodnie z wymaganiami interoperacyjności, tj. zapewniające jednopoziomowy dostęp do pojazdów pasażerskich. Perony, w zależności od maksymalnej prędkości jazdy możliwej na sąsiadujących z nimi torami, będą miały odpowiednią szerokość tak, aby zachować bezpieczne odległości pomiędzy poruszającym się pojazdem a przebywającymi na peronie pasażerami.

Na przystankach osobowych (poza stacjami) planuje się zastąpienie układów zbudowanych z jednego peronu dwukrawędziowego (tzw. wyspowego) układami z dwoma peronami jednokrawędziowymi (naprzemiennymi). Zaprojektowany został również na terenie miasta Katowice nowy przystanek osobowy Katowice Bugla. Zaprojektowano również nowe dojścia do peronów dla pasażerów z wykorzystaniem przejść podziemnych dostosowanych do osób o ograniczonych możliwościach poruszania się.

Planowane przedsięwzięcie swoim zakresem obejmować będzie budowę, przebudowę i rozbiórkę m.in.: układów torowych wraz z podtorzem, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, obiektów inżynierskich (mosty, wiadukty kolejowe i drogowe, przepusty, przejścia pod torami i kładki dla pieszych oraz ściany oporowe), fragmentów dróg i fragmentów nawierzchni bitumicznych w ciągach przebudowywanych wiaduktów kolejowych, chodników i placów manewrowych i magazynowych przed budynkiem dworca), peronów wraz z małą architekturą, urządzeń teletechniki, elementów elektroenergetyki nietrakcyjnej i sieci trakcyjnej wraz z jej zasilaniem oraz inżynierskim uzbrojeniem terenu (sieci).

Ponadto, przeprowadzona zostanie rozbiórka i/lub remont istniejących obiektów oraz budowa nowych obiektów kubaturowych, w tym budynków technicznych (magazynowe, warsztatowe) i budynków służących do prowadzenia ruchu kolejowego wraz z ich wyposażeniem (kanalizacja ogólnospławna, wodociąg, zasilanie elektryczne, itd.).

Głównym kryterium przebudowy jest powstanie linii kolejowych o nowych parametrach (prędkość maksymalna, naciski osi na tor, przepustowość, dostępność dla pasażera) w granicach istniejącego korytarza wyznaczonego przez korpus

dotychczasowego przebiegu. Najczęściej oznacza to, że odcinki proste projektowanej linii pokrywają się z dotychczasowym przebiegiem, natomiast w łukach konieczne jest zwiększenie promienia, co w zależności od sytuacji, oznacza odsunięcie nowych osi torów o odległości zaczynające się od kilkunastu centymetrów do kilkudziesięciu metrów (w skrajnych przypadkach mogą przekroczyć nawet 100 m). W ramach przebudowy przewidywana jest korekta niwelety toru, tak aby zmniejszyć pochylenia toru umożliwiające pokonywanie największych wzniesień także przez najcięższe pociągi towarowe. Z uwagi na ruch towarowy, wydłużane są również niektóre tory na stacjach do (750 m), pozwalając na obsługę najdłuższych pociągów towarowych.

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. Roboty rozbiórkowe i budowlane należy prowadzić w sposób powodujący jak najmniejszą emisję substancji do powietrza, w szczególności poprzez:
 - a) zastosowanie środków ograniczających pylenie ze środków transportu przewożących materiały sypkie (np. poprzez stosowanie plandek ochronnych),
 - b) utrzymywanie w czystości miejsc położonych w pobliżu wykonywanych prac (które ulegną zanieczyszczeniu w wyniku ich prowadzenia) oraz powierzchni dróg wyjazdowych z placu budowy,
 - c) magazynowanie materiałów sypkich z dala od terenów mieszkaniowych oraz stosowanie zabezpieczeń ograniczających pylenie,
 - d) prowadzenie rozbiórek obiektów kubaturowych metodą „na mokro” – poprzez zraszanie wodą,
 - e) ograniczanie prędkości jazdy samochodów i maszyn budowlanych w rejonie budowy celem wyeliminowania emisji wtórnej pyłu powodowanej przez turbulencję powietrza wynikającą z ruchu tych pojazdów.
2. Prace budowlane uciążliwe akustycznie, przy obiektach chronionych akustycznie znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowych, należy prowadzić w porze dziennej (6⁰⁰ do 22⁰⁰).
3. Należy stosować następujące rozwiązania organizacyjno – techniczne:
 - a) czyszczenie powierzchni dróg dojazdowych, dróg technologicznych oraz miejsc położonych w pobliżu wykonywanych prac budowlanych,
 - b) czyszczenie kół pojazdów opuszczających teren budowy bez użycia wody,
 - c) zakaz mycia pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych na terenie budowy i zaplecza budowy,
 - d) zorganizowanie zapleczy budowy, miejsc parkowania maszyn oraz dróg technicznych w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni. Zaplecza budowy należy w pierwszej kolejności lokalizować na terenach istniejących w rejonie inwestycji stacji kolejowych, zapleczy i baz zakładów usługowych lub produkcyjnych,
 - e) zaplecza budowy należy lokalizować poza terenami o wysokim stopniu wrażliwości środowiska gruntowo-wodnego, w tym wód powierzchniowych i podziemnych na zanieczyszczenia, określonymi w Tabeli nr 1.

Tabela nr 1

Lp.	Nr linii kolejowej	Kilometraż wykluczenia	Przyczyna wykluczenia
1.	139	1+770 – 1+870	ochrona wód w istniejącym rowie w km 1+820
2.	139	3+395 – 3+495	ochrona wód w istniejącym rowie w km 3+445

Lp.	Nr linii kolejowej	Kilometraż wykluczenia	Przyczyna wykluczenia
3.	139	4+599 – 4+699	ochrona wód istniejącego cieku w km 4+649
4.	139	5+228 – 5+328	ochrona wód rzeki Kłonica w km 5+278
5.	139	6+682 – 6+782	ochrona wód rzeki Ślepotka w km 6+732
6.	139	19+039 – 19+139	ochrona wód istniejącego cieku w km 19+089
7.	139	20+673 – 20+773	ochrona wód istniejącego cieku w km 20+723
8.	139	22+514 – 22+614	ochrona wód Potoku Gostynka w km 22+564
9.	139	22+682 – 22+782	ochrona wód istniejącego cieku w km 22+732
10.	139	23+800 – 23+900	ochrona wód istniejącego cieku w km 23+850
11.	139	25+327 – 25+427	ochrona wód rzeki Korzenica w km 25+377
12.	139	26+050 – 26+150	ochrona wód istniejącego cieku w km 26+100
13.	139	27+580 – 27+680	ochrona wód istniejącego cieku w km 27+630
14.	139	30+300 – 32+150	wysoki stopień zagrożenia płytkich wód podziemnych
15.	139	30+430 – 32+110	ochrona GZWP nr 346 przed zanieczyszczeniami z powierzchni
16.	139	31+312 – 31+412	ochrona wód cieku Dokawa w km 31+362
17.	139	32+254 – 32+354	ochrona wód istniejącego cieku w km 32+304
18.	139	33+450 – 39+500	wysoki stopień zagrożenia płytkich wód podziemnych
19.	139	34+570 – 34+670	ochrona wód rzeki Pszczynka w km 34+620
20.	139	34+800 – 37+330	ochrona GZWP nr 346 przed zanieczyszczeniami z powierzchni
21.	139	36+210 – 36+310	ochrona wód w istniejącym rowie w km 36+260
22.	139	36+490 – 36+590	ochrona wód istniejącego cieku w km 36+540
23.	139	38+573 – 38+673	ochrona wód istniejącego cieku w km 38+623
24.	139	39+500 – 40+050	wysoki stopień zagrożenia płytkich wód podziemnych
25.	139	40+024 – 40+124	ochrona wód istniejącego cieku w km 40+074
26.	139	40+700 – 40+800	ochrona wód rzeki Wisła w km 40+750
27.	139	40+800 – 42+000	wysoki stopień zagrożenia płytkich wód podziemnych
28.	139	42+000 – 46+700	wysoki stopień zagrożenia płytkich wód podziemnych
29.	139	44+290 – 44+390	ochrona wód cieku Młynówka Komorowicka w km 44+340
30.	139	45+028 – 45+128	ochrona wód istniejącego cieku w km 45+078
31.	139	46+540 – 56+000	ochrona GZWP nr 448 przed zanieczyszczeniami z powierzchni
32.	139	47+287 – 47+387	ochrona wód rzeki Świerkówka w km 47+337
33.	139	47+200 – 56+000	wysoki stopień zagrożenia płytkich wód podziemnych
34.	139	47+660 – 47+760	ochrona wód istniejącego cieku w km 47+710
35.	139	49+515 – 49+615	ochrona wód istniejącego cieku w km 49+565
36.	139	50+053 – 50+153	ochrona wód istniejącego cieku w km 50+103
37.	139	50+162 – 50+262	ochrona wód istniejącego cieku w km 50+212
38.	139	50+909 – 51+009	ochrona wód istniejącego cieku w km 50+959
39.	139	52+977 – 53+077	ochrona wód Potoku Starobielskiego w km 53+027
40.	139	55+017 – 55+177	ochrona wód rzeki Biała w km 55+067
41.	150	0+000 – 2+300	wysoki stopień zagrożenia płytkich wód podziemnych
42.	150	0+697 – 0+797	ochrona wód rzeki Iłownica w km 0+747
43.	93	47+449 – 49+350	wysoki stopień zagrożenia płytkich wód podziemnych
44.	93	52+150 – 59+950	wysoki stopień zagrożenia płytkich wód

Lp.	Nr linii kolejowej	Kilometraż wykluczenia	Przyczyna wykluczenia
			podziemnych
45.	93	62+650 – 69+950	wysoki stopień zagrożenia płytkich wód podziemnych
46.	93	47+650 – 47+750	ochrona wód istniejącego ciek w km 47+700
47.	93	47+975 – 48+075	ochrona wód rzeki Iłownica w km 48+025
48.	93	53+677 – 53+777	ochrona wód istniejącego ciek w km 53+727
49.	93	55+300 – 69+450	ochrona ujęcia wód Goczałkowice przed zanieczyszczonymi wodami
50.	93	55+514 – 55+614	ochrona wód istniejącego ciek w km 55+564
51.	93	56+434 – 56+524	ochrona wód istniejącego ciek w km 56+484
52.	93	57+174 – 57+274	ochrona wód istniejącego ciek w km 57+224
53.	93	57+442 – 57+542	ochrona wód rzeki Bajerka w km 57+492
54.	93	58+210 – 58+310	ochrona wód istniejącego ciek w km 58+260
55.	93	59+127 – 59+227	ochrona wód w istniejącym rowie w km 59+177
56.	93	59+717 – 59+817	ochrona wód istniejącego ciek w km 59+767
57.	93	61+060 – 61+160	ochrona wód istniejącego ciek w km 61+110
58.	93	61+422 – 61+522	ochrona wód istniejącego ciek w km 61+472
59.	93	61+830 – 61+930	ochrona wód istniejącego ciek w km 61+880
60.	93	62+067 – 62+167	ochrona wód istniejącego ciek w km 62+117
61.	93	62+377 – 62+477	ochrona wód istniejącego ciek w km 62+427
62.	93	62+504 – 62+604	ochrona wód istniejącego ciek w km 62+554
63.	93	63+795 – 63+895	ochrona wód istniejącego ciek w km 63+855
64.	93	64+714 – 64+814	ochrona wód istniejącego ciek w km 64+764
65.	93	66+790 – 66+890	ochrona wód rzeki Krajka w km 66+810
66.	93	66+844 – 66+944	ochrona wód rzeki Młynka w km 66+894
67.	93	68+554 – 68+654	ochrona wód istniejącego ciek w km 68+604
68.	93	68+970 – 69+070	ochrona wód istniejącego ciek w km 69+020
69.	93	69+388 – 69+488	ochrona wód istniejącego ciek w km 69+438
70.	93	71+192 – 71+292	ochrona wód istniejącego ciek w km 71+242
71.	93	71+641 – 71+741	ochrona wód istniejącego ciek w km 71+691
72.	93	73+153 – 73+253	ochrona wód istniejącego ciek w km 73+203
73.	93	73+750 – 74+300	wysoki stopień zagrożenia płytkich wód podziemnych
74.	93	76+000 – 78+948	wysoki stopień zagrożenia płytkich wód podziemnych
75.	93	76+457 – 76+557	ochrona wód potoku Skatniczanka w km 76+507
76.	93	77+126 – 77+226	ochrona wód istniejącego ciek w km 77+176
77.	93	78+719 – 78+819	ochrona wód istniejącego ciek w km 78+769

- f) teren w obrębie zaplecza budowy i baz materiałowo-sprzętowych należy utwardzić i zabezpieczyć przed możliwością przedostania się szkodliwych substancji do środowiska wodno-gruntowego,
- g) wyposażenie zaplecza budowy, baz materiałowo-sprzętowych, miejsc prowadzenia operacji tankowania i konserwacji maszyn i sprzętu oraz magazynowania materiałów pędnych i odpadów niebezpiecznych w środki techniczne i chemiczne do usuwania lub neutralizacji substancji (miejscowe maty izolacyjne, sorbenty sypkie), tak by w przypadku awaryjnego wycieku substancji, zanieczyszczenia mogły być zebrane i wywiezione do unieszkodliwienia,
- h) materiały budowlane należy składować w sposób zabezpieczający przed zanieczyszczeniem środowiska wodno-gruntowego np. na szczelnych powierzchniach, pod przykryciem, pod zadaszeniami, co ograniczy kontakt materiałów z wodami opadowymi. Materiały pędne należy magazynować w sposób uniemożliwiający przedostawanie się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego np.: 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,
- i) prowadzenie bieżącej konserwacji sprzętu technicznego, tankowania oraz magazynowania materiałów pędnych i odpadów niebezpiecznych w wyznaczonych do tego celu strefach zaplecza budowy, na terenach utwardzonych i uszczelnionych (również przy użyciu mat izolacyjnych lub geomembrany), ze zorganizowanym systemem ujmowania i neutralizowania zanieczyszczeń,
 - j) prace budowlane w rejonie naturalnych cieków wodnych należy prowadzić tak, aby zachowywać drożność cieków oraz stosować zabezpieczenia przed przedostawaniem się do wód powierzchniowych zanieczyszczeń np. ziemi z wykopów, odpadów,
 - k) w celu ograniczenia zmian stosunków wodnych w rejonie realizacji inwestycji oraz drenującego charakteru wykopów budowlanych związanych z realizacją obiektów należy w miarę możliwości, w przypadku głębokich wykopów pod obiekty inżynierskie, stosować zabudowę przegród pionowych tj.: ścianek szczelnych (grodzic) oraz w przypadku wykopów liniowych drenaży,
 - l) wody z odwodnienia wykopów w przypadku ich dużego zanieczyszczenia zawiesiną należy, przed odprowadzeniem do środowiska lub do zewnętrznych urządzeń kanalizacyjnych, podczyszczać w osadnikach (np. w tymczasowych osadnikach ziemnych),
4. Ścieki bytowe z zaplecza socjalno – sanitarnego należy magazynować w zbiornikach bezodpływowych okresowo opróżnianych przez firmy zewnętrzne (zaleca się wykorzystać przenośne urządzenia sanitarne, regularnie opróżniane przez specjalistyczną firmę).
 5. Odpady wytwarzane w fazie budowy należy gromadzić w pojemnikach, kontenerach lub sektorach zabezpieczonych przed możliwością zanieczyszczenia podłoża. Miejsce magazynowania odpadów należy zlokalizować w jak najbliższej odległości od miejsca prowadzenia prac.
 6. Odpady zdemontowanych podkładów kolejowych kwalifikowane jako odpady niebezpieczne o kodzie 17 02 04* należy magazynować w sposób niepowodujący zanieczyszczenia gruntów, w tym eliminujący powstawanie odcieków (np.: utwardzone podłoże z systemem odprowadzania odcieków, zadaszone, pod przykryciem).
 7. W przypadku uzyskania decyzji właściwego organu stwierdzającej, że podkłady nie stanowią odpadów kwalifikowanych jako niebezpieczne, należy je magazynować tak jak odpady inne niż niebezpieczne, w sposób nie powodujący zanieczyszczenia podłoża.
 8. Ziemię z wykopów należy składować czasowo w sposób uporządkowany, w wyznaczonym miejscu – z podziałem na ziemię urodzajną i pozostałą.
 9. Zaplecza, bazy materiałowe, parkingi dla sprzętu budowlanego oraz miejsca składowania ziemi należy lokalizować:
 - w odległości minimum 50 m od cieków oraz granicy chronionych siedlisk przyrodniczych i siedlisk chronionych roślin i zwierząt,
 - poza terenami określonymi w Tabeli nr 2:

Tabela nr 2

Lp	Nr linii kolejowej	Lokalizacja w km linii kolejowej (obie strony)
1.	139	4+020 – 5+700
2.	139	6+350 – 6+900
3.	642	0+210 – 0+280
4.	642	0+600 – 1+000
5.	139	18+800 - 24+800

Lp	Nr linii kolejowej	Lokalizacja w km linii kolejowej (obie strony)
6.	139	25+350 – 29+900
7.	139	30+550 – 32+000
8.	139	34+350 – 34+800
9.	139	37+500 – 37+800
10.	139	39+800 – 41+200
11.	139	43+500 – 46+200
12.	150	0+500 – 1+000
13.	93	47+870 – 48+750
14.	93	49+000 – 49+200
15.	93	51+120 – 51+180
16.	93	51+500 – 59+420
17.	93	59+717 – 59+817
18.	93	60+000 – 60+100
19.	93	64+400 – 64+500
20.	93	64+700 – 74+300
21.	93	76+880 – do granic państwa

- 1) W rejonie przejść dla zwierząt dopuszcza się lokalizację zapleczy, baz materiałowych, parkingów dla sprzętu budowlanego, miejsc składowania ziemi oraz lokalizowanie dróg w celu wykonania planowanych robót budowlanych związanych z obiektami inżynierskimi.
10. Prace budowlane w rejonie cieków wodnych, tzn. prace, które nie są związane z ingerencją w koryto cieku należy prowadzić w sposób, który nie będzie ograniczał swobodnego przepływu wody oraz migracji organizmów wodnych.
11. Na odcinkach, gdzie linia kolejowa 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 przegradami przeciwmułowymi/plotkami z geowłókniny;
 - 2) niszczeniem brzegów i zasypywaniem wód powierzchniowych poprzez oznakowanie i wygradzenie,
 - 3) przy wykonywaniu prac, które nie są związane z realizacją obiektów inżynierskich linii kolejowej obowiązuje 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.
12. Prace budowlane powodujące ingerencję w koryta rzek należy prowadzić w sposób zapewniający zachowanie ich ciągłości biologicznej i hydromorfologicznej:
 - 1) prace budowlane w rejonie kolejowych obiektów inżynierskich, a także w korytach cieków, należy prowadzić w sposób niepowodujący utrudnienia w swobodnym przepływie wód oraz poza okresami wezbrań powodziowych,
 - 2) prace należy wykonywać poza okresem rozrodu i migracji ryb (piskorza i śliza), tj. poza okresem od 1 marca do 31 lipca.
13. Dopuszcza się umacnianie koryt rzek wyłącznie w sytuacji uzasadnionej koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa konstrukcji mostu. W przypadku rzek (rzeka Pszczynka, rzeka Wisła, potok Świerkówka, potok Starobielski, rzeka Biała, rzeka Łownica, rzeka Bajerka, potok w Drogomyślu, rzeka Knajka), roboty budowlane mogą być prowadzone niezależnie na obu brzegach, w wygradzeniach ze ścianek szczelnych. Zdegradowane w wyniku prowadzenia robót brzegi koryt rzecznych należy odtworzyć i wyłożyć narzutem kamiennym bądź materacami gabionowymi,

- z 5-10 m odcinkami powyżej oraz poniżej obiektów. W pierwszej kolejności należy jednak stosować metody i materiały naturalne (w przypadku gabionów wyniesionych powyżej lustra wody, powierzchnię należy pokryć warstwą gruntu). Ewentualne uszkodzenia struktury koryt i brzegów należy niezwłocznie usunąć i przywrócić do stanu pierwotnego.
14. Staw, w obrębie którego przewidziano budowę grobli w przypadku jego napełnienia powinien utrzymywać wodę w okresie 15 kwietnia – 31 sierpnia. W przypadku jego niezalewania należy go pozostawić nienapełnionym w okresie 1 kwietnia – 30 czerwca.
 15. Przy likwidacji/częściowym zasypaniu zbiorników wodnych należy stosować następujące zasady:
 - 1) dokładny termin przeprowadzenia prac powinien być ustalony przez pełniącego nadzór herpetologa na podstawie obserwacji w terenie oraz temperatury,
 - 2) nie należy zasypywać zbiorników z hibernującymi płazami zimą.
 16. Wszelkie prace związane z wycinką drzew i krzewów, prowadzone w związku z realizacją inwestycji, należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, który przypada od 15 marca do 31 sierpnia.
 17. Drzewa znajdujące się w obrębie inwestycji, nieprzeznaczone do wycinki, należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi lub chemicznymi w następujący sposób:
 - a) należy osłonić pnie drzew przy użyciu np. drewnianych listew, tkaniny jutowej lub grubych mat słomianych lub trzcinowych;
 - b) wykopy bezpośrednio przy pniach drzew należy wykonywać ręcznie. Przycięte korzenie winny zostać zabezpieczone preparatami grzybobójczymi. Odkopane korzenie winny zostać wpuszczone głębiej i zabezpieczone przed wysychaniem lub przed przymrozkami. Wykopy w pobliżu drzew winny zostać niezwłocznie zasypane;
 - c) zabrania się obcinania korzeni szkieletowych drzew, gdyż grozi to zachwianiem statyki drzewa;
 - d) 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.
 18. Sposób zagospodarowania terenu w rejonie rezerwatu przyrody „Rotuz” oraz Specjalnego obszaru ochrony siedlisk Zbiornik Goczałkowicki – Ujście Wisły i Bajerki (PLH240039), w tym prace związane z obsługą transportową terenu budowy oraz modernizacją systemu odwodnienia nie może wpływać na cele i przedmioty ochrony tych obszarów. W związku z tym, w odniesieniu do:
 - 1) Specjalnego obszaru ochrony siedlisk Zbiornik Goczałkowicki – Ujście Wisły i Bajerki (PLH240039) należy zapewnić:
 - a) obsługę transportową terenu budowy (m.in. w ramach budowy mostu i przepustów) za pomocą dróg leśnych położonych poza obszarem oraz za pomocą wybudowanych dróg technologicznych (DT-42.1 i DT-42.2), biegnących bezpośrednio wzdłuż torów kolejowych po ich stronie północnej;
 - b) modernizację systemu odwodnieniowego, która nie zmieni stosunków wodnych obszaru, poprzez zachowanie istniejącego systemu powiązań hydrologicznych, a ilości odprowadzanych wód nie mogą ulec istotnej zmianie.
 - 2) rezerwatu Rotuz należy zapewnić:
 - a) obsługę transportową terenu budowy (w ramach budowy przepustów) za pomocą wewnątrz-kolejowej drogi położonej w obrębie stacji Zabrzeg po przeciwnej stronie w stosunku do terenu rezerwatu (tj. północnej) stronie torów kolejowych objętych przedsięwzięciem oraz za pomocą wybudowanej od podstaw drogi technologicznej (DT-41) biegnącej bezpośrednio wzdłuż torów szlakowych po ich stronie południowej. Ruch na tych drogach nie może stwarzać zagrożenia dla przedmiotu ochrony tego rezerwatu,
 - b) modernizację systemu odwodnieniowego, która nie zmieni istotnie na etapie eksploatacji stosunków wodnych w rezerwacie poprzez zachowanie istniejącego

systemu powiązań hydrologicznych; przepływ wód winien odbywać się w kierunku rezerwatu.

19. W związku z ryzykiem zniszczenia/ pogorszenia jakości siedliska płazów w lokalizacji podanej w Tabeli nr 3:

Tabela nr 3

L.p.	Siedlisko	Nr linii / kilometraż
1.	Rów położony w m. Rogatka	Linia 139/km 20,872
2.	Rów położony w m. Rogatka	Linia 139/km 20,867
3.	Zbiornik położony w m. Kobiór	Linia 139/km 23,54
4.	Rów położony w m. Kobiór	Linia 139/km 25,38
5.	Zbiornik położony w m. Kobiór	Linia 139/km 25,389
6.	Zbiornik położony w m. Kobiór	Linia 139/km 25,401
7.	Rów położony w m. Kobiór (miejsce rozrodu płazów)	Linia 139/km 26,085
8.	Rów położony w m. Kobiór (miejsce rozrodu płazów)	Linia 139/km 26,12
9.	Rów położony w m. Piasek	Linia 139/km 29,226
10.	Rów położony w m. Piasek (miejsce rozrodu płazów)	Linia 139/km 29,234
11.	Zbiornik położony w m. Pszczyna	Linia 139/km 34,794
12.	Zbiornik położony w m. Czechowice-Dziedzice (miejsce rozrodu płazów)	Linia 139/km 43,752
13.	Zbiornik położony w m. Czechowice-Dziedzice (miejsce rozrodu płazów)	Linia 139/km 43,786
14.	Zbiornik położony w m. Czechowice-Dziedzice (miejsce rozrodu płazów)	Linia 139/km 43,802
15.	Zbiornik położony w m. Grabowiec (miejsce rozrodu płazów)	Linia 139/km 43,662
16.	Zbiornik położony w m. Grabowiec	Linia 139/km 43,916
17.	Zbiornik położony w m. Grabowiec (miejsce rozrodu płazów)	Linia 139/km 43,895
18.	Zbiornik położony w m. Grabowiec (miejsce rozrodu płazów)	Linia 139/km 43,932
19.	Zbiornik położony w m. Grabowiec (miejsce rozrodu płazów)	Linia 139/km 44,16
20.	Zbiornik położony w m. Grabowiec (miejsce rozrodu płazów)	Linia 93/km 48,461
21.	Zbiornik położony w m. Grabowiec	Linia 93/km 48,49
22.	Zbiornik położony w m. Grabowiec (miejsce rozrodu płazów)	Linia 93/km 48,512
23.	Zbiornik położony w m. Grabowiec	Linia 93/km 49,067
24.	Zbiornik położony w m. Chybie (miejsce rozrodu płazów)	Linia 93/km 49,067
25.	Zbiornik położony w m. Mnich (miejsce rozrodu płazów)	Linia 93/km 60,081
26.	Strumień położony w m. Baków	Linia 93/km 69,038
27.	Strumień położony w m. Baków	Linia 93/km 71,367

należy w ramach działań minimalizujących przewidzieć:

- 1) lokalizację dróg dojazdowych 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.
20. Dopuszcza się poza sezonem wegetacyjnym, zniszczenie całkowite/fragmentów następujących płatów siedlisk przyrodniczych oraz innych cennych zbiorowisk roślin :
 - 1) 9190-2 Dąbrowa acydofilna, Katowice Ligota, linia kolejowa nr 641/642,
 - w km 0,182 – 0,237, odległość od osi toru 55 m,
 - w km 0,167 – 0,223, odległość od osi toru 56 m,
 o łącznej powierzchni siedliska 0,34 ha,
 - 2) 9170 Grądy w okolicach uroczyska Czarny Las, linia kolejowa 93,
 - w km 72,680 – 73,120, odległość od osi toru 320 m, 1,63 ha z łącznej powierzchni 7,48 ha siedliska,
 - 3) 6510-1 Łąka świeża w miejscowości Rogatki, linia 139,
 - w km 20,230 – 20,391, strona lewa, 0,10 ha z łącznej powierzchni siedliska 0,92 ha,
 - 4) 91E0-3 Łęgi w dolinie rzeki Gostynki, linia kolejowa nr 139,
 - w km 22,543 – 22,558, strona prawa, 0,02 ha z łącznej powierzchni siedliska 0,08 ha,
 - w km 22,524 – 22,557, strona lewa, 0,02 ha z łącznej powierzchni siedliska 0,1 ha,
 - w km 22,565 – 22,648, strona prawa, 0,04 ha z łącznej z powierzchni siedliska 0,48 ha,
 - w km 22,551 – 22,597, strona lewa, 0,03 ha z łącznej powierzchni siedliska 0,09 ha,
 - 5) 3150-2 Zbiornik wodny w miejscowości Kobiór, linia kolejowa nr 139,
 - w km 25,303 – 25,433, strona lewa, 0,03 ha z łącznej powierzchnia siedliska 0,7 ha,
 - 6) 91E0-1 Nadrzeczne łęgi wierzbowe w dolinie Wisły w okolicach Renardowic, linia kolejowa nr 139,
 - w km 40,825 – 40,852, 0,05 ha z łącznej powierzchnia siedliska 0,14 ha,
 - 7) 3150-2 Zbiorniki wodne – Czechowice-Dziedzice ul. Wierzbowa, linia 93,
 - w km 48,317 – 48,449, strona prawa, 0,02 ha z łącznej powierzchnia siedliska 0,17ha,
 - 8) 6510-1 Łąka świeża w miejscowości Zabrzeg, linia kolejowa nr 93,
 - w km 51,111 – 51,185, strona lewa, 0,04 ha z łącznej powierzchni siedliska 0,18 ha,
 - 9) 91D0-2 Bór bagienny w okolicach rezerwatu Bagno Rotuz, linia kolejowa nr 93,
 - w km 55,564 - 55,694, strona lewa, 0,06 ha z łącznej powierzchni siedliska 0,43 ha,
 - 10) 91E0-3 Kompleks łęgów w dolinie strumienia Bajerka, linia kolejowa nr 93,
 - w km 57,230 – 57,441, strona lewa, 0,06 ha z łącznej powierzchni siedliska 1,26 ha,
 - 11) 91E0-3 Łęg w okolicach miejscowości Chybie, linia kolejowa nr 93,
 - w km 59,175 – 59,251, strona prawa, 0,01 ha z łącznej powierzchni siedliska 0,39 ha,
 - 12) 91E0-1 Nadrzeczne łęgi wierzbowe w dolinie Wisły na wysokości miejscowości Dziedzina, linia 93,
 - w km 65,298 – 65,314, strona prawa, 0,02 ha z łącznej powierzchni siedliska 0,08 ha,
 - w km 65,389 – 65,488, strona prawa, 0,08 ha z łącznej powierzchni siedliska 0,2 ha,
 - w km 65,298 – 65,363, strona lewa, 0,02 ha z łącznej powierzchni siedliska 0,2ha,
 - 13) 9170-2 Grądy na skraju doliny rzeki Młynka, linia kolejowa nr 93:
 - w km 68,511 – 69,426, strona prawa, 0,34 ha z łącznej powierzchni siedliska 15,2 ha,
 - w km 68,952 – 69,478, strona lewa, 0,47 ha z łącznej powierzchni siedliska 16,91,
 - 14) 6510-1 Łąka świeża w okolicach miejscowości Rychwałd, linia kolejowa nr 93,
 - w km 67,789 – 67,966, strona lewa, 0,23 ha z łącznej powierzchni siedliska 0,33 ha,
 - 15) 91E0-3 Łęg olszowy w okolicach miejscowości Gawliniec, linia kolejowa nr 93,
 - w km 70,955 – 71,039, strona prawa i lewa, odległość od osi toru 29 m, 0,12 ha z łącznej powierzchni siedliska 0,33 ha,
 - 16) 9170-2 Grądy w okolicach miejscowości Gawliniec, linia kolejowa nr 93,
 - w km 70,977 – 71,055, strona prawa i lewa, odległość od osi toru 25 m, 0,12 ha z łącznej powierzchni siedliska 0,69 ha,
 - 17) 91E0-4 Olszowy łęg źródliskowy w okolicach miejscowości Gawliniec, linia kolejowa nr 93,
 - w km 71,416 – 71,668, strona prawa i lewa, odległość od osi toru 3 i 130 m, 0,64 ha z łącznej powierzchni siedliska 1,16 ha,

- 18) 9170-2 Grądy w okolicach miejscowości Gawliniec, linia 93,
–w km 71,630 – 72,179, strona prawa i lewa, odległość od osi toru 224 m, 1,04 ha z łącznej powierzchni siedliska 10,77 ha,
- 19) 91E0-3 Łęg olszowy w okolicach miejscowości Gawliniec, linia 93,
–w km 71,269 – 72,143, strona prawa i lewa, odległość od osi toru 60m, 28m, 21m, 116 m, 1,09 ha z łącznej powierzchni siedliska 10,21 ha,
- 20) 91E0-3 Łęgi w okolicach uroczyska Czarny Las, linia kolejowa nr 93,
–w km 72,962 – 73,206, strona prawa i lewa, odległość od osi toru 324 m, 0,87 ha z łącznej powierzchni siedliska 2,25 ha ,
- 21) 6510-1 Łąka świeża w okolicach miejscowości Rychwałd, linia kolejowa nr 93,
–w km 73,280 – 73,610, strona prawa i lewa, odległość od osi toru 176 m, 1,2 ha z łącznej powierzchni siedliska 2,61 ha,
- 22) zespół rdestnicy grzebieniastej *Potamogeton pectinatus* w rzece Gostyni, linia kolejowa nr 139,
–w km 22,530 – 22,573, strona prawa, 0,04 ha z powierzchni siedliska 0,25 ha,
- 23) zbiorowisko paproci *Asplenium trichomanes-rutaemurariae*, linia kolejowa nr 150,
–w km 1,896 – 1,908, strona lewa, łącznej powierzchni siedliska 0,01 ha.
21. Przed rozpoczęciem robót, przy udziale specjalisty - fitosocjologa w sposób widoczny dla pracowników, oznaczyć w terenie za pomocą taśmy lub przy użyciu trwałych materiałów, np. metalową siatką o wysokości 1,5 m granice stanowisk chronionych prawnie roślin oraz siedlisk przyrodniczych.
22. W celu ochrony przed nieumyślnym zabijaniem zwierząt w trakcie realizacji przedsięwzięcia należy:
 - 1) przed przystąpieniem do usuwania drzew i krzewów, ekspert ornitolog oraz chiropterolog winien skontrolować je pod kątem zasiedlania przez ptaki i nietoperze. W przypadku potwierdzenia występowania siedlisk ptaków i nietoperzy, prace należy wstrzymać do czasu opuszczenia siedlisk przez zwierzęta,
 - 2) sposób prowadzenia i harmonogram prac należy zaplanować tak, aby nie powodowały zaburzeń w warunkach bytowania fauny, w szczególności w okresach lęgowych ptaków, rozrodu ssaków, gadów i płazów,
 - 3) przed przystąpieniem do rozbiórki, remontu lub przebudowy obiektów budowlanych, ekspert ornitolog oraz ekspert chiropterolog winien skontrolować je pod kątem zasiedlania przez ptaki i nietoperze. W przypadku potwierdzenia występowania siedlisk ptaków i nietoperzy, prace należy wstrzymać, do czasu opuszczenia obiektów przez zwierzęta;
 - 4) prace prowadzone w nurcie rzeki, np. przy filarach mostów, a także wszelkie prace przekształcające koryto rzeki w pobliżu obiektów mostowych (w tym lokalne umacnianie brzegów, lokalne odtwarzanie regulacji rzeki) nie mogą wiązać się z ryzykiem znaczącego pogorszenia warunków siedliskowych gatunków wodno-błotnych. Oddziaływanie to dotyczy prac w rejonie obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB PLB240001, gdzie zlokalizowana jest rzeka Wisła, Bajerka a w pobliżu także Iłownica oraz rzek Dokawka, Korzeniec i Gostynka,
 - 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) przed niwelacją terenu, likwidacją ewentualnych zastoisk wodnych (w tym powstałych w trakcie realizacji inwestycji), rozbiórką rowów, etc., ekspert herpetolog winien skontrolować je pod kątem zasiedlenia przez płazy. Zidentyfikowane osobniki, w tym dorosłe formy rozwojowe i młodociane, należy przenieść 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) prace należy prowadzić w sposób umożliwiający przemieszczanie się ze stref

zagrożenia zwierząt, które mimo zastosowanych zabezpieczeń przedostały się na obszar objęty robotami. W przypadku braku możliwości ucieczki zwierząt (płazy, gady i drobne ssaki), zwierzęta należy przenieść, pod nadzorem przyrodniczym, do odpowiednich siedlisk poza rejon objęty inwestycją. Przy wyborze miejsca, do którego zwierzęta zostaną przeniesione należy wziąć pod uwagę możliwość ich przetrwania we właściwym stanie ochrony na nowym stanowisku, również z uwzględnieniem czynników antropogenicznych;

- 8) w okresie marzec – październik należy przeprowadzać co 1 – 2 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 lub przez osoby przeszkolone w tym zakresie przez osoby pełniące nadzór przyrodniczy.
23. Plac budowy należy skutecznie zabezpieczyć przed możliwością przedostania się na jego teren małych zwierząt, w tym płazów:
- 1) poprzez montaż ogrodzeń tymczasowych (w okresie migracji rozrodczych płazów tj. od 1 marca do 30 czerwca oraz w okresie od 15 sierpnia do 30 września) w rejonie aktualnego frontu robót z możliwością przemieszczania ich w miarę postępu prac z trwałym naciągami, aby nie dopuścić do fałdowania, które obniża ich trwałość i efektywność oraz zagwarantowanie skutecznej ochrony płazów na etapie realizacji inwestycji w postaci: płotków lub folii wygradzających o wysokości łącznej nie mniejszej niż 60 cm, w tym nie mniejszej niż 50 cm nad poziomem gruntu oraz osadzonych w gruncie na głębokość nie mniejszą niż 10 cm, z przewieszką o długości 10 cm, skierowaną „na zewnątrz” od placu budowy, w lokalizacjach określonych w Tabeli nr 4

Tabela nr 4

Lp	Lokalizacja (rejon zidentyfikowanych szlaków migracji płazów)	nr linii i strona
1.	km 20,800 – 21,000	linia 139, strona prawa i lewa
2.	km 23,300 – 23,800	linia 139, strona prawa i lewa
3.	km 25,200 – 25,800	linia 139, strona prawa i lewa
4.	km 25,800 – 26,300	linia 139, strona prawa i lewa
5.	km 28,700 – 29,700	linia 139, strona prawa i lewa
6.	km 34,600 – 34,900	linia 139, strona prawa i lewa
7.	km 39,800 – 40,700	linia 139, strona prawa i lewa
8.	km 0,400 – 0,900	linia 150, strona prawa i lewa
9.	km 43,500 – 44,500	linia 139, strona prawa i lewa
10.	km 45,400 – 46,000	linia 139, strona prawa i lewa
11.	km 48,000 – 49,200	linia 93, strona prawa i lewa
12.	km 51,900 – 52,700	linia 93, strona prawa i lewa
13.	km 57,000 – 57,500	linia 93, strona prawa i lewa
14.	km 59,500 – 60,200	linia 93, strona prawa i lewa
15.	km 64,000 – 64,800	linia 93, strona prawa i lewa
16.	km 68,900 – 69,700	linia 93, strona prawa i lewa
17.	km 71,200 – 71,500	linia 93, strona prawa i lewa
18.	km 13,600 – 14,000	linia 93, strona prawa i lewa
19.	km 76,200 – 76,700	linia 93, strona prawa i lewa

- 2) przy zakładaniu ogrodzeń tymczasowych należy uwzględnić występowanie w ich ciągu np. cieków wodnych, pełniących funkcję korytarzy migracji zwierząt,
- 3) poprzez montaż wiader wkopanych równo z gruntem - po zewnętrznej stronie ogrodzeń tymczasowych, z przepuszczalnym dnem o wysokości minimum 40 cm –

- tak, aby stanowiły pułapki, pozwalające na wyłowienie migrujących zwierząt (płazów) i ich późniejsze przeniesienie do właściwych siedlisk, poza strefę zagrożenia; należy prowadzić regularne kontrole wiader 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, do stanowisk zastępczych, pod nadzorem przyrodniczym.
24. Nakładam obowiązek zapewnienia nadzoru przyrodniczego 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:
- 1) botanicznym:
 - a) kontrola przestrzegania zasad ochrony płatów chronionych siedlisk przyrodniczych oraz stanowisk chronionych roślin w trakcie prowadzenia robót,
 - b) kontrola stanu zabezpieczenia zieleni (w tym pomników przyrody) nieprzeznaczonej do wycinki przed wpływem prac budowlanych,
 - 2) herpetologicznym:
 - a) 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 miejsca o cechach siedliska, w którym występują w sposób naturalny,
 - b) zabezpieczenie zbiornika wodnego 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,
 - c) nadzór nad zabezpieczeniem placu budowy przed dostępem płazów poprzez wykonanie ogrodzeń tymczasowych, kontrola skuteczności i stanu zabezpieczeń placu budowy dedykowanych płazom (wygrodzenia tymczasowe na etapie budowy), w tym sposób montażu wiader wkopanych w ziemię i przenoszenie z nich płazów,
 - 3) chiropterologicznym:
 - a) nadzór przy pracach związanych z wycinką drzew,
 - b) kontrola kolejowych obiektów inżynierskich przed ich ewentualną rozbiórką/wymianą,
 - 4) ornitologicznym:
 - a) nadzór przy pracach związanych z wycinką drzew i krzewów,
 - b) kontrola budowli, w tym w szczególności budynków i mostów przed ich zniszczeniem/likwidacją, które mogą stanowić miejsca gniazdowania ptaków,
 - c) kontrola całego terenu budowy; w trakcie prac, 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 (ryzyko zasiedlenia np. przez pliszki siwe *Motacilla alba*, rudziki *Erithacus rubecula* i in.),
 - d) kontrola terenu, w celu określenia ewentualnej obecności czynnych gniazd ptaków.
25. Ekrany akustyczne muszą ściśle przylegać do gruntu.
26. Należy unikać lokalizowania placów manewrowych, placów magazynowych, miejsc postoju maszyn, urządzeń i pojazdów, jak również przebiegu tymczasowych dróg w pobliżu zabytków, a prace w bezpośrednim otoczeniu zabytków w miarę możliwości wykonywać ręcznie.

B. Na etapie eksploatacji

1. Wszystkie nastawnie i strażnice przejazdowe należy ogrzewać elektrycznie. Pozostałe obiekty objęte realizacją inwestycji należy ogrzewać elektrycznie lub przy wykorzystaniu energetycznego spalania gazu lub oleju opałowego lekkiego.
2. Należy prowadzić okresowe kontrole drożności i sprawności systemu odwadniania budowli kolejowej: odwodnienia podtorza, rowów, kanalizacji deszczowej i na bieżąco podejmować niezbędne prace remontowe w tym zakresie.
3. Ścieki bytowe z budynków administracyjnych i obiektów służących do obsługi ruchu należy odprowadzać do zbiornika bezodpływowego okresowo opróżnianego przez firmy zewnętrzne lub do kanalizacji sanitarnej.
4. Ekrany akustyczne muszą być szczelnie zamontowane, aby nie występowała wolna przestrzeń pomiędzy ekranem a podłożem. Wszelkie ubytki spowodowane osiadaniem/osuwaniem ziemi należy niezwłocznie uzupełniać.

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. Uwzględnić wyposażenie projektowanych i modernizowanych w ramach inwestycji obiektów w ogrzewanie elektryczne, gazowe lub olejowe.
3. Należy zaprojektować system odwodnienia budowli kolejowej, pozwalający na skuteczne i bezpieczne dla środowiska gruntowo-wodnego odprowadzenie wód opadowych i roztopowych bez szkody dla gruntów sąsiednich.
4. Należy zaprojektować szczelny system odwodnienia poprzez wbudowanie geosyntetyków w konstrukcję torowiska, umieszczonych pomiędzy warstwą podsypki i podtorza, posiadających parametry izolacyjne, tj. uniemożliwiających penetrację profilu przez potencjalne zanieczyszczenie typu ciekłego, a ponadto wykonanie po obu stronach torowiska rowów szczelnych umocnionych poprzez zastosowanie geomembran, tj. materiału uniemożliwiającego pionową penetrację profilu glebowego przez wody opadowe w następującej lokalizacji:
 - a) od km 30+430 do km 32+110 i od km 34+800 do km 37+330 linii kolejowej Nr 139 (kolizja z GZWP nr 346),
 - b) od km 46+540 do km 56+000 linii kolejowej Nr 139 (kolizja z GZWP nr 448),
 - c) od km 55+300 do km 69+450 linii kolejowej Nr 93 (strefa ochronna ujęcia wód powierzchniowych Zbiornika Goczałkowickiego).
5. Na ekranach przeźroczystych należy umieścić znaki graficzne tj. czarne pionowe pasy o szerokości 2 cm w odległości 10 cm. Ekrany zaprojektować jako szczelnie przylegające do gruntu.
6. Obiekty kolejowe oraz przepusty powinny mieć parametry umożliwiające swobodne przeprowadzenie wód powodziowych.
7. Inżynierskie obiekty kolejowe nad ciekami wodnymi należy harmonijnie wkomponować w otoczenie.
8. Podpory obiektów kolejowych należy lokalizować poza korytami rzek. Dopuszcza się sytuowanie podpór obiektów na terasach zalewowych.
9. Rozpiętość poszczególnych przęseł obiektów kolejowych winna zapewnić swobodę migracji zwierząt.
10. Należy dostosować następujące obiekty, wskazane w Tabeli nr 5, do pełnienia funkcji

przejsć dla zwierząt, z uwzględnieniem współczynnika ciasnoty względnej dla małych zwierząt $c \geq 0,07$, dla średnich $c \geq 0,7$; dla dużych $> 1,5$:

Tabela nr 5

Lp.	Lokalizacja nr linii i kilometraż	Typ	Wymiary h- wysokość (światło pionowe) [m] d- szerokość (światło poziome) [m]
1.	LK 139 km 20,723	dolne zespolone z ciekim dla małych, średnich i dużych zwierząt	h=1,0 m d=1,5 m
2.	LK 139 km 25,377	dolne zespolone z ciekim dla małych zwierząt	h= 1,0 m d= 1,5 m
3.	LK 139 km 26,096	dolne dla małych zwierząt	h= 1,0 m d= 1,5 m
4.	LK 139 km 40,074	dolne dla małych zwierząt	h= 1,0 m d= 1,5 m
5.	LK 150 km 0,751	dolne dla małych, średnich i dużych zwierząt	h= 3,5 m d=2x3,0 m
6.	LK 93 km 48,025	dolne dla małych, średnich i dużych zwierząt	h= 3,5 m d=2 x 2,50 m
7.	LK 93 km 57,492	dolne dla małych, średnich i dużych zwierząt	h= 3,5 m d= 2x3,0 m
8.	LK 93 km 69,020	dolne dla małych zwierząt	h= 3,0 m d= 2x2,0 m
9.	LK 139 km 22,564	dolne zespolone z ciekim dla dużych, średnich i małych zwierząt zespolone z ciekim	h= 3,5 m d= 2x2.5 m
10.	LK 139 km 31,395	dolne zespolone z ciekim dla średnich i małych zwierząt zespolone z ciekim	h= 3,5 m d= 2x2.5 m
11.	LK 139 km 40,934	dolne dla dużych, średnich i małych zwierząt zespolone z ciekim	h= 4,0 m d= 2x15 m
12.	LK 93 km 65,324	dolne dla dużych, średnich i małych zwierząt zespolone z ciekim	h= 3,5 m d= 2x15,0 m
13.	LK 93 km 66,810	dolne dla dużych, średnich i małych zwierząt zespolone z ciekim	h= 3,5 m d= 2x2.5 m

11. Sposób zagospodarowania terenu w rejonie przejść winien umożliwić przemieszczanie się zwierząt.
12. Powierzchnię przejścia dla płazów należy pokryć ziemią lub piaskiem. Powierzchnię przejścia należy zaprojektować, tak aby nie dopuszczać do tworzenia się otwartego lustra wody na jego powierzchni.
13. Przejścia 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.
14. W strefie najści do przejścia: PZDdz 23, PZDdz 22, PZDdz 20, PZDdz 17, PZDdz 16, PZDdz 15, PZDsz 13, PZDsz 25, PZDdz 6, należy ułożyć głązy, kłody, karpy korzeniowe, ewentualnie gałęzie.
15. Należy zachować strefę brzegową po obu stronach cieku wodnego powyżej poziomu zalewania wraz z porastającą go roślinnością o szerokości nie mniejszej niż 2,5m w przypadku przejścia PZDdz 6, PZDsz 13, PZDdz 16, PZDdz 17, PZDdz 20, PZDdz 23, PZDsz 25.
16. Półki dla płazów należy zastosować w następujących obiektach dostosowanych do

migracji płazów:

- a) PZM 4 - Linia 139 km 20,723,
 - b) PZP 41 - Linia 139 km 26,096,
 - c) PZP 1 - Linia 139 40,074,
 - d) PZDdz 20 - Linia 93 57,492,
 - e) PZDdz 25 - Linia 93 km 69,220.
17. Należy wprowadzić nasadzenia zieleni przy przejściach dla zwierząt rodzimymi gatunkami. Drzewa i krzewy należy sadzić w odległości powyżej 15 m od osi skrajnego toru kolejowego.
 18. 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.
 19. Obiekty i urządzenia, w szczególności związane z odwodnieniem, odprowadzeniem i podczyszczeniem ścieków i inną infrastrukturą, które mogą powodować śmiertelność zwierząt, należy zaprojektować tak, aby nie mogły być wykorzystywane jako miejsca okresowego lub stałego bytowania zwierząt. Ww. obiekty i urządzenia winny być skonstruowane i zabezpieczone w sposób chroniący przed możliwością wpadnięcia do nich zwierząt poprzez zamontowanie odpowiednich kratek, zasuw i ogrodzeń, a zarazem w sposób umożliwiający samodzielne wydostanie się zwierząt z tych obiektów i urządzeń; rowy odwodnieniowe, w przypadku kiedy przecinają powierzchnie przejść należy skanalizować (rurociągi), a w przypadku braku takiej możliwości powinny one mieć wypłaszczone skarpy z pokryciem gruntowym.
 20. Urządzenia odwodnienia należy wyposażyć w szczelną pokrywę górną (betonową) lub pełne pokrywy o możliwie najmniejszej liczbie otworów obsługowych i możliwie najmniejszej średnicy.
 21. Studnie i niecki wpadowo/chłonne, studzienki ściekowe z wpustami żeliwnymi oraz osadniki i separatory należy wyposażyć w pochylne i rury wyjściowe (ucieczkowe) umożliwiające samodzielne wychodzenie zwierząt na zewnątrz.
 22. W studzienkach ściekowych z wpustami żeliwnymi należy zastosować kraty o możliwie najwęższych szczelinach, utrudniających przenikanie dorosłych płazów (zalecana szerokość szczelin <2 cm) lub zastosować syfony dla płazów.
 23. Należy zastosować pionowe ścianki osadników przy wlotach do studni (chłonnych i kanalizacyjnych) jako zabezpieczenie osadników i separatorów przed ich negatywnym oddziaływaniem na płazy.
 24. W obszarze przeznaczonym do migracji zwierząt nie mogą znajdować się obiekty odwodnieniowe, które mogłyby utrudniać ich przemieszczanie się i ograniczać możliwości dojścia do przejścia – przede wszystkim zbiorniki retencyjne oraz otwarte rowy o stromych skarpach (nachylenie > 1:2). Obiekty odwodnieniowe należy lokalizować w odległości co najmniej 50 m od krawędzi przepustów i stref udostępnionych jako przejście dla zwierząt; w uzasadnionych przypadkach, kiedy nie pozwolą na to uwarunkowania hydrologiczne, odległość można zmniejszyć pod warunkiem, że skarpy zbiornika będą miały nachylenie < 1:2.
 25. Rowy w miejscach przejść dla płazów zaleca się zaprojektować jako ziemne z umocnieniem darnią bez wykorzystania jakichkolwiek elementów betonowych.
 26. W celu ograniczenia śmiertelności płazów w systemie odwodnienia należy zastosować korytka odwodnieniowe, które nie będą powodować zagrożenia dla płazów poprzez brak możliwości wydostania się (np. typ GARA).
 27. Należy zaprojektować następujące ekrany akustyczne, szczelnie połączone z gruntem, określone w Tabeli nr 6.

Tabela nr 6

Lp	Numer linii	Pikietaż [km]		Długość [m]	Strona (zgodnie z kilometrażem P-prawa, L-lewa)	Wysokość od główki szyny [m]	Uwagi
		początkowy	końcowy				
1	3	4	5	6	7	8	9
1.	139	4,68	4,85	170	P	4,00	Ekran przezroczysty odbijający
2.	139	6,93	7,15	220	P	4,00	Ekran pochłaniający
3.	139	29,88	29,98	100	P	3,50	Ekran pochłaniający
4.	139	39,09	40,08	990	P	3,50	Ekran pochłaniający
5.	139	39,06	39,23	170	L	3,50	Ekran pochłaniający
6.	139	39,64	40,18	540	L	3,50	Ekran pochłaniający
7.	93	47,38	47,74	360	P	3,00	Ekran pochłaniający
8.	93	47,51	47,69	180	L	3,00	Ekran pochłaniający
9.	93	48,31	48,62	310	P	3,00	Ekran pochłaniający
10.	93	48,88	49,15	270	P	3,00	Ekran pochłaniający
11.	93	49,75	50,34	590	P	4,00	Ekran pochłaniający
12.	93	50,48	50,73	250	L	4,00	Ekran pochłaniający
13.	93	50,74	51,36	620	P	4,00	Ekran pochłaniający
14.	93	51,13	51,41	280	L	4,00	Ekran pochłaniający
15.	93	60+910	61+660	-	L+P	4,00	Ekran pochłaniający (z przerwami)
16.	93	62,91	63,08	170	L	4,00	Ekran pochłaniający
17.	93	67,86	67,99	130	P	4,00	Ekran pochłaniający
18.	93	71,33	71,47	140	L	4,00	Ekran pochłaniający
19.	139	54,80	54,85	50	P	4,00	Ekran pochłaniający
20.	139	54,93	55,05	120	P	4,00	Ekran pochłaniający
21.	139	54,97	55,08	110	L	4,00	Ekran pochłaniający
22.	139	55,13	55,25	120	P	4,00	Ekran pochłaniający
23.	139	55,19	55,33	140	L	4,00	Ekran pochłaniający

28. Należy zaprojektować następujące tłumiki torowe, o parametrach określonych w Tabeli nr 7.

Tabela nr 7

Lp.	Numer linii	pikietaż [km]		Długość liniowa torowiska [m]	Liczba torów
		początkowy	końcowy		
1.	139	19,27	19,52	250	2
2.	139	25,48	25,98	500	2
3.	139	30,05	31,00	950	2
4.	139	31,09	31,19	100	2
5.	139	31,57	32,27	700	2
6.	139	32,68	32,78	100	2
7.	139	32,83	32,93	100	2
8.	139	33,17	33,27	100	2
9.	139	33,54	33,71	170	3
10.	139	34,07	34,25	180	3
11.	139	38,23	38,50	270	2
12.	139	38,63	38,92	290	2
13.	150	0,40	0,58	180	2
14.	150	1,18	1,53	350	2
15.	93	59,12	59,73	610	2
16.	93	60,15	60,41	260	2
17.	93	62,22	62,41	190	4
18.	93	62,65	62,92	270	4
19.	93	63,07	63,24	170	4
20.	93	71,04	71,21	170	4

Lp.	Numer linii	pikietaż [km]		Długość liniowa torowiska [m]	Liczba torów
		początkowy	końcowy		
21.	93	76,72	76,91	190	2
22.	139	47,00	47,10	100	2
23.	139	47,40	47,57	170	4
24.	139	47,78	47,88	100	4
25.	139	52,78	52,97	190	2

29. Należy przeanalizować wpływ drgań na budynki znajdujące się w sąsiedztwie planowanej zabudowy mieszkaniowej, w szczególności przy ulicach: Siennej i Warzywnej oraz Piotrowickiej (114, 116, 118) w Katowicach.

II. Nakładam obowiązek monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

1. Na etapie eksploatacji, począwszy od roku po zakończeniu inwestycji przez 3 lata, należy prowadzić monitoring stopnia wykorzystania przejść dla zwierząt małych, średnich i dużych.
2. Harmonogram monitoringu:
 - 1) przejść dla zwierząt średnich:
 - a) od 16 V do 14 IX - min. 1 kontrola co 30 dni,
 - b) od 15 III do 15 V oraz od 15 IX do 15 XI - min. 1 kontrola co 7 dni,
 - c) od 16 XI do 14 III, w przypadku dogodnej pokrywy śnieżnej - 1 tropienie co tydzień;
 - 2) przejść dla zwierząt małych:
 - a) od 16 XI do 14 III oraz od 16 V do 14 IX - min. 1 kontrola co 30 dni,
 - b) od 15 III – 15 V oraz od 15 IX do 15 XI - min. 1 kontrola co 7 dni;
 - 3) przejść dla płazów (kontrole przejść i przepustów należy prowadzić w okresie aktywności płazów dostosowując wizyty do warunków atmosferycznych, przeprowadzając min. 1 kontrolę wszystkich przejść w tygodniu):
 - a) początek monitoringu wiosennego w terminach wyznaczonych migracją płazów do 30 IV - min. 1 kontrola dzienna;
 - b) czerwiec - min. 1 kontrola co 5 dni,
 - c) od 15 VIII do 30 IX - min. 1 kontrola co 7 dni.
3. Zakres:
 - 1) w pierwszym roku prowadzenia monitoringu po oddaniu inwestycji do użytkowania:
 - a) monitoringiem należy objąć całość projektowanego odcinka inwestycji,
 - b) po zakończeniu monitoringu, w razie potrzeby należy wskazać zalecenia do stanu technicznego,
 - c) kolejny monitoring prowadzić po wdrożeniu ewentualnych działań naprawczych przez Inwestora;
 - 2) w drugim i trzecim roku monitoringu: przejścia wskazane do monitoringu po przeprowadzeniu 1 roku monitoringu z uwzględnieniem zasad:
 - a) monitoringiem należy objąć ok 50% przejść monitorowanych w pierwszym roku monitoringu,
 - b) monitoringiem objąć przejścia o podwyższonej liczebności wykorzystywania przez płazy

– monitoringiem należy objąć również przejścia na których były wykonywane prace w zakresie wdrożenia działań naprawczych.

- III. Nie stwierdzam obowiązku przeprowadzenia:
- 1) oceny oddziaływania na środowisko,
 - 2) postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.
- IV. Nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego, w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach. Pomiary poziomu hałasu mają być prowadzone na terenach podlegających ochronie akustycznej faktycznie zagospodarowanych. 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 pomiary należy wykonać w następujących lokalizacjach: w Katowicach w rejonie ulic: Polarnej, Piotrowickiej, Siennej i Warzywnej, w Pszczynie na odcinku pomiędzy ulicami Bieruńską i Hallera, w km 76+700 do 76+900 LK 93 oraz w Chybiu w rejonie ulicy Reja.
- V. Nie stwierdzam konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.
- VI. Charakterystykę planowanego przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji.

UZASADNIENIE

Pani Halina Sikorska, działając na podstawie pełnomocnictwa udzielonego przez Członków Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74 – Marka Pawlika i Pawła Dziwisza, wnioskiem z 13 stycznia 2012 r., wystąpiła o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie/budowie linii kolejowej na odcinku Katowice – Zwardoń oraz Katowice – Zebrzydowice – granica państwa, z wyłączeniem stacji kolejowych: Katowice, Czechowice Dziedzice, Zebrzydowice.

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

- 1) wniosek z 13 stycznia 2012 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
- 2) Kartę informacyjną przedsięwzięcia Przebudowa/budowa linii kolejowej na odcinkach: Katowice – Zwardoń oraz Katowice – Zebrzydowice – granica państwa, sporządzoną przez Tomasza Zapaśnika i Roberta Urbaniaka w styczniu 2012 r.,
- 3) poświadczane kopie map ewidencyjnych obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- 4) pełnomocnictwo z 12 października 2009 r. nr ISA-028-58/09 udzielone Pani Halinie Sikorskiej przez Marka Pawlika i Pawła Dziwisza – odpowiednio Wiceprezesa Zarządu i Członka Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74,
- 5) potwierdzenie wniesienia opłaty skarbowej w wys. 205 zł i 17 zł,
- 6) Opinię sanitarną z 9.02.2012 znak NS/NZ/523/23/12 Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Katowicach,

- 7) Opinię z 13.02.2012 znak 17/NS/ZNS.523-18/115/2012 Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Tychach,
- 8) Opinię sanitarną z 5.03.2012 znak ONS ZNS 523/3/12 Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Cieszynie,
- 9) Opinię z 2.03.2012 znak NS/NZ/523-5/899/12 Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Żywcu,
- 10) Opinię sanitarną z 5.03.2012 znak ONS/ZNS/523/3/1/12 Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bielsku –Białej,
- 11) pisma z 8.03.2012 i 20.03.2012 Pana Cypriana Stillera (działającego również w imieniu Stowarzyszenia Mieszkańców i Właścicieli Na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Dzielnicy Podlesie w Katowicach,
- 12) pisma z 14.03.2012 i 20.03.2012 Pana Dariusza Szczeciny, działającego w imieniu Popiołek Sp. z o.o. z siedzibą w Szczyrku przy ul. Sportowej 7,
- 13) pismo z 7.03.2012 Pana Jacka Wawrzyczka,
- 14) pismo z 22.03.2012 nr TWKS65/043/E/MSA/2012/042 Pani Haliny Sikorskiej,
- 15) pisma z 1.03.2013 i 10.04.2012 Pani Katarzyny Wojcieszuk –Kwiatkowskiej,
- 16) pismo z 2.06.2014 Pani Marii Janusz,
- 17) pismo z 24.06.2014 Pani Katarzyny Cieślak,
- 18) pismo z 8 lipca 2014 mieszkańców ulic Siennej i Warzywnej w Katowicach,
- 19) pismo z 29.05.2015 nr ref. TWKS65/043/E/MSA/2015/206 Pani Haliny Sikorskiej,
- 20) Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn.: „Przebudowa/budowa linii kolejowej na odcinkach: Katowice – Zwardoń oraz Katowice – Zebrzydowice – granica państwa” sporządzony przez zespół opracowujący pod kierownictwem Roberta Urbaniaka w maju 2015 wraz z załącznikami,
- 21) pismo z 17.07.2015 nr ref. TWKS65/043/H/RMU/2015/042 Pani Haliny Sikorskiej,
- 22) pismo z 24.07.2015 Pani Ewy Banasik,
- 23) pismo z 29.12.2015 nr ref. TWKS65/043/H/HSI/2015/206/1 Pani Haliny Sikorskiej,
- 24) Uzupełnienie Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn.: „Przebudowa/budowa linii kolejowych na odcinkach Katowice – Zwardoń oraz Katowice – Zebrzydowice – granica państwa” sporządzone przez zespół opracowujący pod kierownictwem Beaty Kojtek w grudniu 2015,
- 25) pisma z 30.11.2015 znak WP/82/15 oraz 2.02.2016 znak WP/19/16 Wspólnoty Mieszkaniowej „Piotrowicka 114, 116, 118”,
- 26) pismo z 9.02.2016 Pani Ewy Banasik,
- 27) pismo z 13.06.2016 nr ref. TWKS65/043/H/HSI/2016/042-1 Pani Haliny Sikorskiej,
- 28) Uzupełnienie nr 2 do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko „Przebudowa/budowa linii kolejowych na odcinkach Katowice – Zwardoń oraz Katowice – Zebrzydowice – granica państwa” sporządzone przez zespół opracowujący pod kierownictwem Beaty Kojtek w czerwcu 2016,
- 29) pismo z 7.06.2016 Pani Katarzyny Klimek – Adamczyk,
- 30) pismo z 21.06.2016 mieszkańców budynków usytuowanych przy ul. Polarnej w Katowicach,
- 31) pismo z 19.07.2016 nr ref. TWKS65/043/E/DKO/2015/042 Pani Haliny Sikorskiej,
- 32) uwagi wniesione w ramach udziału społeczeństwa:
 - a) drogą elektroniczną przez Pana Przemysława Dębca,
 - b) pismem z 19.08.2016 znak INRŚ.7226.7.2012/2016.BZ. Urzędu Gminy w Chybiu,
 - c) pismem z 19.08.2016 580/2016 Pani Ewy Banasik,
 - d) pismem z 5.09.2016 znak PR-AB.6724.0001.2016 Gminy Goczałkowice Zdrój,
- 33) Opinię z 1.09.2016 znak 17/NS/ZNS.523-67/661/2016 Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Tychach,
- 34) pismo z 5.09.2016 Pani Katarzyny Klimek – Adamczyk,
- 35) pismo z 21.09.2016 nr ref. TWKS65/043/H/ATO/2016/042 Pani Haliny Sikorskiej,
- 36) opracowanie pt.: „Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko – uzupełnienie Odpowiedzi na wnioski społeczeństwa – etap konsultacji społecznych” sporządzone przez zespół opracowujący pod kierownictwem Beaty Kojtek we wrześniu 2016,

- 37) Opinię sanitarną z 23.09.2016 znak ONS-ZNS/524/5/S/1/16 Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bielsku – Białej,
- 38) Opinię sanitarną z 23.09.2016 znak ONS ZNS 524/6/16 Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Cieszynie,
- 39) Opinię sanitarną z 28.09.2016 znak NS/NZ/524/7/16 Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Katowicach,
- 40) pismo z 5.10.2016 Nr TWKS65/043/H/HS/2016/234 Pani Haliny Sikorskiej,
- 41) pismo z 25.11.2016 (data wpływu do RDOŚ 16.11.2016) L.Dz. WP/79/16 Wspólnoty Mieszkaniowej „Piotrowicka 114, 116, 118”.

Decyzję środowiskową wydaje się co do zasady, po stwierdzeniu zgodności danego przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony. Nie dotyczy to jednak wydania takiej decyzji dla linii kolejowej. Wobec powyższego na podstawie 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, wydanie niniejszej decyzji nie jest uzależnione od stwierdzenia zgodności lokalizacji planowanego przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Przedmiotowa inwestycja jest zaliczana do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, określonych w § 3 ust. 2 pkt 1, jako przebudowa linii kolejowych wchodzących w skład transeuropejskiego systemu kolei, w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, o których mowa w § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (j.t. Dz. U. z 2016 r., poz. 71).

Organem właściwym do prowadzenia postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięć na terenach zamkniętych oraz przedsięwzięć polegających na zmianie lub rozbudowie linii kolejowych będących przedsięwzięciami mogącymi zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, na podstawie art. 75 ust. 1 pkt. 1 lit. b i h 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 (jednolity tekst Dz.U. z 2016 r., poz. 353 ze zm.) na obszarze województwa śląskiego, jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach.

Z przedłożonych dokumentów wynika, że liczba stron postępowania przekracza 20, w związku z powyższym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach, na podstawie art. 74 ust. 3 ww. ustawy, zgodnie z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (j.t. Dz. U. z 2016 r., poz. 23 ze zm.) 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, w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej www.katowice.rdos.gov.pl oraz na tablicy ogłoszeń urzędów: Gminy w Chybiu, Gminy Goczałkowice-Zdrój, Gminy Kobiór, Gminy Wiry, Gminy Zebrzydowice, Miejskiego w Pszczynie, Miejskiego w Strumieniu, Miejskiego w Bielsku-Białej, Miasta Katowice, Miasta Tychy, Miasta Czechowice-Dziedzice. Ponadto do czasu umorzenia części postępowania, obwieszczenia umieszczane były także na tablicach ogłoszeń następujących urzędów: Gminy Łodygowice, Gminy Milówka, Gminy Radziechowy – Wieprz, Gminy Rajcza, Gminy Węgierska-Górka, Gminy Wilkowice, Miasta Żywiec.

Dane o złożonym wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wydanym postanowieniu stwierdzającym konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz raporcie o oddziaływaniu na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia, zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach (prowadzone elektronicznie: www.ekoportal.pl oraz bazaoos.gos.gov.pl).

Z uwagi na to, że planowane przedsięwzięcie zalicza się do mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, 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 Państwowych Powiatowych Inspektorów Sanitarnych w: Katowicach, Tychach, Żywcu, Cieszynie i Bielsku - Białej (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). 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 i uzgadniania przez tut. organ nie stosuje się.

Państwowi Powiatowi Inspektorzy Sanitarni w: Katowicach (opinia z 9 lutego 2012r znak NS/NZ/523/3/12), Tychach (opinia z 13 lutego 2012r znak 17/NS/ZNZ.523-18/115/2012), Żywcu (opinia z 2 marca 2012r znak NS/NZ/523-5/899/12) i Bielsku - Białej (opinia z 5 marca 2012r znak ONS/ZNZ/523/3/1/12), biorąc pod uwagę wymagania higieniczno - sanitarne i zdrowie ludzi, wyrazili stanowisko, w zakresie swojej właściwości miejscowej, o braku konieczności przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Cieszynie opinią z 5 marca 2012 r. znak ONS ZNS 523/3/12 wyraził natomiast zdanie, iż widzi konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Po analizie materiału dowodowego, w tym karty informacyjnej przedsięwzięcia, biorąc pod uwagę:

1. rodzaj i charakterystyką przedsięwzięcia, tj. przebudowę i w części budowę linii kolejowej po nowym śladzie (całość linii mierzyła ok. 145,172 km – wariant 0, 143,443 km – wariant 1, 140,587 km – wariant 2, 142,663 – wariant 3),
 2. usytuowanie - od Katowic do Zwardonia oraz do granicy państwa z Republiką Czeską za Zebrzydowicami, a co za tym idzie możliwość transgranicznego oddziaływania na środowisko, które jak stwierdzili autorzy karty informacyjnej można zminimalizować przez dobrą organizację prac budowlanych i zapewnienie prowadzenia ciągłego ruchu pociągów pomimo utrudnień,
 3. skalę możliwego oddziaływania – tj. znacznej liczby ludności, na którą będzie oddziaływać inwestycja, co wynika z rozmiarów planowanej inwestycji, m.in. jej przebiegu przez tereny zabudowy mieszkaniowej miast: Katowice, Pszczyna czy Bielsko - Biała,
- postanowieniem 26 marca 2012 r., znak WOOŚ.4201.1.2012.AS2 tut. organ nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Następnie postanowieniem z 23 maja 2012 r. (po upływie terminu na złożenie zażalenia na postanowienie z 26 marca 2012 r.) zawiesił postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, do czasu przedłożenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Pani Halina Sikorska 2 czerwca 2015 r. przedłożyła Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Katowicach trzy egzemplarze raportu o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia (wraz z odpowiednimi wypisami z rejestru gruntów), wobec powyższego ustąpiła przyczyna zawieszenia postępowania administracyjnego i 8 czerwca 2015 r. zostało ono podjęte z urzędu.

Następnie w toku dalszego postępowania tutejszy organ dokonał weryfikacji raportu i dwukrotnie wezwał do jego uzupełnienia.

Przystępując do prac związanych z realizacją inwestycji Inwestor rozpatrywał następujące jego warianty, które zostały opisane w karcie informacyjnej przedsięwzięcia.

WARIANT 0

- 1) Obejmujący odcinek wspólny: Katowice – Czechowice Dziedzice (linie istniejące nr 139, 656);
- 2) odcinek 1: Czechowice Dziedzice – Zwardoń (linia istniejąca nr 139);

- 3) odcinek 2: Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice – granica państwa (linie istniejące nr 93, 150).

WARIANT 1 i 2

- 1) odcinek wspólny: Katowice – Czechowice Dziedzice (linie istniejące nr 139, 656 oraz 2) linie nowo projektowane 641 i 642);
- 3) odcinek 1: Czechowice Dziedzice – Zwardoń (linia istniejąca nr 139);
- 4) odcinek 2: Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice – granica państwa (linie istniejące nr 93, 150).

WARIANT 3

- 1) odcinek wspólny: Katowice – Podlesie (linia nowo projektowana);
 - 2) odcinek 1: Podlesie – Bielsko – Biała – Zwardoń – granica państwa (linia nowoprojektowana);
 - 3) odcinek 2: Podlesie – Żory – Świerklany – granica państwa (linia nowo projektowana).
- Wariant 0 - bezinwestycyjny przebiega po istniejących liniach kolejowych.

W wariantcie 1 planowano wykorzystanie istniejących linii kolejowych, jednak na łukach o zbyt małych promieniach zachodziła konieczność odejścia od obecnego przebiegu w celu zwiększenia promieni łuków, z możliwością poruszania się pociągów z prędkością do 160 km/h.

W wariantcie 2 planowano wykorzystanie istniejących linii kolejowych, z korektami łuków o zbyt małych promieniach z jednoczesnym wybudowaniem „nowego śladu” na odcinku od posterunku odgałęźnego (PODG) Węgierska Górka do stacji (ST) Zwardoń, z jednoczesnym pozostawieniem istniejącej linii kolejowej na tym odcinku, z możliwością poruszania się pociągów z prędkością do 200 km/h.

Wariant 3 był wariantem konstrukcyjnym obejmującym nowobudowane fragmenty linii kolejowej, z możliwością poruszania się pociągów z prędkością do 300 km/h.

Stacje Katowice, Czechowice Dziedzice, Zwardoń oraz Zebrzydowice są wyłączone przez Inwestora z zakresu tego przedsięwzięcia.

Wariantem preferowanym przez Inwestora – PKP PLK S.A. do realizacji był wariant 1. Wybór ten podyktowany był faktem, że w wariantcie tym linie kolejowe objęte przedsięwzięciem będą liniami konwencjonalnymi, po których prowadzony będzie ruch pociągów pasażerskich i pociągów towarowych. Oferta przewozowa odpowiadała obecnemu charakterowi linii kolejowych, z istotnym podniesieniem jej parametrów. Ponadto, linia kolejowa w wariantcie 1 prowadzona miała być po „obecnym śladzie”.

W związku z faktem, iż zaproponowany do realizacji wariant 1 wzbudzał ogromne zainteresowanie i niejednokrotnie sprzeciw społeczności lokalnych – mieszkańców dzielnicy Podlesie w Katowicach oraz biorąc pod uwagę aspekty ekonomiczne, przedkładając raport o oddziaływaniu na środowisko Inwestor ograniczył zakres przedsięwzięcia. Ostatecznie z zamierzenia zostały wyłączone 2 odcinki linii kolejowej nr 139 (w kilometrażu projektowanym):

- 1) Katowice Piotrowice – Tychy (granica wyłączenia wyznaczona na odcinku szlakowym LK NR 139 Tychy-Kobiór) od km 7+150 do km 18+250,
- 2) na odcinku pomiędzy stacją Bielsko Biała Lipnik i Bielsko Biała Leszczyny do stacji kolejowej Zwardoń i granicy państwa, tj. od km 56+000 do km 110+226.

Wobec powyższego, jak również w związku z ostateczną rezygnacją z wariantu 3 (budowa nowej linii kolejowej z możliwością poruszania się po niej z prędkością 300 km/h) raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko zawiera informacje o wpływie planowanego zamierzenia na poszczególne elementy środowiska w wersji pomniejszonej (w stosunku do planów przedstawionych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia). Skutkiem tego było częściowe umorzenie postępowania decyzją Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z 4 sierpnia 2015 r. znak WOŚ.4201.1.2012.AS2.9, w zakresie dotyczącym odcinków wyłączonych z realizacji inwestycji.

W raporcie przeanalizowano następujące warianty planowanego przedsięwzięcia.

Wariant 0 – tzw. bezinwestycyjny jest związany tylko i wyłącznie z utrzymaniem linii kolejowej bez ponoszenia nakładów inwestycyjnych na jej przebudowę rozumianą jako podniesienie wartości jakiegokolwiek z aspektów eksploatacyjnych (bezpieczeństwo, prędkość, awaryjność itp.).

Wariant 1 – inwestycyjny, który polega na wykonaniu prac konstrukcyjnych (korekty przebiegu trasy) pozwalających na podniesienie prędkości jazdy pociągu dla pociągów, odpowiednio, pasażerskich i towarowych, tj. osiągnięcie korzyści ekonomicznej i technicznej bez konieczności ingerencji w środowisko społeczne i naturalne (przyrodnicze), co ma miejsce na większą skalę w wariantie 2. Z tego też powodu wariantem proponowanym przez wnioskodawcę jest wariant 1.

W wariantie 2, podobnie jak ma to miejsce w wariantie 1, linie kolejowe będą liniami konwencjonalnymi, po których prowadzony będzie ruch pociągów pasażerskich w porze dziennej, a ruch pociągów towarowych w porze nocnej. Oferta przewozowa jest nastawiona na międzyaglomeracyjny i międzyregionalny ruch pasażerski, z zachowaniem istniejącego ruchu aglomeracyjnego i odseparowaniem ruchu towarowego. Pod względem eksploatacyjnym wariant 2 jest zbliżony do wariantu rekomendowanego, jednakże ze względu na wypełnienie założeń projektowych, tj. osiągnięcie prędkości w ruchu pasażerskim $V=200/220$ km/h, wymagana jest większa, aniżeli w wariantie 1, zajętość dodatkowych terenów pod budowę w związku ze zmianą geometrii łuków i odcinków szlakowych na wyjściach z łuków skrętnych.

Rozważono wszystkie argumenty w ramach przeprowadzonej wielokryterialnej analizy oddziaływania wariantów planowanego przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska w zakresie m.in.: klimatu akustycznego, form ochrony przyrody, w tym obszarów NATURA 2000, środowiska gruntowo-wodnego, emisji zanieczyszczeń do powietrza, gospodarki odpadami oraz konfliktów społecznych.

Analiza wielokryterialna przeprowadzona dla rozwiązań projektu w wariantach 0, 1, 2 polegała na przeanalizowaniu zalet i wad poszczególnych wariantów. W tym celu określono grupy kryteriów podlegających ocenie. Są to: potrzeby transportowe, ekologiczne, społeczne i ekonomiczne. W grupie kryteriów środowiskowych wskazano następujące szczegółowe kryteria: kolizje przyrodnicze, hałas, wpływ na jakość wód, kolizje ze szlakami migracji dzikich zwierząt, wpływ na jakość powietrza, wielkość populacji narażonej na hałas, wpływ na krajobraz, wpływ na gleby, podział zlewni, gospodarka odpadami, wygrodenienie linii (efekt barierowy), drgania i wibracje.

Z dokonanej analizy wielokryterialnej wynikają następujące wnioski. Pod kątem kryteriów społecznych i ekonomicznych warianty 1 i 2 są takie same. Pod kątem potrzeb transportowych wariant 2 jest korzystniejszy, natomiast z uwagi na kryterium środowiskowe wariant 1 jest bardziej korzystny. W szczególności w mniejszym stopniu będzie on oddziaływał akustycznie (tym samym mniejsza populacja będzie na niego narażona), na krajobraz, na gleby, będzie stanowił mniejszy efekt barierowy oraz w mniejszym stopniu będzie uciążliwy w zakresie drgań. Wariant 1 nie spowoduje znaczącego negatywnego wpływu na obszary Natura 2000 znajdujące się w województwie śląskim oraz na inne elementy środowiska przyrodniczego, którego by nie można było zminimalizować do poziomu akceptowalnego. Na podstawie przeprowadzonej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na elementy przyrodnicze środowiska stwierdzono, iż oddziaływanie na siedliska przyrodnicze, rośliny naczyniowe, grzyby, mszaki, bezkręgowce, ryby, płazy i gady, ptaki oraz nietoperze jest porównywalne w przypadku Wariantu 1 i 2. Kryterium różnicującym oba warianty oprócz wpływu na krajobraz jest przede wszystkim aspekt barierowości planowanej inwestycji oraz wygrodenienie linii kolejowych. Kryterium wpływu na krajobraz uznano za kryterium ilościowo-jakościowe związane zarówno z wyborem wariantu (przebudowa/budowa), jak i rodzajem zastosowanych rozwiązań na etapie budowy/eksploatacji wraz z ich aspektem estetycznym. Warianty 1 i 2, które w dużym stopniu wykorzystują obecny ślad linii kolejowej, nie będą istotnie negatywnie oddziaływać zarówno na formę krajobrazu, jak i percepcję przestrzeni. Linia kolejowa istnieje na tych terenach od 150 lat i zdążyła się już wpisać w krajobraz obszarów, przez które przebiega.

Niemniej jednak w każdym wariancie negatywny wpływ inwestycji na otaczający krajobraz będzie związany z wycinką zieleni i wprowadzeniem nowych elementów infrastruktury kolejowej (np. ekranów akustycznych) oraz dodatkowym zajęciem terenu. Zakres wycinek zieleni i związanej z tym fragmentacji obszarów leśnych jest większy w wariancie 2 niż w wariancie 1. Według autorów raportu, zakładana prędkość w wariancie 2 tj. 220 km/godz wymagałaby wygradzenia na całej długości, przez co przekraczanie linii kolejowych przez zwierzęta poza miejscami wyznaczonymi byłoby niemożliwe. Wygradzenie odcinków linii kolejowych skutkowałoby zatem znacznym wzmożeniem "barierowości" linii. W związku z tym przyjęto, że oddziaływanie przedsięwzięcia w wariancie 2 - na ssaki i korytarze ekologiczne będzie znacznie większe niż w wariancie 1, w którym nie przewiduje się wygradzenia. Ponadto wariant 2 w związku z wygradzeniem linii kolejowej, będzie bardziej zaburzał krajobraz, niż wariant 1. Z szerokiej analizy porównawczej wynika, że wariantem realizacyjnym oraz najkorzystniejszym dla środowiska jest wariant 1. Biorąc pod uwagę powyższe, tutejszy organ stwierdził brak podstaw do podważenia zasadności wyboru wariantu preferowanego oraz przesłanek do wskazania innego wariantu, niż proponowany przez inwestora.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie polegała na podziale przedsięwzięcia na etapy, które będą realizowane w różnym czasie. Inwestycja będzie realizowana w oparciu o szczegółowo przygotowany projekt wykonawczy zawierający m.in. harmonogram faz prowadzonych robót budowlanych. Fazowanie prac zaplanowano z uwzględnieniem potrzeby ciągłego prowadzenia ruchu po liniach kolejowych.

Linie kolejowe będące przedmiotem niniejszego przedsięwzięcia zlokalizowane są na magistrali kolejowej E65/CE65 w ciągu VI Europejskiego Korytarza Transportowego o znaczeniu międzynarodowym (TENT-T) w obszarze multimodalnego Jednolitego Europejskiego Obszaru Transportowego (Single European Transport Area – SEA) na odcinkach linii kolejowych LK Nr 93, 139, 150, 656 oraz nowoprojektowanych 641 i 642. Linie kolejowe Nr 93, 139 i 150 znajdują się w wykazie linii kolejowych (odpowiednio pozycje 45, 65, 75 załącznika do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 17 kwietnia 2013 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 569)), które ze względów gospodarczych, społecznych, obronnych lub ekologicznych mają znaczenie państwowe. Linia kolejowa LK Nr 656 jest łącznicą kolejową pomiędzy linią LK Nr 1 a linią LK Nr 139.

Planowany zakres przedsięwzięcia obejmuje wykonanie:

- 1) torów szlakowych w planie (nowy ślad) i profilu (niweleta toru względem terenu),
- 2) konstrukcji podtorza wraz z odwodnieniem, w tym:
 - a) przekroje poprzeczne szlakowe oraz stacyjne wraz z projektem umocnienia i reprofiliacji skarp,
 - b) rozmieszczenie podstawnych elementów infrastruktury kolejowej (typ, rodzaj toru i rozjazdów, geometria linii, ciągi odwodnieniowe podłużne – drenaż (w tym przepompownie i zbiorniki retencyjne) konstrukcje wsporcze sieci trakcyjnej, ścieżki technologiczne w międzytorzu, itp.),
- 3) budynków oraz zagospodarowanie terenów stacji kolejowych wchodzących w zakres opracowania, dworców, terenów przydworcowych,
- 4) skrzyżowań linii kolejowej z przecinanymi drogami i naturalnymi przeszkodami terenowymi (podziemne przejścia dla pieszych, wiadukty drogowe i kolejowe, estakady, przejścia dla zwierząt, mury oporowe, tunele liniowe, itp.),
- 5) rozwiązań w zakresie skrzyżowań i kolizji z niekolejową infrastrukturą naziemną i podziemną (wodociągi, kanalizacja, gazociągi, sieci energetyczne oraz teletechniczne,
- 6) rozwiązań w zakresie urządzeń sterowania ruchem kolejowym (urządzenia automatyki, systemy śledzenia pociągów, urządzenia łączności przewodowej i radiowej oraz DSAT).

Szczegółowe dane o planowanym przedsięwzięciu, w wariancie realizacyjnym znajdują się w załączniku 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. Faza ta jednak nie będzie znacząco uciążliwa, a dla minimalizacji oddziaływań wskazano w punkcie I.2.A niniejszej decyzji warunki, których przestrzeganie zapewni, że oddziaływanie tej fazy prac będzie miało charakter jak najmniej uciążliwy dla ludzi i środowiska.

W trakcie budowy, źródłem nieorganizowanej emisji substancji do powietrza będzie praca urządzeń i maszyn wykorzystywanych przy budowie, ale także prace, związane z wykonywaniem prac ziemnych, poruszaniem się pojazdów po placu budowy oraz przemieszczaniem surowców, materiałów i odpadów. Użytkowanie sprawnych maszyn i samochodów oraz transport substancji pylistych przykrytych plandekami zmniejszy oddziaływanie na jakość powietrza w rejonie prac budowlanych.

Na etapie realizacji może wystąpić negatywny wpływ omawianego przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne podczas procesów budowlanych związanych z lokalizowaniem zapleczy budowy, przebudową poszczególnych elementów infrastruktury kolejowej i towarzyszącej w zakresie przebudowy torowiska oraz systemu drenaży odwodnienia podtorza, jak i rowów odwadniających, mostów i przepustów, dróg oraz obiektów kubaturowych, na skutek: zamulenia odbiorników w przypadku niekontrolowanego odprowadzania wód opadowych z terenu placów budowy oraz wypłukiwania frakcji pylistej i innych związków chemicznych i biologicznych z kompleksu glebowego z materiałów odpadowych oraz materiałów budowlanych składowanych na czas budowy na placach budowy i stosowanych podczas budowy, zanieczyszczenia cieków zawiesiną podczas prac na obiektach położonych w pobliżu cieków bądź w korytach samych cieków, przenikania do wód powierzchniowych substancji chemicznych z pracujących maszyn, urządzeń budowlanych i pojazdów (np. w wyniku awarii), przedostania się do gruntu ścieków bytowych z zaplecza budowy, czasowego obniżenia poziomu wód podziemnych podczas odwadniania wykopów.

Przedmiotowe linie kolejowe przebiegają przez obszary zasobne w złoża węgla kamiennego (złoża Wujek, Śląsk, Kobiór – Pszczyna, Studzienice, Silesia Głęboka. Kolizje linii kolejowej z udokumentowanymi złożami dotyczą pól górniczych, przez które przechodzą istniejące linie kolejowe 139 i 93. W związku z tym, w prowadzących wydobywanie kopalniach węgla kamiennego zostały ustanowione filary ochronne uwzględniające istniejące linie kolejowe. Czynne kopalnie węgla występują od początku trasy km 1+850 do km 7+150 oraz na wielu odcinkach biegnących na południe i na zachód linii Nr 139 i 93.

Podziemna działalność górnicza wywiera wiele niekorzystnych oddziaływań na powierzchnię terenu i zlokalizowane na niej obiekty. Oddziaływania te, z punktu widzenia potrzeb budownictwa komunikacyjnego są szczególnie istotne w zakresie:

- 1) deformacji powierzchni (ciągłe – nieciągłe) oraz oddziaływań parasejsmicznych (wstrząsy) na obiekty (głównie liniowe) ze względu na ich wrażliwość konstrukcyjną na deformacje podłoża oraz walory użytkowe (stan podtorza i nawierzchni, zwłaszcza bezстыkowej),
- 2) zmian stosunków gruntowo-wodnych wpływających na zagrożenia deformacji użytkowanych obiektów,
- 3) zmian nośności i stateczności budowli ziemnych wymagających dodatkowych wzmocnień konstrukcyjnych,
- 4) modyfikacji konstrukcji nawierzchni torów bezстыkowych zagrożonych przede wszystkim wybozieniem, w przypadku wystąpienia superpozycji oddziaływań termicznych i tzw. „spęływania” podłoża górniczego.

Na potrzeby przedmiotowego projektu zostało wykonane w roku 2010 w Głównym Instytucie Górnictwa opracowanie pt.: „Ekspertyza dotycząca terenów górniczych i pogórnich w obrębie projektowanych tras kolei dużych prędkości w ramach Studium Wykonalności E65 Południe”. Ekspertyza GIG wykazała, że szczegółowa lokalizacja obszarów i terenów górniczych (dla wariantów 1 i 2), w rejonie przedsięwzięcia kształtuje się następująco:

- 1) km 1+820 – ok. 2+000 – zniesiony obszar górniczy „Katowice I” – znajduje się na trasie linii Nr 139,
- 2) km ok. 2+000 – ok. 4+000 – aktualny obszar górniczy „Katowice – Brynów” – znajduje się na trasie linii Nr 139,
- 3) km ok. 4+000 – ok. 5+000 – aktualny obszar górniczy „Stara Ligota I” – znajduje się na trasie linii Nr 139,
- 4) km ok. 2+000 – ok. 6+000 – teren górniczy „Katowice – Brynów – Ligota” – znajduje się na trasie linii Nr 641/642,
- 5) km ok. 3+000 – ok. 6+000 – aktualny obszar górniczy „Giszowiec I” – oddalony o około 1,5 km od linii Nr 139,
- 6) km ok. 0+000 – ok. 3+000 – aktualny obszar górniczy „Bogucice” – oddalony o około 1 km od linii Nr 139,
- 7) km ok. 36+000 – ok. 41+000 – aktualny obszar górniczy „Czechowice II” – oddalony o około 0,1 km od linii Nr 139,
- 8) km ok. 36+000 – ok. 42+000 – aktualny obszar górniczy „Goczałkowice Zdrój” – znajduje się na trasie linii Nr 139,
- 9) km ok. 63+000 – ok. 64+000 – aktualny obszar górniczy „Zabłocie – Korona” – oddalony o około 0,1 km od linii Nr 93,
- 10) km ok. 62+000 ok. 63+000 – aktualny obszar górniczy Zabłocie – na trasie linii Nr 93,
- 11) km ok. 65+000 – ok. 66+ 00 – aktualny obszar górniczy Zabłocie V – około 0,1 km od linii Nr 93.

Analiza warunków geologiczno-górnich w pasie projektowanej linii kolejowej pod kątem zagrożenia wystąpieniem deformacji nieciągłymi pokazała, że w jej podłożu lub bezpośrednim sąsiedztwie występują zarówno pierwotne pustki górnicze (chodniki, komory, niezasypane lub niewłaściwie zlikwidowane szyby i szybiki), jak i wtórne pustki powstałe w wyniku zawału pustek pierwotnych oraz rozwoju form krasowych, których ocena za pomocą metod analitycznych ze względu na niedostatecznie udokumentowany charakter historyczny, jest niewiarygodna i nieskuteczna. W tych warunkach jedynymi metodami pozwalającymi na rozpoznanie stanu górotworu są metody geofizyczne.

W celu uzdatnienia podłoża na trasie przedmiotowej linii kolejowej planuje się przyjęcie następującej metodyki:

- 1) w wyznaczonych miejscach należy wykonać otwory kontrolno-iniekcyjne z pozyskaniem rdzenia. W miejscach nad szybami i szybikami trzeba wykonać otwory w celu oceny stopnia konsolidacji materiału zasypowego. Otwory takie należy wykonać pod nadzorem uprawnionego i doświadczonego geologa;
- 2) należy przeprowadzić pomiary położenia i wielkości pustek i rozluźnień w górotworze wokół otworu za pomocą georadaru otworowego, a na odcinkach otworu niezabezpieczonych rurą obsadową wykonać rozpoznanie kamerą otworową. W przypadkach rozpoznania pustek niemających kontaktu z odwierconym otworem należy wykonać dodatkowy otwór do zatłoczenia materiału podsadzkowego;
- 3) należy zatłoczyć materiał podsadzkowy przez otwór kontrolny według technologii dostosowanej do stwierdzonych warunków geologicznych i górniczych. Decyzję dotyczącą szczegółowej technologii uzdatnienia podłoża podejmuje kierownik robót w porozumieniu z nadzorującym pracę uprawnionym geologiem po wykonaniu otworu kontrolnego i po planowanych badaniach geofizycznych otworowych. W otworach podsadzkowych iniekcje materiału podsadzkowego należy zakończyć w odległości od 1,0m do 1,5m poniżej planowanego poziomu spodu wzmocnienia konstrukcji torowiska. Pozostawienie trzonów otworów iniekcyjnych utworzonych ze stwardniałego iniektu, o sztywności większej od otaczającego ośrodka, może spowodować naruszenie ciągłości wykonanych w późniejszym etapie wzmocnień konstrukcji nawierzchni. Należy wykonać wtórne geofizyczne pomiary oceny efektywności wypełnienia pustek i stref rozluźnień metodami identycznymi jak w etapie wstępnym;
- 4) wyrobiska szybowe należy przykryć w każdym przypadku płytą żelbetową. Na odcinkach, gdzie istnieje duże zagęszczenie szybików, o trudnej do odtworzenia lokalizacji, należy rozważyć zastosowanie walca wibracyjnego.

Dla wszystkich odcinków linii E65 – Południe zlokalizowanych na terenach górniczych można zatem dla zredukowanej okresowo prędkości ~60km/h dopuścić 0/I kategorię terenu górniczego. Zwiększenie odporności kolejowych obiektów liniowych wymaga stosowania wzmocnień konstrukcyjnych podłoża gruntowego – głównie w wykopach, za pomocą odpowiednio dobranych materiałów geosyntetycznych. Określenie wytrzymałości zbrojenia geotekstylnego wymaga szczegółowych obliczeń. Dla założonego okresu eksploatacji (~100 lat dla linii magistralnych), prognozowanych obciążeń i warunków środowiska należy każdorazowo sprawdzić dwa warunki: wytrzymałość na rozciąganie oraz dopuszczalne odkształcenia.

Praca ciężkich maszyn kolejowych, np. ciężkich płyt zagęszczających, dynamicznych stabilizatorów podsypki, mechanicznych oczyszczarek podsypki, podbijarek torowych samoniwelujących oraz palownic może być źródłem ponadnormatywnych drgań propagujących się w podłożu oraz zapylenia.

W zależności od struktury profilu glebowego, jego miąższości i rodzaju skały macierzystej odległość ta jest określana na 50 m. Drgania, szczególnie związane z zagęszczaniem gruntu czy warstw nawierzchniowych, mogą mieć także istotny wpływ na zachowanie się podłoża pod budynkami w postaci osiadań lub osuwania się skarp i zboczy itp. oddziaływań. Zależy to od rodzaju i struktury podłoża gruntowego do głębokości kilku-kilkunastu metrów w głąb. Stopień wpływu drgań i wstrząsów jest też związany: ze stanem obiektu poddanego drganiom i z odległością tego obiektu od źródła drgań. Biorąc pod uwagę brak metod prognozowania drgań maszyn pracujących na placu budowy na obiekty budowlane, zagadnienie wpływu drgań na budynki podczas prac budowlanych powinno zostać rozwiązane na etapie projektu budowlanego i wykonawczego, gdy znanych jest więcej szczegółów dotyczących zarówno proponowanych technologii budowy, jak i wyników badań geologicznych itp. Szczególną uwagę należy zwrócić na obiekty: znajdujące się w odległości do 50 m od pracujących urządzeń będących źródłami znaczących drgań oraz dalsze obiekty, o ile z ocen wyników badań geologicznych wypływa wnioski o dobrych warunkach rozprzestrzeniania się drgań w gruncie.

Uwagi wnoszone przez strony postępowania – mieszkańców ul. Warzywnej i Siennej jak również Piotrowickiej 114, 116, 118 w Katowicach poskutkowały zapewnieniem Inwestora o uwzględnieniu, w zakresie drgań, w projekcie budowlanym nowego odcinka linii kolejowej 641, 642. Wykonana zostanie inwentaryzacja budynków w pierwszej linii zabudowy na odcinku od km 0,000 – 0,200 przed rozpoczęciem robót oraz pomiary drgań w budynku referencyjnym przed rozpoczęciem robót budowlanych oraz w trakcie realizacji, jak również przeprowadzona będzie symulacja drgań od projektowanego odcinka linii kolejowej i wykonane zabezpieczenia, o ile wynik symulacji wykaże, że są potrzebne. Wobec powyższego tutaj organ nałożył obowiązek przeanalizowania tego zagadnienia na etapie sporządzania projektu budowlanego.

Przystępując do prac związanych z zagadnieniem oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na zabytki, autorzy raportu przeanalizowali teren, w odległości do 250 m od granicy terenu planowanego przedsięwzięcia pod kątem ich występowania. Zidentyfikowano szereg obiektów zabytkowych zlokalizowanych w niedalekim sąsiedztwie linii kolejowych, są to przede wszystkim budynki mieszkalne (domy i kamienice, których jest najwięcej), dworce kolejowe, zabudowania gospodarcze, usługowe, produkcyjne oraz cmentarze. Zostały one zidentyfikowane na podstawie wpisów w rejestrze zabytków, wojewódzkiej i gminnych ewidencjach zabytków oraz miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Najwięcej zabytków nieruchomych w pobliżu linii kolejowej występuje w Bielsku – Białej, Goczałkowicach, Czechowicach-Dziedzicach oraz Katowicach.

Za narażone na potencjalne oddziaływanie inwestycji uznano zabytki kubaturowe znajdujące się w zasięgu do 50 m od granic inwestycji. W ramach prac przewiduje się rozbiórkę budynku sklasyfikowanego w gminnej ewidencji zabytków jako budynek mieszkalny przy ul. Żelaznej 5 w Kobiórze.

Znaczące skupiska stanowisk archeologicznych występują na terenie gmin: Czechowice-Dziedzice, Strumień, Zebrzydowice. W pozostałych przypadkach są to stanowiska pojedyncze i występują w mniejszym zagęszczeniu wzdłuż całej trasy.

W rejonach skupisk stanowisk archeologicznych należy liczyć się z podwyższonym ryzykiem trafienia na zabytki w trakcie prac budowlanych. W pasie o szerokości 500 m znajduje się 26 stanowisk archeologicznych, w tym 9 w odległości do 50 m od granic terenu przedsięwzięcia.

W celu ochrony zabytkowych obiektów przed negatywnymi oddziaływaniami należy unikać lokalizowania placów manewrowych, placów magazynowych, miejsc postoju maszyn, urządzeń i pojazdów, jak również przebiegu dróg tymczasowych w ich bezpośrednim sąsiedztwie. Aby ograniczyć ryzyko wystąpienia uszkodzeń podczas robót prowadzonych ciężkim sprzętem, w bezpośrednim sąsiedztwie zabytków (na powierzchni terenu) zaleca się w miarę możliwości wykorzystanie urządzeń ręcznych.

W celu ochrony elewacji budynków zabytkowych położonych bezpośrednio w obszarze prowadzonych robót przed nadmiernym pyleniem, roboty powinno się prowadzić w sposób powodujący jak najmniejszą emisję zanieczyszczeń pyłowych do powietrza. Nadmierne pylenie można ograniczyć stosując się do następujących zasad:

- 1) utrzymując w czystości teren inwestycji oraz obszary sąsiednie,
- 2) zabezpieczając materiały sypkie, pyłące przewożone na środkach transportu,
- 3) zapobiegając nadmiernemu pyleniu podczas stosowania materiałów sypkich,
- 4) w razie potrzeby zraszanie powierzchni dróg dojazdowych i/lub terenu inwestycji.

Transport materiałów i prace wyburzeniowe to przede wszystkim źródło zapylenia: pylenie z wyznaczonych tymczasowo dróg, pylenie z przewożonych (jak również magazynowanych) sypkich materiałów budowlanych, gruzu.

Bezpośrednio na trasie inwestycji występują stanowiska archeologiczne, np. AZP 107-48/7 (Bielsko-Biała). Stanowią one małą wartość poznawczą, niemniej prace budowlane w tych rejonach odbywać się muszą pod ścisłym nadzorem archeologicznym. Inwestor ma świadomość, że w przypadku natrafienia w trakcie realizowania inwestycji na niezewidencjonowane stanowiska archeologiczne konieczne będzie przeprowadzenie badań archeologicznych. Ich forma i zakres zostaną wtedy określone w oparciu o konkretne rozwiązania projektowe, oraz o właściwe przepisy prawa obowiązujące w tym zakresie.

Zaplanowane prace modernizacyjne zlokalizowane będą poza terenami ochrony bezpośredniej ujęć wód powierzchniowych i podziemnych, a zatem realizacja inwestycji nie wpłynie negatywnie na jakość i zasobność wód ujmowanych na cele społeczno-gospodarcze z najbliższych ujęć wód powierzchniowych. Większość prac modernizacyjnych wykonywana będzie po istniejącym śladzie torowiska, a więc w miejscu, gdzie nie występują ujęcia wód. W przypadku ujęcia wód powierzchniowych – Goczałkowice Zdrój (LK Nr 93 od km 55+350-69+455) zaplanowane prace modernizacyjne nie obejmą go i nie przewiduje się, aby prace modernizacyjne prowadzone w obrębie strefy ochrony pośredniej ujęcia naruszyły przepływy, charakterystykę hydromorfologiczną zbiornika czy elementy hydrologiczne, istotne z punktu poboru wody na tym ujęciu. Dla pozostałych ujęć nie wyznaczono stref ochrony pośredniej. Analizowane ujęcia posiadają jedynie strefę ochrony bezpośredniej, która ogranicza się zazwyczaj do odcinka brzegu, a więc nie występuje kolizja przedmiotowej linii z tym strefami. Jak wynika z dokumentacji nie dojdzie do naruszenia celów ochrony ustanowionych w obowiązujących pozwoleniach wodnoprawnych lub innych dokumentach prawnych dla tych ujęć. Nie przewiduje się zatem oddziaływania na strefy ochrony bezpośredniej i pośredniej analizowanych najbliższych (do 100 m od torowiska) ujęć wód powierzchniowych.

W dokumentacji wskazano tereny o wysokim stopniu wrażliwości środowiska gruntowo-wodnego na zanieczyszczenia, w tym wód powierzchniowych i podziemnych, gdzie nie należy lokalizować zaplecza budowy. Warunek wykluczający te tereny z organizowania zapleczy budowy wskazano w sentencji decyzji, wskazując jednocześnie działania prewencyjne dotyczące zapleczy budowy i baz materiałowo-sprzętowych w celu ochrony wód i gleby. Autorzy dokumentacji wskazali na możliwość zlokalizowania zapleczy na terenach stacji Katowice, Tychy, Pszczyna, Kobiór, Zabrzeg Czarnolesie, Chybie, Pruchna, co z punktu widzenia ochrony środowiska gruntowo-wodnego byłoby korzystne. Ponadto w celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego tereny zapleczy, baz materiałowych i sprzętowych winny posiadać utwardzone podłoże, jako działanie zabezpieczające przed migracją zanieczyszczeń w głąb podłoża w przypadku awaryjnego uwolnienia się substancji (na skutek awarii lub rozlania) oraz być wyposażone w odpowiednią ilość i rodzaj sorbentów

pozwalających na skuteczne i sprawne zneutralizowanie ewentualnych wycieków substancji do środowiska.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie związane z koniecznością wykonywania wykopów głębokich mogących powodować powstanie leja depresji o granicach znajdujących się poza granicami terenu w posiadaniu inwestora i nie będzie związane z przerwaniem poziomów wodonośnych na obszarach mogących powodować zmiany położenia oraz wielkości rezerw zasobów wód podziemnych. Jak wynika z dokumentacji sprawy szczelne przegrody wbijane do poziomu fundamentowania stanowią skuteczną izolację przed drenowaniem terenów przyległych, ograniczają konieczność odwonienia wykopów, powstanie leja depresji i wystąpienie negatywnych oddziaływań na środowisko wodno-gruntowe spowodowanych odwodnieniem. Przewiduje się, że okres odpompowywania wód z wykopów będzie krótki, a objętość odprowadzanych wód będzie minimalna z uwagi na sposób (ścianki szczelne) oraz objętość prowadzonych wykopów. Zatem nie przewiduje się wystąpienia ewentualnych zaburzeń w przepływach i podpiętrzaniu wody. Warunek stosowania przegród pionowych tj.: ścianek szczelnych (grodzic) określono w sentencji decyzji, w celu ograniczenia zasięgu wpływu prac budowlanych na środowisko wodne i gruntowe do terenu budowy. Ze względu na planowany na etapie realizacji zakres prac, przy zalecanych w niniejszej decyzji środkach minimalizujących nie przewiduje się znaczącego wpływu inwestycji na położenie zwierciadła wód podziemnych, wielkości rezerw zasobów wód podziemnych oraz stanu chemicznego.

Z uwagi na planowany zakres prac budowlanych oraz zidentyfikowane na etapie budowy uciążliwości dla środowiska gruntowo-wodnego, a także zaproponowane w materiale dowodowym działania minimalizujące wpływ etapu budowy przedsięwzięcia w sentencji decyzji sformułowano warunki na etapie realizacji inwestycji. W związku z pracami realizowanymi w korycie i w sąsiedztwie cieków określono warunki ograniczające wpływ budowy na ciek wodny, w tym nałożono obowiązek prowadzenia prac w rejonie cieków z zachowaniem ich drożności oraz stosowaniem zabezpieczenia przed przedostawaniem się do wód powierzchniowych zanieczyszczeń np. ziemi z wykopów, odpadów.

Określono również warunki organizacyjno-techniczne, pozwalające na zmniejszenie zagrożenia wystąpieniem zanieczyszczenia wód gruntowych i ziemi, w szczególności w zakresie: lokalizowania i odpowiedniego zorganizowania baz materiałowo-sprzętowych, miejsc tankowania oraz konserwacji sprzętu, sposobu składowania materiałów budowlanych, odpadów niebezpiecznych i materiałów pędnych i gospodarowania ściekami bytowymi. Na etapie realizacji inwestycji jako warunek określono, aby sprzęt ciężki był tankowany w miejscach do tego wyznaczonych (stacje paliw) lub w specjalnie w tym celu przeznaczonych miejscach (w granicach terenu robót – terenu kolejowego, będącego zapleczem budowy). Na terenie budowy i zaplecza budowy nie przewiduje się mycia pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych. Ponadto utrzymanie w czystości kół pojazdów opuszczających teren budowy nie będzie źródłem ścieków z mycia kół pojazdów, gdyż przewiduje się mechaniczne oczyszczenie kół z błota bez użycia wody. Ścieki bytowe z zapleczy budowy będą odprowadzane do zbiorników bezodpływowych i przekazywane uprawnionym podmiotom do dalszego zagospodarowania.

Oceny wpływu na stan ekologiczny wód dokonano z uwzględnieniem kryteriów zawartych w: załączniku Ramowej Dyrektywy Wodnej 2000/60/WE, rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 listopada 2011r. w sprawie klasyfikacji stanu ekologicznego, potencjału ekologicznego i stanu chemicznego jednolitych części wód powierzchniowych (Dz. U. z 2011 r. Nr 258, poz. 1549) oraz rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 21 lipca 2016 r. w sprawie sposobu klasyfikacji stanu jednolitych części wód powierzchniowych oraz środowiskowych norm jakości dla substancji priorytetowych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1187). Elementami jakości dla oceny stanu ekologicznego wód płynących są składniki nie tylko biotyczne, ale też abiotyczne.

Składnikami biotycznymi są:

- 1) fitoplankton,
- 2) fitobentos,
- 3) makrofity,

- 4) makrobezkręgowce bentosowe,
- 5) ichtiofauna.

Wśród składników abiotycznych znajdują się między innymi hydromorfologiczne wspierające elementy biologiczne, w skład których wchodzi:

- 1) ciągłość morfologiczna cieku,
- 2) zmienność głębokości i szerokości cieku,
- 3) struktura i skład podłoża cieku,
- 4) struktura strefy nadbrzeżnej.

Stwierdzono, że planowe przedsięwzięcie ze względu na fakt, że jest przedsięwzięciem liniowym zlokalizowane jest łącznie na 17 Jednolitych Częściach Wód Powierzchniowych:

- a) 2 znajdują się w obszarze dorzecza Odry, region wodny Górnej Odry i są to: Kłodnica do Promnej (kod: RW60006116159) oraz Pietrówka z dopływami (kod: RW 600061146999),
- b) pozostałe 15 znajduje się w obszarze dorzecza Wisły, region wodny Górnej Wisły i są to: Potok Żwakowski (kod: RW200017211849), Gostynia do starego koryta (kod: RW200017211851), Stare koryto Gostyni i jezioro Papropany kod: RW20000211852), Korzenica (kod: RW200017211689), Dokawa (kod: RW200017211669), Pszczynka do zbiornika Łąka do ujścia (kod: RW20001921169), Wisła od Bładnicy do zb. Goczałkowice (kod: RW20009211159), Wisła od Zb. Goczałkowice do Białej (kod: RW20001921139), Zbiornik Goczałkowice (kod: RW20000211179), Iłownica (kod: RW20006211299), Wapienica (kod: RW200012211289), Bajerka (kod: RW20006211172), Młynka 2 (kod: RW200002111569), Knajka (kod: RW2000621115729), Biała (kod: RW200012211499).

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

Dla naturalnych części wód (Kłodnica do Promnej, Potok Żwakowski, Stare koryto Gostyni, Korzenica, Dokawa, Knajka, Biała) celem będzie osiągnięcie co najmniej dobrego stanu ekologicznego.

Dla wód silnie zmienionych i sztucznych (Gostynia do starego koryta, Pszczynka od zbiornika Łąka do ujścia, Wisła od Bładnicy do zbiornika Goczałkowice, Wisła od zbiornika Goczałkowice do Białej, Zbiornik Goczałkowice, Iłownica, Wapienica, Bajerka, Młynka 2 [sztuczna], Pietrówka z dopływami) 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, morfologiczne i fizykochemiczne) dotyczyć będą prac odwodnieniowych i obiektowych.

Projektowany zakres prac nie naruszy: elementów hydromorfologicznych, reżimu hydrologicznego wód płynących oraz nie będzie naruszać ciągłości biologicznej koryt przecinanych cieków. Planowany zakres prac wymaga zabezpieczenia koryta oraz jego brzegów przed dostawaniem się m.in. zanieczyszczeń stałych i płynnych. Prace na obiektach nad ciekami należy zaprojektować w sposób minimalizujący oddziaływanie ciężkiego sprzętu budowlanego na strukturę morfologiczną doliny cieku.

Modernizowane obiekty (mosty/wiadukty/rowy) oraz budowa nowych nie mogą stanowić przeszkody, która mogłaby zaburzyć ciągłość biologiczną cieku i wpływać na rozwój organizmów wodnych. Ze względu na zakładany zakres prac budowlanych w związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się naruszenia elementów biologicznych cieków, przez które przechodzić będzie linia kolejowa oraz na których prowadzone będą roboty budowlane w zakresie przebudowy/budowy obiektów inżynierskich. Zasadniczy zakres prac – przebudowa infrastruktury kolejowej i jej towarzyszącej prowadzony będzie w znacznej odległości od cieków. Jedynie prace prowadzone na samych obiektach inżynierskich mogą być wykonywane w samych korytach cieków lub ich pobliżu. Największa ingerencja w koryto cieku w przeliczeniu na długość JCWP – rzeka Pietrówka, dopływ spod Podświnioszowa, wyniesie 0,3%, co jest związane

z niewielką ingerencją punktową. Mniejsze obiekty na małych ciekach wykonywane będą przy zarurowaniu cieków na czas prowadzenia robót budowlanych. Z uwagi na niemożliwość uniknięcia ingerencji w koryta cieków zakłada się ich odtworzenie i docelowe wyłożenie dna oraz brzegów narzutem kamiennym bądź materacami gabionowymi, włącznie z odcinkami poniżej oraz powyżej obiektów na długości 5-10m. W przypadku szerszych rzek roboty budowlane mogą być prowadzone niezależnie na obu brzegach, w wygradzeniach ze ścianek szczelnych. Zdegradowane w wyniku prowadzenia robót brzegi koryt rzecznych zostaną odtworzone i wyłożone narzutem kamiennym bądź materacami gabionowymi, z 5 - 10 m odcinkami powyżej oraz poniżej obiektów.

W związku z niewielką ingerencją punktową w koryta cieków przewiduje się, że nie dojdzie do ograniczenia elementów biologicznych w zakresie składu i liczebności fitoplanktonu, makrofitów, fitobentosu oraz innych bezkręgowców zamieszkujących toń wodną. W związku z prowadzonymi pracami może dojść do tymczasowego wzrostu stężenia zawiesiny ogólnej poniżej punktu prowadzonych prac/punktu zrzutu wód. Ocenia się, że tymczasowe odcinkowe zwiększenie zawiesiny ogólnej w korycie rzeki nie doprowadzi do degradacji organizmów wodnych w analizowanych odcinkach JCWP.

Ze względu na brak konieczności przegrodzenia/przekładania cieków na etapie budowy nie przewiduje się oddziaływania na gatunki ichtiofauny – brak oddziaływania na gatunki migrujące ryb. Należy stwierdzić, że czynnikiem mogącym mieć wpływ na przedstawicieli gatunków ichtiofauny będzie hałas podczas prac budowlanych. Jednakże z uwagi na lokalny zasięg prowadzonych prac oraz ich tymczasowy charakter, jego wpływ będzie lokalny i ograniczony w czasie. Przy zachowaniu prawidłowych zasad BHP i sztuki budowlanej nie dojdzie również do zanieczyszczenia wód. Zaplanowane prace modernizacyjne nie będą przyczyną zmian elementów fizykochemicznych w zakresie: temperatury wody, natlenienia, zasolenia oraz odczynu pH. Należy jednakże stwierdzić, że może dojść jedynie do czasowego zmętnienia wody (wzrostu stężenia zawiesiny ogólnej) na skutek prowadzenia prac w bliskim sąsiedztwie cieku lub nad ciekiem (obiekty inżynieryjne). Prace te wymagać będą stosowanego zabezpieczenia koryta rzeki (siatki) oraz jego brzegów przed dostawaniem się ziemi oraz innych elementów stałych.

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się istotnego wpływu przedsięwzięcia na JCWP.

Przekazane wyjaśnienia dowodzą, że 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.

Z oceny oddziaływania na środowisko wynika, że prace w zakresie obiektów kolejowych nie wpłyną w sposób negatywny na stan jakościowy i ilościowy wód powierzchniowych. Nie dojdzie do przekształceń charakterystyk hydromorfologicznych cieków, biologicznych i fizykochemicznych. Realizacja przedsięwzięcia nie naruszy istniejącego stanu/potencjału ekologicznego analizowanych JCWP, ani nie spowoduje przesunięcia w czasie wyznaczonych celów środowiskowych dla JCWP.

Etap eksploatacji linii kolejowej nie będzie związany z naruszeniem elementów:

- 1) hydromorfologicznych cieków przecinanych przez planowane przedsięwzięcie; zmodernizowane torowisko oraz obiekty inżynieryjne przecinające cieki będą elementami wydzielonymi w hydrografii terenu, a ich eksploatacja nie naruszy reżimu hydrologicznego wód oraz ciągłości biologicznej cieków; 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 ciekiem, eksploatacja linii odbywać się będzie poprzez zmodernizowane obiekty inżynieryjne;
- 2) biologicznych cieków; tereny kolejowe tak jak ma to miejsce obecnie stanowiąc będą wydzielony pas komunikacyjny, po którym prowadzony będzie ruch taboru szynowego; elementy biologiczne cieków sąsiadujących nie ulegną degradacji; nie dojdzie do zmian bioróżnorodności i ilości fitoplanktonu, fitobentosu, makrofitów i ichtiofauny;

- 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 biogennych.; torowisko linii będzie odwadnianie za pomocą rowów trawiastych, a na stacjach kolejowych poprzez kanalizację deszczową i drenaż odwadniający.

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

Przedsięwzięcie przebiegać będzie w granicach następujących jednolitych części wód podziemnych (JCWPd): w obszarze dorzecza Wisły nr 134,141,142,143 i w obszarze dorzecza Odry 133 i 140. Jak wynika z dokumentacji sprawy przedsięwzięcie zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji nie będzie oddziaływać na JCWPd w zakresie stanu ilościowego – wpływ na położenie zwierciadła wód podziemnych, wielkość rezerw zasobów wód podziemnych oraz stanu chemicznego – wpływ na elementy fizykochemiczne (brak emisji ścieków).

Biorąc pod uwagę rodzaj i przewidywane oddziaływanie przedsięwzięcia uznano, że przedsięwzięcie (w zakresie wpływu na stan chemiczny jcwp i jcwpd oraz stan ilościowy jcwpd) nie spowoduje nieosiągnięcia celów środowiskowych jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych zawartych w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły i Odry.

Z materiałów dowodowych wynika, że prace modernizacyjne nie naruszą wielkości i dynamiki przepływu wód. Nie spowodują one przerwania ciągłości hydrologicznej cieków, nad którym lub w obrębie, którego będą prowadzone roboty budowlane.

Prace na obiektach nad ciekami mogą wymagać wykonania umocnień brzegowych, wycinki zieleni oraz odmulenia dna odcinka cieków. Planowany zakres prac nie spowoduje zmienności głębokości i szerokości cieków. Nie dojdzie do zmian struktury i składu morfologicznego podłoża cieków. Może dojść jedynie do odcinkowej zmiany struktury nadbrzeżnej w wyniku wykonania przymusowych umocnień brzegowych i profilowania linii brzegowej.

W zakres przedsięwzięcia wchodzi modernizacja odwodnienia budowli kolejowych, a także budowa lub przebudowa odwodnienia dróg i przejazdów. Odwodnienie dróg dojazdowych przewiduje się w większości, jako niezależne od systemu odwodnienia linii kolejowych. Na analizowanym obszarze kolejowym występuje w większości system odwodnienia powierzchniowego z odprowadzeniem wody z podtorza bezpośrednio do rowów (z umocnieniami korytkowymi na dnie lub bez), jak i drenażu wgłębnego pomiędzy torami i jako system połączony z rowami oraz bezpośrednio do istniejących sieci kanalizacji deszczowej. Wody z rowów, które nie są bezpośrednio połączone z odbiornikiem, np. ciekami, rzeką lub kolejnym rowem, zbierane będą przez studzienki wpadowe i odprowadzane dalej systemem kanalizacyjnym do docelowego odbiornika. Jak wynika z dokumentacji sprawy autorzy raportu przedstawili szczegółowo planowany system odwodnienia budowli kolejowej oraz przeanalizowali całościowo oddziaływanie systemu odwodnienia na stosunki gruntowo-wodne, w tym przeprowadzono analizę możliwości przejścia przewidywanych ilości wód z odwodnienia podtorza i dróg przez ciek, rowy i kanalizację, będące odbiornikami wód, oraz wpływu ilości zrzucanej wody na przepływy w cieku i tereny położone poniżej miejsca zrzutu (wpływ na lokalne stosunki hydrologiczne). Wszystkie systemy odwodnienia dróg oraz obiektów inżynierskich są wprowadzone do rowów kolejowych. Zatem analiza przeprowadzona dla zrzutów wody z rowów kolejowych zawiera w sobie również elementy włączone do tych rowów, tj. drogi i obiekty inżynierskie. W ramach przeprowadzanych analiz technicznych zaproponowano rozwiązania zapewniające odpowiednią przepustowość systemów odwodnienia, mające na celu skuteczne i bezpieczne, dla terenów przyległych oraz terenów leżących poniżej punktów zrzutów wód opadowych, odprowadzenie wód do odbiorników (również w czasie występowania ekstremalnych zjawisk pogodowych, takich jak ulewy czy podtopienia, wynikających z przewidywanych zmian klimatycznych). W raporcie przyjmując współczynniki intensywności opadów uwzględniano prognozowane zmiany klimatu, a przy planowaniu

systemów odwodnienia wzięto pod uwagę ich zabezpieczenie na wypadek zjawisk ekstremalnych wynikających ze zmian klimatu. Z uwagi na już ukształtowane w wyniku doświadczeń historycznych odprowadzenie wód bezpośrednio do odbiorników (cieków) na przedmiotowej inwestycji nie zastosowano zbiorników retencyjnych. Rowy trawiaste zmniejszą maksymalne natężenia odpływu opadu atmosferycznego, ograniczając w ten sposób erozję w odbiornikach, a także wpłyną korzystnie na bilans wodny danego terenu.

Planowane przedsięwzięcie przecina strefę ochrony pośredniej Zbiornika Goczałkowickiego na długości około 14 km od km 55+300 do km 69+450 linii kolejowej Nr 93. W uzupełnieniu inwestor odniósł się do zakazów jakie obowiązują w związku z Rozporządzeniem nr 2/2010 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach z dnia 17 czerwca 2010 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wód powierzchniowych Goczałkowice, powiat pszczyński, województwo śląskie, a które w sposób bezpośredni lub pośredni mogą być związane z przebudową, czy eksploatacją linii kolejowej, w tym:

- zakazu [...] wprowadzania ścieków do wód lub do ziemi. Eksploatacja linii kolejowej nie będzie się wiązała z możliwością wprowadzania ścieków do wód lub do ziemi, gdyż pociągi korzystające z przedmiotowej inwestycji będą posiadały zamknięty układ sanitarny. Na etapie realizacji, dzięki zastosowaniu zaproponowanych działań minimalizujących m.in.: zapewnienie pracownikom toalet, ze szczelnym obiegiem sanitarnym, również nie dojdzie do możliwości wprowadzenia ścieków do wód lub do ziemi,
- zakaz budowy (...), dróg za wyjątkiem lokalnych klasy L i dojazdowych klasy D oraz torów kolejowych. Na terenie objętym pośrednią strefą ochronną, w ramach prowadzonych prac nie przewiduje budowy nowych torów kolejowych lecz przebudowę istniejącej linii kolejowej,
- zakaz stosowania środków ochrony roślin za wyjątkiem tych, których stosowanie w strefach ochronnych ujęć nie jest zabronione. Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe posiada środki ochrony roślin, których stosowanie nie jest zabronione w strefach ochronnych i jedynie takie środki będą stosowane w tych miejscach.

Ze względu na fakt, że przebieg planowanego przedsięwzięcia przecina GZWP nr 346 dla GW2000142 i GZWP nr 448 dla GW2000143 oraz strefę ochronną ujęcia wód powierzchniowych Goczałkowice, w związku z realizacją inwestycji, zaproponowano w uzupełnieniu, w celu przeciwdziałania zagrożeniu środowiska wodnego, zastosowanie szczelnego systemu odwodnienia poprzez wbudowanie geosyntetyków w konstrukcję torowiska, umieszczonych pomiędzy warstwą podsypki i podtorza, posiadających parametry izolacyjne, tj. uniemożliwiających penetrację profilu przez potencjalne zanieczyszczenie typu ciekłego, a ponadto wykonanie po obu stronach torowiska rowów szczelnych umocnionych poprzez zastosowanie geomembran, tj. materiału uniemożliwiającego pionową penetrację profilu glebowego przez wody opadowe. Powyższe sposoby minimalizacji dotyczą następujących odcinków: GZWP nr 346: LK Nr 139 od km 30+430 do km 32+110 i od km 34+800 do km 37+330; GZWP nr 448: LK Nr 139 od km 46+540 do km 56+000; Strefa ochronna ujęcia wód powierzchniowych Zbiornika Goczałkowickiego: LK Nr 93 od km 55+300 do km 69+450.

Zastosowanie szczelnego systemu odwodnienia podtorza na ww. odcinkach zabezpieczy obszary szczególnie wrażliwe również w przypadku wystąpienia wypadku w ruchu kolejowym przebiegającego z uwolnieniem przewożonych substancji.

Zgodnie z wyjaśnieniami autorów raportu linia kolejowa na odcinku od st. Czechowice Dziedzice do st. Pruchna sąsiaduje z obszarami szczególnie zagrożonych powodzią, lecz nie jest objęta tym obszarem.

W związku z powyższym stwierdzono, że zaplanowane rozwiązania oraz warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w zakresie ochrony środowiska wodnego pozwolą na wyeliminowanie lub ograniczenie wpływu etapu budowy i eksploatacji inwestycji na środowisko wodne.

Nie przewiduje się emisji ścieków technologicznych w fazie realizacji. Natomiast ścieki bytowe będą okresowo gromadzone w zbiornikach bezodpływowych (np. toalety przenośne) opróżnianych przez firmy zewnętrzne.

W związku z powyższym stwierdzono, że zaplanowane rozwiązania oraz warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w zakresie ochrony środowiska wodnego pozwolą na wyeliminowanie lub ograniczenie wpływu etapu budowy i eksploatacji inwestycji na środowisko wodne.

Faza budowy planowanego przedsięwzięcia w głównej mierze będzie związana z powstaniem odpadów z grupy 17, zaliczających się zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2014, poz. 1923) tj. odpadów pn.: odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych). 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.

Podstawowym źródłem odpadów powstających podczas wykonywanej modernizacji, jak wynika z przeprowadzonej oceny oddziaływania, będą roboty związane z przebudową torowiska. Mniejsze ilości odpadów powstawać będą wskutek pozostałych robót budowlanych, takich jak prace rozbiórkowe istniejącej infrastruktury technicznej i kubaturowej oraz obiektów inżynierskich oraz usuwanie kolizji z uzbrojeniem terenu.

Z analizy przedłożonego materiału dowodowego, w szczególności uzupełnienia raportu z czerwca 2016 r. wynika, że podstawą do wstępnej kwalifikacji podkładów kolejowych będzie wewnętrznie uregulowanie Inwestora (Instrukcja gospodarki odpadami PKP PLK S.A. Is-1) która mówi, że już na placu budowy następuje wstępna kwalifikacja materiałów odpadowych. Doświadczenie Inwestora z innych prowadzonych inwestycji pokazuje, że około 10% ze wszystkich demontowanych podkładów, to odpady, nie nadające się do ponownego wykorzystania. Te podkłady będą odbierane z budowy przez uprawniony w tym zakresie podmiot.

Inwestor prowadził badania mające na celu ustalenie rzeczywistego ładunku zanieczyszczeń w podkładach drewnianych. W wyniku prowadzonych prac badawczych oznaczono wartości poszczególnych substancji niebezpiecznych w podkładach. Okazało się, że ilości te są poniżej norm dla odpadów niebezpiecznych w postaci 17 02 04*. W związku z powyższym Inwestor rozpoczął proces uzyskiwania od właściwych organów, decyzji stwierdzających że podkłady kolejowe nie stanowią odpadów niebezpiecznych.

Biorąc pod uwagę fakt, że na tym etapie postępowania administracyjnego tut. organ nie jest w stanie ustalić jaka część z wytworzonych odpadów będzie odpadami niebezpiecznymi, a jaka inna niż niebezpiecznymi, nałożono na inwestora warunki określające postępowanie z odpadami w zależności od ich statusu. W przypadku, gdy inwestor będzie posiadał decyzję właściwego organu stwierdzającą, że podkłady nie stanowią odpadów kwalifikowanych jako niebezpieczne oraz w przypadku, gdy takiej decyzji nie uzyska.

Część odpadów inwestor, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 21 kwietnia 2006 r. w sprawie listy rodzajów odpadów, które posiadacz odpadów może przekazywać osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym niebędącym przedsiębiorcami, oraz dopuszczalnych metod ich odzysku (Dz. U. Nr 75, poz. 527 ze zm.), może przekazać osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym, niebędącym przedsiębiorcami.

Z analizy zgromadzonego materiału dowodowego wynika, że:

- 1) prace terenowe w ramach inwentaryzacji przyrodniczej na potrzeby raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze przeprowadzono w okresie czerwiec – październik 2013 roku oraz zweryfikowano dane z Inwentaryzacji przyrodniczej

wykonanej w obszarze pokrywającym się z przedmiotową inwestycją w 2012 roku w ramach projektu „Studium Wykonalności Modernizacji i Rozbudowy Katowickiego Węzła Kolejowego”. Szczegółowe opisy, dotyczące metodyki inwentaryzacji przyrodniczej oraz jej wyników wraz z opracowaniami graficznymi (mapami), przedstawiono w osobnym opracowaniu „Inwentaryzacja przyrodnicza” (autorstwa FPP Enviro sp. z o.o.),

- 2) bufor inwentaryzacji (obszar 250 m od osi linii kolejowych) został poszerzony w odniesieniu do siedlisk przyrodniczych, stanowisk roślin naczyniowych, płazów, ptaków. Jak wynika z raportu w przypadkach zasadnych tj. ze względu na występowanie cennych stanowisk ptaków, płazów poza założonym terenem badań, bufor inwentaryzacji został rozszerzony.

Przedsięwzięcie koliduje z obszarem Natura 2000 (przecina Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001 na długości około 25,6 km), przy czym około 20,4 km na odcinku linii kolejowej LK Nr 93 od km 49+030 do km 69+450, gdzie na odcinku Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice biegnie w ok. 80 % przez ten obszar. Obszar ten obejmuje zbiornik Goczałkowicki oraz mozaikę stawów hodowlanych i cieków wodnych położonych w dolinie Wisły. Dla tego obszaru został sporządzony plan zadań ochronnych - Zarządzenie Nr 37/2013 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 31 grudnia 2013 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Wisły. Celem funkcjonowania ww. obszaru Natura 2000 jest utrzymanie siedlisk gatunków ptaków: m.in. A005 Perkoza dwuczubego (*Podiceps cristatus*), A008 Zausznika, A022 Bączka (*Ixobrychus minutus*), A023 Ślepowrona (*Nycticorax nycticorax*), poprzez między innymi zachowanie gospodarki stawowej i utrzymanie istniejących szuwarów na stawach, wzdłuż cieków i na Zbiorniku Goczałkowickim. Z materiałów dowodowych wynika, że w tzw. rejonie przecięcia przez przedsięwzięcie obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Wisły stwierdzono występowanie 15 gatunków ptaków, w tym dwa będące przedmiotem ochrony obszaru:

- 1) muchołówki białoszyjej *Ficedula albicollis*,
- 2) rybitwy rzecznej *Sterna hirundo*.

Ustalono, że zinwentaryzowane stanowiska ww. gatunków ptaków znajdują się w odległości od 173 do 455 m od linii kolejowej. W opinii autorów raportu "ze względu na oddalenie stanowisk wyżej wymienionych gatunków ptaków od granic przewidywanych prac w ramach realizacji inwestycji nie przewiduje się występowania bezpośrednich, znaczących negatywnych oddziaływań na te gatunki". Wykluczono zatem możliwość znaczącego negatywnego oddziaływania inwestycji na przedmioty ochrony ww. obszaru Natura 2000. Natomiast analizy przeprowadzone przez tut. organ wskazywały, że na odcinku od km 66+200 do km 66+900 linii kolejowej nr 93 obszaru planowanego przedsięwzięcia ulega znacznemu poszerzeniu, co jest związane z modernizacją dwóch mostów kolejowych w km 66,810 oraz 66,895. Inwestor odnosząc się do powyższego wskazał, że poszerzenie to nie wpływa istotnie na rodzaj i znaczenie wymienionych w raporcie oddziaływań. Stwierdzono bowiem, że zagrożeniami dla:

- 1) muchołówki białoszyjej określonymi w Planie Zadań Ochronnych dla tego obszaru jest usuwanie martwych i umierających drzew oraz użytkowanie rębne lasu w sposób skutkujący brakiem kęp drzew pozostawianych do naturalnego rozkładu. Realizacja przedsięwzięcia nie jest związana z wystąpieniem tych zgroźń oraz nie utrudni realizacji działań ochronnych. Nie przewiduje się również, aby realizacja przedsięwzięcia oraz funkcjonowanie linii wpłynęły negatywnie na stan populacji gatunku;
- 2) rybitwy rzecznej określonymi w Planie Zadań Ochronnych dla tego obszaru jest m. in. niszczenie siedlisk lęgowych w wyniku rozmywania wysp przez fale, płoszenie ptaków poprzez wchodzenie i wjeżdżanie w pobliskie miejsc lęgowych ptaków, płoszenie ptaków poprzez poruszanie się poza drogami publicznymi (pojazdów z napędem 4x4, quadów, motocykli) w pobliżu miejsc lęgowych ptaków, poruszanie się w sąsiedztwie terenów otwartych z pływającą roślinnością w sąsiedztwie linii brzegowej stawów i Zbiornika Goczałkowickiego w jego południowej części od linii ujścia Wisły powodujące płoszenie ptaków, ekspansja rdestowców i niecierpka gruczołowatego na wyspach gdzie

gniazdują rybitwy, niszczenie i degradacja siedlisk poprzez zaprzestanie hodowli ryb na stawach, stopniowy zanik siedliska poprzez zmniejszanie się miejsc piaszczystych z niską roślinnością na stawach i Zbiorniku Goczałkowickim, lokalizacja nowej infrastruktury elektroenergetycznej wysokiego i średniego napięcia na trasie migracji i w sąsiedztwie miejsc lęgowych ptaków, która może powodować ich zwiększoną śmiertelność, lokalizacja farm wiatrowych na trasie migracji i w sąsiedztwie miejsc lęgowych ptaków.

Oddziaływanie inwestycji może być związane z płoszeniem ptaków na etapie realizacji przedsięwzięcia, jednak będzie to działanie krótkotrwałe. Natomiast na etapie eksploatacji linii kolejowej czynnikiem mogącym oddziaływać na ww. gatunki ptaków jest hałas wynikający z ruchu taboru kolejowego, co potencjalnie może spowodować opuszczenie stanowisk ptaków, bądź spadek zagęszczenia populacji w strefie oddziaływania linii. Wykazano, że oddziaływanie to nie będzie miało istotnego znaczenia jako, że w wariancie 1 i 2, w dużym stopniu wykorzystany jest obecny ślad linii kolejowej. W odniesieniu do powyższych analiz uznano, że czynnik ten nie będzie miał znaczącego negatywnego wpływu na przedmioty ochrony tego obszaru.

Biorąc pod uwagę położenie (od 173 m do 455 m) stanowisk gatunków ptaków będących przedmiotami ochrony obszaru względem przebiegu linii kolejowej, dotychczasowy i przewidywany zasięg oddziaływania linii kolejowej, wykluczono możliwość znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia na ww. obszar Natura 2000, w tym jego spójność i integralność oraz przedmioty ochrony.

Przedsięwzięcie koliduje także ze skrajnym fragmentem zespołu przyrodniczo-krajobrazowego „Źródła Kłodnicy”, od km 0,800 do km 1,050, strona lewa linii kolejowej nr 642 o powierzchni około 0,5 ha. Z oceny oddziaływania na środowisko wynika, że nie nastąpi znaczący wpływ planowanych prac na cele i przedmiot ochrony zespołu przyrodniczo-krajobrazowego „Źródła Kłodnicy” tj. nie doprowadzi do zniszczenia, uszkodzenia lub przekształcenia obszaru, a więc inwestycja jest możliwa do pogodzenia z celem, dla którego został utworzony zespół przyrodniczo - krajobrazowy. Przedmiotem ochrony jest obszar źródliskowy rzeki Kłodnicy o łącznej powierzchni 100,4 ha. Zespół obejmuje fragmenty wiekowego lasu łęgowego z ponad stuletnimi okazami olchy oraz bogatym w rzadkie i chronione gatunki roślin runem. Koryto i rozlewiska Kłodnicy stanowią dogodne miejsce bytowania wielu gatunków płazów. Przesłanką do objęcia ochroną tego terenu była potrzeba ochrony zasobów wodnych w strefie głównego wododziału Wisły i Odry, a także ponadprzeciętne walory przyrodniczo-krajobrazowe.

Odnosząc się do oddziaływania na ww. formę ochrony przyrody należy zauważyć, że planowana wycinka lasu będzie obejmować zaledwie 0,5% całkowitej powierzchni zespołu, przy czym „las przeznaczony do wycięcia nie pełni istotnej roli w kontekście kluczowych celów ochronnych zespołu. Las przeznaczony do wycięcia znajduje się w stosunkowo suchej części zespołu i jest położony na naturalnym stoku bocznej dolinki rzeki Kłodnica między istniejącymi torami kolejowymi, a leśną drogą gruntową i dwuprzewodową magistralą ciepłociągową, biegnącą nad powierzchnią terenu (wewnątrz granic zespołu). Kluczowe cele zespołu dotyczą ochrony obszarów źródliskowych rzeki Kłodnicy, na które składają się m.in. źródła, koryta rzeki Kłodnicy i cieków bocznych, rozlewiska i oczka wodne oraz pozostały teren dna głównej doliny i bocznych dolinek, porośnięty cennym lasem łęgowym. Planowana wycinka nie obejmie lasu łęgowego lecz mniej wartościowy las mieszany. Odległość planowanej wycinki drzew od rzeki wyniesie minimum 70 m, a od najbliższego cieku bocznego – 25 m. Lasy łęgowe ciągną się wąskimi pasami wzdłuż rzeki i cieków bocznych. Resztę obszaru wewnątrz zespołu porastają głównie lasy świeże, a sporadycznie lasy mieszane. W obrębie planowanej wycinki nie stwierdzono cennych zbiorowisk roślinnych oraz stanowisk chronionych gatunków roślin, grzybów lub zwierząt.

Należy podkreślić, że zgodnie z przepisami ustawy o ochronie przyrody zakazy wprowadzone w odniesieniu do zespołów przyrodniczo-krajobrazowych oraz użytków

ekologicznych nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego na tych obszarach, jakim jest planowane przedsięwzięcie (art. 45 ust. 2 ustawy o ochronie przyrody).

Zamierzenie realizowane będzie poza wielkopowierzchniowymi formami ochrony przyrody – najbliższymi są:

Forma ochrony przyrody	odległość min. (km)
Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk Zbiornik Goczałkowicki-Ujście Wisły i Bajerki PLH2400399	0,028 w kilometrze 57,2 LK 93
Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków Stawy w Brzeszczach PLB 120009	3,9 w kilometrze 43,9 LK 139
Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk Cieszyńskie Źródła Tufowe PLH240001	7,0 w kilometrze 64,1 LK 93
Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk Beskid Śląski PLH240005	1,8 w kilometrze 56,9 LK 139
Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk Beskid Mały PLH240023	3,4 w kilometrze 56, LK 139
Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk Pierściec PLH240022	1,9 km w kilometrze 12,7 LK 157
Park Krajobrazowy Beskidu Małego	2,5 w kilometrze 56,9 LK 139
Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego	2,6 w kilometrze 56,9 LK 139
Rezerwat przyrody „Rotuz”	0, 06 w kilometrze 55,471 LK 93
Rezerwat przyrody „Las Murckowski”	3,9 w kilometrze 0,971 LK 641/642
Rezerwat przyrody „Ochojec”	1,0 w kilometrze 0,971 LK 641/642
Rezerwat „Babczyzna Dolina”	1,6 w kilometrze 25,3 LK 139
Rezerwat „Żubrowisko”	3,7 w kilometrze 31,947 LK 139
Obszar Chronionego krajobrazu „Podkępie”	0,4 km w kilometrze 44,6 LK 139

Jak wynika z raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, planowana realizacja i eksploatacja inwestycji zasięgiem oddziaływania nie obejmuje żadnego z ww obiektów przyrodniczych, przy czym odległość nie była jedynym kryterium oceny oddziaływania przedsięwzięcia. Przy określeniu wpływu prac w trakcie budowy i eksploatacji na formy ochrony przyrody tj. rezerwat przyrody Rotuz, Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk Zbiornik Goczałkowicki-Ujście Wisły i Bajerki PLH2400399 (z uwagi na minimalną odległość 60 i 28 m od planowanego przedsięwzięcia) brano pod uwagę również oddziaływania z uwzględnieniem powiązań hydrologicznych z tymi obszarami.

W rejonie inwestycji zidentyfikowano 16 obiektów stanowiących pomniki przyrody. W kolizji z inwestycją znajdują się trzy: Aleja Dębowa przy ul. Bielskiej i Cieszyńskiej (199 sztuk) na terenie gminy Chybie, aleja drzew 313 szt. tzw. „Reitweg” na terenie gminy Pszczyna oraz platan klonolistny na terenie gminy Bielsko – Biała. Pozostałe drzewa pomnikowe położone są poza obszarem inwestycji. Drzewa znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji mogłyby być narażone na potencjalne uszkodzenie, dlatego też na

etapie budowy powinny zostać oznaczone i zabezpieczone przed uszkodzeniami przez nadzór przyrodniczy.

Pomniki należy oznakować taśmą budowlaną bądź osłonić deskami; prace ziemne w obrębie ich brył korzeniowych wykonywać w sposób najmniej szkodzący drzewom i krzewom, a ewentualne mechaniczne uszkodzenia zabezpieczyć środkiem grzybobójczym. W przypadku prowadzenia robót w ich sąsiedztwie należy unikać ich przesuszania w wyniku prowadzenia robót odwodnieniowych. W bezpośrednim zasięgu koron nie powinny być lokalizowane place składowe i drogi dojazdowe – wokół nich należy wydzielić strefę bezpieczeństwa. Wszystkie prace w obrębie brył korzeniowych powinny być wykonywane ręcznie – w zasięgu obrysu korony drzewa.

W odniesieniu do pomników przyrody należy wskazać, iż zgodnie z przepisami ustawy o ochronie przyrody zakazy odnoszące się do tej formy ochrony nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, jakim jest planowane przedsięwzięcie (art. 45 ust. 2 ustawy o ochronie przyrody).

Po stronie czeskiej, w obszarze przygranicznym, występuje obszar Natura 2000 „Dolina Markovice” SOO CZ0813442, o powierzchni 41,22 ha, którego przedmiotem ochrony jest gatunek – kumak nizinny (*fire-bellied taod*), (*bombina bombina*) z II Załącznika Dyrektywy 92/43/EEC oraz obszar OSO CZ0811021 „Hermansky Stav – Odra – Poolsi” wyróżniający się występowaniem 40 gatunków ptaków chronionych.

Obszar „Dolne Markovice” oddalony jest od granicy z Polską o około 1 km, tzn. o ok. 1,1 km od granicy terenu przedmiotowego przedsięwzięcia i o około 400 do 500 m na północny-wschód od istniejącej już linii kolejowej po stronie czeskiej. Planowana inwestycja nie będzie związana ze zmianą istniejącego układu geometrycznego, przez co nie będzie miała wpływu na siedliska i objęty ochroną gatunek kumaka, którego występowanie ograniczone jest zasadniczo do ww. obszaru.

Z oceny oddziaływania na środowisko wynika, że teren linii kolejowej nr 93 wraz z terenami przyległymi w rejonie przygranicznym znajduje się w strefie silnie zurbanizowanej, która nie stanowi- siedliska ptactwa, a zatem nie spełnia wymagań dla miejsc potencjalnego lęgu czy żerowania chronionych gatunków ornitofauny. Wyniki przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej wykluczyły możliwość oddziaływania przedsięwzięcia na tereny lęgowe ptaków objętych ochroną.

Tut. organ nie przewiduje znaczącego oddziaływania na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków zwierząt i roślin lub ich siedlisk oraz siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody, zatem nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Trenami newralgicznymi na przebiegu przedsięwzięcia są odcinki korytarzy ekologicznych przecinanych przez linie kolejowe nr 139 tj. KPd-15B Lasy Pszczyńskie, KPd-10 Dolina Górnej Wisły oraz linia kolejowa nr 93 tj. KPd-15A Lasy Pszczyńskie- Beskid Śląski.

Analiza oddziaływania projektowanej inwestycji na drożność regionalnych korytarzy ekologicznych wykazała, że funkcje ekologiczne tych struktur zostaną zachowane przy zastosowaniu działań minimalizujących efekt barierowy kolei i towarzyszącej jej infrastruktury tj. poprzez realizację przejść/przepustów dla zwierząt.

Inwentaryzacja przyrodnicza prowadzona była w pełnym zakresie, obejmowała wszystkie grupy zwierząt mogące występować na przedmiotowym terenie - bezkręgowce, ryby, płazy, gady, ptaki i ssaki.

W odniesieniu do kompletności inwentaryzacji wątpliwości budziła identyfikacja zbiorników wodnych występujących w buforze badań oraz znaczenie tych zbiorników jako miejsc bytowania i rozrodu zwierząt, w tym płazów.

Z przekazanych wyjaśnień wynika, że: „badaniami inwentaryzacyjnymi zostały objęte wszystkie zbiorniki wodne występujące w rejonie inwestycji w 250 m strefie buforowej”. Dla wstępnego rozpoznania terenu i wytypowania miejsc do wizji terenowej dokonano analizy

map (topograficznych, ortofotomap oraz map dostępnych na stronach: www.geoportal.pl i GoogleEarth). Celem tej analizy było jak najdokładniejsze zlokalizowanie siedlisk płazów i gadów położonych na trasie przebiegu planowanej inwestycji. Ostateczna weryfikacja wytypowanych w ten sposób stanowisk następowała jednak w terenie – zdarzało się bowiem, że część zaznaczonych na mapach zbiorników w rzeczywistości już nie istniała, ale również część stanowisk odnaleziono dopiero podczas wizyt w terenie. W raporcie przedstawiono i oceniono wpływ tylko w odniesieniu do zbiorników, w których stwierdzono występowanie płazów. Natomiast występujące w buforze badań zbiorniki wodne w km:

- 1) 25+350 (strona prawa – zbiornik w miejscowości Kobiór),
- 2) km 31+500 (strona prawa i lewa, zbiorniki w miejscowości Piasek),
- 3) 31+250 (strona lewa) – zbiornik w miejscowości Piasek,
- 4) km 0+600 (strona prawa) linii kolejowej nr 150 – zbiornik w miejscowości Czechowice – Dziedzice ,
- 5) km 69+500 – w miejscowości Pruchna-Dworzec,
- 6) w km 71+250 – kompleks trzech zbiorników wodnych w miejscowości Gawliniec,
- 7) km 77+150 (strona lewa) – kompleks trzech zbiorników w miejscowości Wymysłów,
- 8) km 77+200 (strona prawa) – kompleks trzech zbiorników w miejscowości Wymysłów,
- 9) km 77+700 (strona prawa) – zbiornik w miejscowości Wymysłów,
- 10) km 77+550 (strona lewa) – kompleks trzech zbiorników w miejscowości Wymysłów,
- 11) km 78+900 linii kolejowej nr 93 – zbiornik w miejscowości Wymysłów,

to zbiorniki o charakterze antropogenicznym. W rejonie zbiorników stwierdzono szlaki migracji płazów w związku z czym potencjalnie mogą być ich siedliskiem, jednak ze względu na sztuczny charakter zbiorników posiadają małe walory przyrodnicze, a badania terenowe nie wykazały obecności płazów.

Ponadto, w odniesieniu do zbiorników wymienionych w ppkt. 1, 2, 3, 7, 8, 10, 11 analizy wskazują na brak konieczności ich zniszczenia.

Natomiast miejsca rozrodu płazów wyznaczono na stanowiskach oznaczonych w Inwentaryzacji pod nr: 7 (w km 26,085 LK 139), 8 (w km 26,12 LK 139), 10 (w km 29, 234 LK 139), 12 (w km 40,053 LK 139), 13 (w km 40, 258 LK 139), 15 (w km 43,752 LK 139), 16 (w km 43, 786 LK 139), 17 (w km 43,802 LK 139), 20 (w km 43,895 LK 139), 18 (w km 43,662 LK), 21, 22 (w km 44,16 LK 139), 24 (w km 48,461 LK 93), 26 (w km 48,512 LK 93), 31 (w km 52,106 LK 93), 35 (w km 57,232 LK 93), 37 (km 60,081 LK 93), 8 (w km 64,678 LK 93), 39 (w km 64,451 LK 93), 48 (w km 13,893 LK 90), 49 (w km 14,103 LK 90), 50 (w km 76,3 LK 93).

Na podstawie analiz przeprowadzonych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko określono oddziaływania i zagrożenia środowiska związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia. Zaproponowano środki zapobiegawcze i minimalizujące potencjalne negatywne oddziaływania na etapie realizacji oraz eksploatacji przedmiotowej inwestycji, a także wskazano wytyczne, które powinny zostać uwzględnione w projekcie budowlanym.

W toku 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, możliwe jest także rozprzestrzenianie obcych gatunków inwazyjnych, zmiana w istniejącym krajobrazie. Nie stwierdzono znaczącego oddziaływania na środowisko przyrodnicze. Natomiast w odniesieniu do oddziaływania na środowisko przyrodnicze ustalono szereg warunków, których wdrożenie będzie miało na celu likwidację lub minimalizację

przedmiotowych oddziaływań na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego do poziomu nieistotnego.

W pkt. I.2.A.9 sentencji decyzji wskazano tereny – w kilometrażu linii kolejowych objętych zamierzeniem, które należy chronić poprzez wyłączenie z możliwości lokalizowania zapleczy i placów budowy, baz materiałowych, parkingów dla sprzętu budowlanego oraz miejsc składowania ziemi i dróg technologicznych, z uwagi na:

- 1) ochronę roślin chronionych oraz płatów roślinności o charakterze siedlisk przyrodniczych – 6510 niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*), 91E0 – łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albae-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnion glutinoso-incanae*, olsy źródłiskowe), 9190 – dąbrowy acydofilne (*Quercion robur-petraeae*), 6510-1 – łąki świeże (*Arrhenatherion*);
- 2) ochronę cieków wodnych;
- 3) ochronę korytarzy migracyjnych ssaków, płazów i ptaków;
- 4) obszarów prawnie chronionych m.in. obszarów Natura 2000 oraz zespołu przyrodniczo-krajobrazowego Źródła Kłodnicy;
- 5) obszarów leśnych.

Zaplecza budowy powinny być zorganizowane na terenach już obecnie przekształconych, tj. o powierzchni utwardzonej, zlokalizowanych w obrębie terenów kolejowych przedmiotowej inwestycji. Powierzchnia terenu przeznaczona pod zaplecza budowlane, place budowy, bazy materiałowe, parkingi dla sprzętu budowlanego oraz miejsca składowania ziemi i drogi technologiczne, winna zostać ograniczona do niezbędnego minimum, co zapewni oszczędne korzystanie z terenu, a także zminimalizuje oddziaływanie ze strony zamierzenia na krajobraz. 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 rozważnością w zakresie wyboru sposobu i skali rozwiązań oraz przestrzegana winna być zasada wielofunkcyjnego wykorzystania zasobów, jakimi jest rzeka wraz ze swoją doliną. Zatem w decyzji wskazano aby zaplecza budowy lokalizować minimum 50 m od cieków wodnych oraz zbiorników wodnych. Zbiorniki wodne jak wynika z Inwentaryzacji stanowiły m.in. miejsca żerowania nietoperzy dotyczy to np. stawu w miejscowości Kobiór, zbiornika wodnego w Goczałkowicach Zdroju oraz stawu Marianki oraz siedlisk rozrodu zwierząt, w tym płazów.

Na odcinkach, gdzie trasa przecina brzegi zbiorników i cieków wodnych wprowadzono warunek prowadzenia prac z zastosowaniem rozwiązań technicznych i organizacyjnych zabezpieczających przed: 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 likwidacji bądź częściowej likwidacji zbiorników wodnych.

Z materiałów dowodowych wynika, że przedmiotowa inwestycja przebiega w odległości :

1. 28 m od obszaru Zbiornik Goczałkowicki - Ujście Wisły i Bajerki (PLH240039). Specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000 Zbiornik Goczałkowicki – Ujście Wisły i Bajerki PLH240039 został wyznaczony dla ochrony: – piskorza *Misgurnus fossilis* (kod: 1145), – kumaka nizinnego *Bombina orientalis* (kod: 1188), – wydry *Lutra lutra* (kod: 1355), oraz – siedliska przyrodniczego – starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nymphaea*, *Potamogeton* (kod: 3150). Jako działania

minimalizujące wpływ przedsięwzięcia na przedmioty ochrony tego obszaru na etapie budowy przewiduje się:

- a) obsługę transportową terenu budowy (m.in. w ramach budowy mostu i przepustów) za pomocą dróg leśnych położonych poza obszarem oraz za pomocą wybudowanych od podstaw dróg technologicznych DT-42.1 i DT-42.2 biegnących bezpośrednio wzdłuż torów szlakowych po ich stronie północnej, a więc od strony obszaru. Ruch na tych drogach nie będzie stwarzał zagrożenia dla przedmiotów ochrony obszaru,
 - b) modernizację systemu odwodnieniowego, która nie zmieni stosunków wodnych obszaru, gdyż zachowany zostanie istniejący system powiązań hydrologicznych, a ilość odprowadzanych wód nie ulegnie istotnej zmianie. Na etapie realizacji przedsięwzięcia nastąpi zarurowanie cieku z rozbiórką istniejącego mostu kolejowego oraz budową nowego mostu nad rzeką Bajerką w km 57,492 oraz wymiana przepustu kolejowego w km 57,225 a także budowa nowego przepustu drogowego w ciągu drogi DT-42.2 (w km 0,641). Docelowo przewiduje się wyłożenie brzegów i dna koryta narzutem kamiennym pod obiektem oraz na odcinkach 5-10 m powyżej i poniżej obiektu;
2. 60 m od rezerwatu Rotuz. Jako działania minimalizujące wpływ przedsięwzięcia na przedmioty ochrony tego obszaru (torfowiska śródlęgne z fragmentami boru bagiennego i boru wilgotnego) na etapie budowy przewiduje się:
- a) obsługę transportową terenu budowy (w ramach budowy przepustów) w tzw. wstępnej fazie budowy za pomocą wewnętrznej drogi kolejowej położonej w obrębie stacji Zabrzeg, po przeciwniej w stosunku do terenu rezerwatu (tj. północnej) stronie szlakowych torów objętych przedsięwzięciem, a w zaawansowanej fazie - za pomocą wybudowanej od podstaw drogi technologicznej DT-41 biegnącej bezpośrednio wzdłuż torów szlakowych po ich stronie południowej. Ruch na tych drogach nie będzie stwarzał zagrożenia dla chronionej przyrody rezerwatu, a ewentualne pylenie nie obejmie terenów położonych poza terenem przedsięwzięcia, a więc nie sięgnie do granicy rezerwatu,
 - b) modernizację systemu odwodnieniowego, która nie zmieni na etapie eksploatacji stosunków wodnych w rezerwacie, gdyż zachowany zostanie istniejący system powiązań hydrologicznych, a ilości odprowadzanych wód nie ulegną istotnej zmianie. Wody kolejowe będą praktycznie wolne od zanieczyszczeń.

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.

Przewiduje się zajęcia terenu, w tym 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 analizowanych wariantów inwestycyjnych wynika, że wpływ oddziaływania inwestycji na siedliska przyrodnicze z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej oraz cenne zbiorowiska roślinne jest porównywalny, a różnica w wielkości zajętego terenu oraz terenu narażonego na mechaniczne zniszczenie nie jest znacząca. Zinwentaryzowane siedliska przyrodnicze nie są przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000. W przypadku zdecydowanej większości spośród zinwentaryzowanych płatów siedlisk ich stan zachowania oceniono jako niezadowalający lub zły. Ocenia się, że zniszczenie siedlisk w związku z realizacją inwestycji nie wpłynie na znaczącą utratę ich zasobów w odniesieniu do skali regionu oraz kraju. Biorąc pod uwagę powyższe należy uznać, iż wpływ realizacji obu rozpatrywanych wariantów inwestycji na siedliska przyrodnicze nie jest znaczący.

Zasięg oddziaływania przedsięwzięcia wg Wariantu 1 obejmuje 10 podtypów siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej, o powierzchni 24,60 ha – czyli ok. 20,48% względem zinwentaryzowanej powierzchni siedlisk, czyli 120,11 ha. W związku z realizacją przedsięwzięcia zniszczeniu ulegnie jeden płat siedliska 9190-2 Dąbrowy acydofilne w km 0,182 – 0,237 i 0,167 – 0,223 linii 641/642 o powierzchni 0,34 ha bez możliwości minimalizacji wpływu, ze względu na budowę odcinka linii kolejowej po nowym śladzie wzdłuż siedliska. Siedlisko to nie jest zlokalizowane w granicach obszaru Natura 2000, nie jest również siedliskiem priorytetowym, a jego stan zachowania oceniono jako zły pod względem wszystkich analizowanych parametrów, tj.: powierzchni, struktury i funkcji oraz szans zachowania siedliska.

W przypadku 6 podtypów siedlisk zostanie zniszczonych ok. 7,45 ha (co stanowi ok. 6,20% względem łącznej powierzchni zinwentaryzowanych siedlisk) z możliwością zminimalizowania wpływu ze względu na zajęcie jedynie fragmentów płatów tych siedlisk. Ok. 0,90 % powierzchni siedlisk w rejonie Wariantu 1 (co stanowi ok. 0,675% względem łącznej powierzchni zinwentaryzowanych siedlisk) narażonych jest na ryzyko zniszczenia, co może zostać zminimalizowane poprzez właściwą organizację robót.

Najcenniejsze z punktu widzenia przyrodniczego są siedliska priorytetowe 91D0* Bory i lasy bagienne *Vacciniouliginosi - Betuletumpubescentis*, *Vacciniouliginosi-Pinetum* i 91E0* Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe *Salicetum albo-fragilis*, *Populetumalbae* o łącznej powierzchni 34,55 ha. Ich łączna powierzchnia narażona na zniszczenie wynosi 3,13 ha (2,61% wszystkich siedlisk). Zasięg oddziaływania Wariantu 1 obejmuje 0,13 ha cennych zbiorowisk roślinnych. Zbiorowisko paproci zanokcicy skalnej *Asplenietumtrichomano-rutae-murariae* o pow. 0,01 ha zostanie zniszczone w związku z realizacją infrastruktury kolejowej. Biorąc pod uwagę powierzchnie 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.

W fazie realizacji zamierzenia, usuwane będą drzewa i krzewy oraz roślinność zielna, które porastają rzadziej użytkowane tereny kolejowe, a także te kolidujące z nowo projektowanymi elementami zagospodarowania terenu. Usunięcie drzew podyktowane jest również względami zachowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Przepisy kolejowe dotyczące zakazu utrzymywania roślinności drzewiastej w odległości mniejszej niż 15 m od osi skrajnego toru obowiązują w Polsce nieprzerwanie od 1934 r. Ze względu na wymogi rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (tekst jedn.: Dz. U. 2014, poz. 1227) niedopuszczalne jest pozostawienie jakichkolwiek drzew w odległości poniżej 15 m od osi skrajnego toru kolejowego.

Realizacja przedsięwzięcia w związku z geometrycznym prostowaniem odcinków łuków związana będzie z usunięciem znacznych powierzchni pokrytych roślinnością (las) zlokalizowanych poza terenami znajdującymi się w posiadaniu Inwestora oraz pojedynczych drzew, zarośli i roślinności zielnej na terenach kolejowych. W ramach realizacji przedsięwzięcia przewiduje się wycinkę około 90,5 ha drzewostanu.

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. Dlatego związana z realizacją zamierzenia wycinka drzew i krzewów, winna być prowadzona poza sezonem lęgowym zdecydowanej większości gatunków ptaków, czyli od 15 marca do 31 sierpnia. Termin ten należy uznać za słuszny pomimo, że jest on nieco skrócony w stosunku do terminu, 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 6 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt

(Dz. U. 2014, poz. 1348 z dnia 7.10.2014). Lęgi w okresie jesiennym (wrzesień) dotyczą głównie ptaków synantropijnych (gołąb skalny forma miejska, synogarlica turecka), gnieźdzących się w zabudowie.

Analiza materiału dowodowego wykazała również obecność nietoperzy w obszarze prowadzonych inwentaryzacji przyrodniczych, przy czym „podczas inwentaryzacji nie stwierdzono zimowisk nietoperzy w rejonie inwestycji. Wycince podlegać będą jedynie fragmenty obszarów żerowiskowych”. Przeprowadzone analizy wykazały większą aktywność nietoperzy w następującej lokalizacji planowanej inwestycji:

- 1) od km 25,096 do km 26,618,
- 2) od km 29,783 do km 30,281,
- 3) od km 46,491 do km 46,989,
- 4) od km 68,957 do km 69,982,
- 5) od km 71,154 do km 71,675,
- 6) od km 74,600 do km 75,00.

W porównaniu do powierzchni lasów i zadrzewień w regionie uznano, że skala wycinki (stanowiących siedliska nietoperzy) jest na tyle mała, że nie wpłynie na stan populacji gatunków nietoperzy w skali kraju, a siedliska, które pozostaną, zapewnią możliwość utrzymania populacji zwierząt w skali kraju. Jednocześnie w decyzji wskazano, aby usunięcie drzew prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, w tym ornitologicznym oraz chiropterologicznym.

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 zagrożenia uszkodzeniami mechanicznymi, wynikającymi z pracy maszyn na kondycję zdrowotną tych drzew, a tym samym strat zieleni.

W decyzji określono warunki mające na celu ochronę zwierząt przed nieumyślnym ich zabijaniem w trakcie realizacji przedsięwzięcia.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia przewiduje się ryzyko zniszczenia stanowisk płazów i gadów, w tym stanowiących miejsca rozrodu płazów. Z uwagi na zakres i charakter zamierzenia wskazany w raporcie oraz uzupełnieniach, mając na względzie warunek dotyczący zasad lokalizowania zapleczy budowy itp., nałożono na inwestora obowiązek wygrodzenia jedynie tych siedlisk, które znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie terenu, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie, pod nadzorem przyrodniczym.

Z materiałów dowodowych wynika, że przeprowadzone elektropołowy wykazały obecność stanowisk chronionych gatunków ryb w ciekach tj.

- 1) śliza *Barbatula barbatula* (objęty ochroną gatunkową częściową, nie znajduje się na liście gatunków ryb z Załącznika II i IV. Dyrektywy Rady 92/43/EWG).
- 2) piskorza *Misgurnus fossilis* (objęty częściową ochroną gatunkową i wymieniony w Załączniku II Dyrektywy Rady 92/43/EWG), na badanych stanowiskach stwierdzono tylko pojedyncze okazy tego gatunku);

przy czym:

- 1) stanowiska piskorza stwierdzono w odległości 181 m (po str. lewej linii kolejowej nr 139 w km 20,782), 128 m (po str. lewej linii kolejowej nr 139 w km 22,757), 206 m (po stronie prawej linii kolejowej nr 139 w km 31,326), 192 m (po str. lewej linii kolejowej nr 93 w km 47,959), 266m (po str. prawej linii kolejowej nr 93 w km 74,1) oraz w granicach obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001, tj w odległości 207 m (po stronie lewej linii kolejowej nr 93 w km 49,198), 250 m (po stronie lewej linii kolejowej nr 93 w km 65,47).
- 2) stanowiska śliza w graniach ww. obszaru Natura 2000 zidentyfikowano w odległości 207 m (po stronie lewej linii kolejowej nr 93 w km 49,198), 17 m (po str. lewej linii kolejowej nr 93 w km 57,5), 83 m (po str. lewej linii kolejowej nr 93 w km 64,8) oraz 1 m (po str. lewej linii kolejowej nr 93 w km 66,8).

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 w efekcie ograniczenie dostępności do dogodnych siedlisk, powstania ograniczeń dla występowania ichtiofauny w postaci pogorszenia warunków bytowania i rozwoju. Z analizy przedłożonej dokumentacji wynika jednak, że oddziaływanie przedsięwzięcia na ryby będzie niewielkie.

Dla ochrony chronionej 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 lipca, w których stwierdzono ich siedliska,
- 2) organizację placu budowy w odległości min. 50 m od rzeki.

W odniesieniu do bezkręgowców nie wprowadzono działań kompensacyjnych. Z materiałów dowodowych wynika, że w trakcie prowadzonych badań terenowych stwierdzono możliwość występowania czerwńczyka nieparka (*Lycaena dispar*), jednakże żadna kontrola terenowa nie potwierdziła faktycznego występowania tego gatunku. W związku z tym, wskazano potencjalne występowanie 14 płatów siedlisk dogodnych dla czerwńczyka nieparka w rejonie inwestycji kolejowej, jedynie w oparciu o występowanie roślin żywicielskich oraz zasięg rozmieszczenia gatunku. W oparciu o powyższe uznano, że w rejonie wariantu 1 występuje ok. 3,3% całkowitej ich powierzchni. Zgromadzone dane inwentaryzacyjne wskazują, iż realizacja przedsięwzięcia nie stanowi zagrożenia dla realizacji celów krajowej strategii ochrony tych motyli. Czasowe zakłócenie istniejącej równowagi ekologicznej spowodowane robotami budowlanymi nie spowoduje trwałego zniszczenia jego lokalnych populacji.

W odniesieniu do innych gatunków bezkręgowców jak wynika z prowadzonych analiz nie stwierdzono stanowisk chronionych gatunków w bezpośredniej kolizji z przedsięwzięciem. W związku z czym nie zidentyfikowano ryzyka zajęcia siedlisk tej grupy zwierząt. Wskazano natomiast stanowiska, które znajdują się w oddaleniu od bezpośredniego obszaru prowadzonych prac, ale pośrednio mogą być narażone na pogorszenie ich siedlisk. Oddziaływanie to oceniono, jako mało znaczące, w związku, z czym nie wskazano konieczności wykonania kompensacji przyrodniczej. Przyjęto, że działania te można zminimalizować poprzez zastosowanie działań polegających na organizacji placu budowy w sposób zabezpieczający siedlisko, organizacji składowania materiałów oraz sprzętu, lokalizację dróg dojazdowych w sposób zabezpieczający siedliska (w odległości min. 50 m od siedliska), zabezpieczenie przed zanieczyszczeniami, uniemożliwienie spływu zanieczyszczeń, sprawny system odwodnienia, budowa urządzeń podczyszczających, budowę przejść dla zwierząt wykorzystywanych również przez bezkręgowce.

W buforze inwentaryzacji zidentyfikowano kilka obszarów wodno-błotnych cennych dla awifauny. Są to: Stawy Goczałkowickie, Stawy Marianki, Stawy Zabiele, Rezerwat Rotuz oraz Stawy w Zebrzydowicach.

W fazie realizacji, z uwagi na konieczną wycinkę drzew i krzewów, wystąpić może oddziaływanie bezpośrednie na ptaki, związane z miejscowym uszczupleniem siedlisk (potencjalnych miejsc gniazdowania i/lub żerowania). Wycinka będzie ograniczona do minimum, usunięte zostaną drzewa i krzewy kolidujące z infrastrukturą kolejową i stwarzające zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Zgodnie ze wskazaniami autorów raportu, ww. oddziaływanie nie będzie zagrażać populacjom gatunków ptaków - w skali zarówno regionalnej, jak i krajowej.

W związku z realizacją inwestycji nie przewiduje się również 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, a także wszelkie prace przekształcające koryto rzeki w pobliżu obiektów mostowych (w tym lokalne umacnianie brzegów, lokalne odtwarzanie regulacji rzeki) wiążą się z ryzykiem pogorszenia warunków siedliskowych w nawiązaniu do gatunków wodno-błotnych. Oddziaływanie to dotyczy prac w rejonie obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB PLB240001, gdzie zlokalizowana jest rzeka Wisła, Bajerka a w pobliżu także Iłownica oraz rzek Dokawka, Korzeniec i Gostynka. Prace związane

z usuwaniem siedlisk ptaków (zakrzaczenia, zadrzewienia, zarośla nadrzeczne) oraz w korytach rzek w celu ich ochrony będą prowadzone pod nadzorem przyrodniczym (ornitologicznym).

Innym zidentyfikowanym 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 modernizacyjne w większości przebiegają po śladzie istniejącej już linii kolejowej, zatem nie będą wprowadzane do istniejącego stanu modyfikacje zwiększające ryzyko oddziaływań negatywnych.

Zaproponowane rozwiązanie poprzez wyposażenie przezroczystych elementów wypełnienia ekranów akustycznych w pionowe paski w kolorze czarnym, szerokości 2 cm rozmieszczonych co 10 mają na celu zabezpieczenie zwierząt przed uderzeniem w płaszczyznę ekranu. Dane literaturowe wskazują na 80 % skuteczność tej metody.

W km ok. 73+500 - 74+100 planowana jest budowa mostu kolejowego zlokalizowanego na linii kolejowej LK 93, w technologii grobli, która zostanie wykonana wzdłuż całego obiektu m.in. nad zbiornikiem wodnym – stawy hodowlane w Zebrzydowicach i rzeką Piotrówką. Z materiałów dowodowych wynika, że „przyczółki obiektu znajdować się będą w odległości ok. 80 m od strefy brzegowej zbiornika hodowlanego. Po grobli będzie odbywał się cały ruch technologiczny związany z pracami budowlanymi. Natomiast podpory mostu nie wejdą w kolizję ze strefą brzegową zarówno zbiornika, jak i rzeki Piotrówki. Grobla zostanie rozebrana po zakończeniu zasadniczych robót mostowych. W okresie formowania grobli stawy w Zebrzydowicach będą podlegały osuszaniu. W decyzji jednak wskazano aby prace związane z ingerencją w funkcjonowanie stawu rybnego były dostosowane do długości trwania sezonu lęgowego ptaków, tak aby wyeliminować zagrożenie utraty siedlisk i żerowisk lub zalewania gniazd oraz umożliwić ptakom przystąpienie do lęgów. Dlatego też wskazano na konieczność pozostawiania napełnionego stawu w okresie 15 kwietnia - 31 sierpnia, a w przypadku niezalewania stawu, pozostawienie nienapełnionego w okresie od 1 kwietnia do 30 czerwca, tak aby umożliwić ptakom, które zbudowały gniazda na dnie niezalanego zbiornika, dokończenie lęgów.

Analizie podlegała również kwestia budowy sieci trakcyjnej w kontekście m.in. przejścia przez stawy rybne. Z materiałów dowodowych wynika, że zastosowana zostanie typowa sieć trakcyjna, stosowana na liniach kolejowych. 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.

W wariantie realizacyjnym przedsięwzięcia słupy sieci trakcyjnej zostaną zamocowane bezpośrednio do konstrukcji przęseł wiaduktu. Przy tak zaprojektowanej sieci trakcyjnej i jej zasilaniu nie przewiduje się wystąpienia znaczącego zagrożenia dla środowiska wodnego w stawie hodowlanym, w tym dla ryb i ptaków. Rejon stawów hodowlanych w Zebrzydowicach znajduje się w terenie zabudowanym, gdzie nie występuje znaczące ryzyko kolizji ptaków migrujących z liniami napowietrznymi kolejowej sieci trakcyjnej.

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.

Środkiem minimalizującym oddziaływanie przedsięwzięcia na ssaki jest oszczędzanie cennych pól siedlisk i ograniczanie możliwości pogarszania, jakości siedlisk. Analiza danych uzyskanych w trakcie prowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej dowodzi, że „ważnym” odcinkiem dla ssaków, zagrożonym zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji jest rzeka Wisła znajdująca się na terenie korytarza KPd-10 Dolina Górnej Wisły. Zagrożenie jakim jest pogorszenie jakości siedliska związane jest z przedostawaniem się zanieczyszczeń na etapie budowy i eksploatacji (związane z sytuacjami awaryjnymi),

ryzykiem zamięcenia wody, zmianą stosunków wodnych na skutek prac remontowo-budowlanych może doprowadzić do ingerencji w korytarz ekologiczny, jaki stanowi rzeka i jej dolina. Zanieczyszczenie i zamięcenie wód nastąpić może w związku z realizacją prac remontowo-budowlanych, w przypadku spływu zanieczyszczeń z placów budowy zlokalizowanych w dolinie rzecznej, czy też na skutek przypadkowego dostawania się zanieczyszczeń w wyniku awarii na etapie realizacji jak i eksploatacji. Wpływ zanieczyszczeń chemicznych, szczególnie niebezpiecznych, związany jest z potencjalnymi awariami lub wypadkami.

Zabezpieczeniem większych rzek, szczególnie rzeki Wisły, Pszczyнки, Białej, Bajerki, Kłodnicy jest przewidziane w decyzji ograniczenie do minimum ingerencji w strukturę koryta rzeki. Unikanie zmiany stosunków wodnych, w tym przedostawania się zanieczyszczeń do wód zminimalizuje ryzyko oddziaływania.

Sposobem minimalizacji efektu barierowego na etapie eksploatacji jest stworzenie obiektów, dostosowanych do migracji ssaków, których lokalizację określono w decyzji.

Projektowane przejścia winny spełniać minimalne wymagania stawiane przejściom dla wszystkich typów zwierząt zidentyfikowanych w obszarze badań i zapewnić drożność korytarzy migracji. Podstawą do wyboru typu i lokalizacji przejść było przeprowadzone rozpoznanie terenu, na które składało się zebranie informacji z nadleśnictw i kół łowieckich o strukturze zwierzyny w rejonie inwestycji i znanych szlakach migracji, rozpoznanie korytarzy ekologicznych wyznaczonych w rejonie inwestycji, przeprowadzenie inwentaryzacji przyrodniczej w zakresie określenia lokalnych korytarzy migracyjnych ssaków kolidujących z przedsięwzięciem, zbadanie aktywności gatunków i możliwych rejonów regularnych przemieszczeń zwierząt, co umożliwiło wskazanie najistotniejszych obszarów dla występowania ssaków – bytowania i migracji, w rejonie inwestycji. Przeanalizowano również dane PKP PLK S.A. dotyczące śmiertelności zwierząt w rejonie inwestycji.

Przy projektowaniu i adaptacji przejść dla zwierząt uwzględniono również możliwość techniczne adaptacji poszczególnych obiektów inżynierskich dla zapewnienia przestrzeni dostępnej dla zwierząt z uwzględnieniem długości obiektu.

W raporcie zidentyfikowano zagrożenia jakie mogą potencjalnie powstawać na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji na nietoperze tj. :

1) na etapie budowy:

- a) zajęcie miejsc żerowania,
- b) niepokojenie i płoszenie.

2) na etapie eksploatacji:

- 1) efekt barierowy,
- 2) śmiertelność nietoperzy w wyniku kolizji z pociągami.

Nie przewiduje się znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia na tą grupę zwierząt. Jako działania minimalizujące w ww. decyzji wskazano konieczność lokalizacji zaplecza budowy, dróg dojazdowych poza siedliskami i żerowiskami nietoperzy, wycinkę drzew oraz kontrole obiektów przeznaczonych do przebudowy/rozbiórki pod nadzorem chiropterologa. Określono sposób zagospodarowania przejść, w tym wskazano, aby nie 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.

Według zapisów raportu zamierzenie nie będzie się wiązało z zajęciem stanowisk płazów. W związku z realizacją inwestycji nie można jednak wykluczyć czasowego negatywnego oddziaływania na płazy. Dotyczy to migracji płazów między wymienionymi w decyzji miejscami rozrodu płazów. Nie bez znaczenia są również rowy melioracyjne, stanowiące siedliska płazów (niezależnie od tego czy zostały stwierdzone tam płazy w trakcie inwentaryzacji).

Z materiałów dowodowych wynika, że w odniesieniu do wariantu realizacyjnego planowanej inwestycji w buforze badań zinwentaryzowano 23 stanowiska płazów (na których zlokalizowanych jest 45 gatunków). Analizując przebieg inwestycji pod kątem wpływu przedsięwzięcia na zinwentaryzowane stanowiska i siedliska płazów w wariantcie 1_ryzykiem zniszczenia siedliska objęto siedliska oznaczone punktami: 1 – 2, 3, 4, 5 – 6, 7 – 8, 9 – 10,

11, 15 – 22, 24 - 26, 29, 35 – 36, 37, 40 – 41, 49. Zgodnie z oceną oddziaływania przedsięwzięcia na płazy oddziaływanie związane z ryzykiem zniszczenia siedliska na poziomie (2- istotny) w wariancie 1 dotyczy stanowisk płazów oznaczonych nr 15-22, 24-26, 29, 35-37, 49. W związku z tym zwrócono się do Inwestora o wyjaśnienie czy wykonanie działań minimalizujących zaproponowanych w raporcie (lokalizacja zaplecza budowy, dróg dojazdowych poza siedliskami stanowiącymi miejsca rozrodu i przebywania płazów, wprowadzenie wygradzeń tymczasowych w miejscach występowania płazów oraz korytarzy migracji, pod nadzorem herpetologicznym) zapewni zachowanie siedliska zwłaszcza, że w stosunku do siedlisk 24-26 (miejsca rozrodu płazów) przewiduje się, że 50% powierzchni zbiornika będzie narażona na ryzyko zniszczenia, zaś zbiornika nr 29, 37 (miejsce rozrodu płazów) - 100% ich powierzchni.

W ocenie autorów raportu przeprowadzone analizy nie wykazały, aby przewidywane oddziaływania spowodowały trwałą utratę stanowisk płazów. Możliwe ryzyko zniszczenia wynika z bliskiego sąsiedztwa prowadzonych prac modernizacyjnych. Zajęcie siedlisk w wyniku tych prac będzie ograniczone do minimum. Ponadto, uznano, że ryzyko zniszczenia siedliska można zminimalizować do poziomu nieistotnego lub całkowicie wyeliminować przy zastosowaniu działań przewidzianych w niniejszej decyzji. Przy zastosowaniu działań minimalizujących liczba, powierzchnia i charakter zbiorników wodnych w rejonie inwestycji nie zmieni się w stopniu istotnym, w związku z tym nie przewiduje się istotnej zmiany lokalnej populacji płazów, a tym samym nie wprowadzono obowiązku budowy zbiorników zastępczych.

Planowana inwestycja przecina szlaki migracji płazów, w tym od km 71,200 do km 1,500 (linia 93), od km 13,600 do km 14,000, (linia 93) prowadzoną po nowym śladzie. Ocenia się, że na etapie eksploatacji szlaki migracyjne (ich dostępność i przepustowość) - zdecydowanie się poprawi względem istniejącego stanu.

Odnosząc się do efektu barierowego oraz śmiertelności płazów związanego z funkcjonowaniem inwestycji oddziaływanie to uznano jako mało istotne. Na etapie eksploatacji rozwiązaniem minimalizującym efekt barierowy, śmiertelność płazów będzie przede wszystkim zapewnienie zwierzętom swobodnego przemieszczania się w poprzek torowiska, zaś w lokalizacjach gdzie mogą wystąpić trudności w przechodzeniu przez infrastrukturę kolejową (wysokie nasypy, wykopy) wskazano na konieczność budowy przejść dla płazów. Zatem, przy lokalizacji przejść wzięto pod uwagę nie tylko różnorodność oraz wielkość stwierdzonej populacji płazów ale lokalizację elementów utrudniających w znaczący sposób przechodzenie przez infrastrukturę kolejową jak wysokie nasypy i wykopy. Ocenia się, że zastosowany system przejść dla płazów umożliwi migrację płazów w rejonie linii kolejowej.

Planowane przejścia będą nie tylko minimalizowały barierowe oddziaływanie przedsięwzięcia ale również przyczynią się do zwiększenia bioróżnorodności poprzez zagospodarowanie tych przejść. Do poprawnego funkcjonowania przejść dla zwierząt niezbędne jest uformowanie ich dna z podłoża (piasek, gleba) oraz zagospodarowanie przejścia w sposób nawiązujący do typu krajobrazu i siedlisk występujących w obrębie obiektów kolejowych. Sposób zagospodarowania terenu w rejonie przepustów/ przejść winien umożliwić wchodzenie i przemieszczanie się zwierząt, w tym płazów.

Z materiałów dowodowych wynika, że biorąc pod uwagę założenia konstrukcyjne dróg technologicznych i dojazdowych oraz sposób ich wykorzystania uznano, że ich realizacja i eksploatacja nie spowoduje istotnego zwiększenia efektu barierowego dla migracji zwierząt jak również nie wpłynie na znaczące obniżenie funkcjonalności przejść.

Nasadzenia roślinności zlokalizowane w rejonach przejść dla zwierząt będą stanowić część składową projektowanego systemu zabezpieczeń środowiska, który ma na celu ograniczenie negatywnych oddziaływań projektowanej trasy na faunę, w tym zapewnienie możliwości migracji gatunków oraz ograniczenie ich śmiertelności podczas prób przekraczania bariery, jaką stanowią liniowe elementy infrastruktury komunikacyjnej.

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, wskazane jest skuteczne zabezpieczenie placu budowy, przed przedostaniem się na jego teren małych zwierząt, w tym płazów. Izolacja placu budowy winna maksymalnie ograniczyć zasiedlanie powstających okazjonalnych zalewisk przez płazy. Prace należy prowadzić w sposób umożliwiający przemieszczanie się ze stref zagrożenia zwierząt, które pomimo zastosowanych zabezpieczeń przedostały się na obszar objęty robotami. 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.

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, wskazano na konieczność prowadzenia prac w sposób zapobiegający powstawaniu zastoisk i zalewisk. 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.

Faza realizacji oprócz jego budowy wiązała się będzie m.in. z rozbiórką istniejącej infrastruktury technicznej i kubaturowej oraz 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. Mając na uwadze powyższe wskazano na konieczność skontrolowania ww. obiektów przez chiropterologa oraz ornitologa 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 decyzji wskazano na konieczność zapewnienia nadzoru przyrodniczego w trakcie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, prowadzonego przez właściwych specjalistów. 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.

Tutejszy organ przeanalizował skumulowane oddziaływanie analizowanego przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze, pod kątem wystąpienia efektu barierowego w połączeniu z funkcjonowaniem istniejących lub planowanych inwestycji oraz ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

W odniesieniu do oddziaływań skumulowanych ustalono, że:

- 1) planowana inwestycja może spowodować wystąpienie tego typu oddziaływań na korytarze ekologiczne ssaków. Oddziaływania te mogą przyjąć formę kumulacji oddziaływań pochodzących z istniejącego zagospodarowania i przeznaczenia terenu i infrastruktury (np. wpływ hałasu w trakcie budowy w połączeniu z hałasem drogowym pochodzącym z drogi krajowej nr 1 (DK1),
- 2) istnieje prawdopodobieństwo kumulacji oddziaływań ze strony planowanej inwestycji oraz przedsięwzięcia pn. "Przebudowa oraz nadbudowa obwałowań cieku Łłownica. gm. Czechowice-Dziedzice" jako, że rzeka Łłownica przecięta jest przez opisywaną

w niniejszym raporcie linię kolejową. Z przeprowadzonych analiz wynika, że „można spodziewać się kumulacji oddziaływań na organizmy żywe bytujące w tej rzece oraz wykorzystujące jej koryto i brzegi jako lokalny korytarz migracyjny, w przypadku gdyby obie te inwestycje (przedmiotowa przebudowa linii kolejowej i przebudowa obwałowań łownicy) odbywały się na tym samym odcinku (miejsce przecięcia się rzeki i linii kolejowej) w tym samym czasie”.

Odnosząc się do powyższego ustalono, że brzegi rzeki łownicy na badanym odcinku są wyprostowane, a dno piaszczyste, nieurozmaicone. Znaczna ilość niesionej wody pochodziła najprawdopodobniej ze stawów hodowlanych, zrzucanej przed jesiennymi odłowami ryb. Ze względu na silne przekształcenie koryta oraz negatywne oddziaływanie stawów hodowlanych stan zachowania rzeki jako siedliska oceniono jako zły (U2). Badania w trakcie prowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej wykazały, że bytująca w niej ichtiofauna była liczna, i zdominowana przez gatunki pochodzące z hodowli stawowej. Spośród gatunków chronionych stwierdzono tylko śliza (11 szt.) i piskorza (2 szt.).

Oddziaływanie analizowanej inwestycji na etapie realizacji na ichtiofaunę rzeki łownica określono jako wpływ mało istotny (oznaczony 1). Oddziaływanie może być związane z:

- przedostawaniem się zanieczyszczeń do wód na etapie budowy,
- ryzykiem zmażenia wody
- zmianą stosunków wodnych na skutek prac remontowo-budowlanych.

Natomiast możliwy, negatywny wpływ związany z drganiem na etapie prac budowlanych będzie miał charakter czasowy.

Wpływ na warunki siedliskowe ryb w rzece (w okresie rozwoju i migracji) w ramach planowanej inwestycji uznano jako ograniczony.

Natomiast charakter oddziaływań w ramach przebudowy obwałowań łownicy ma odmienny charakter niż analizowane przedsięwzięcie. Wskazano na możliwość większej ingerencji w rzekę na dłuższym odcinku, niż w przypadku prac związanych z modernizacją linii kolejowej.

Zatem, oddziaływania na etapie budowy będą podobne w przypadku obu inwestycji, ale o innej skali - mniejszej w odniesieniu do modernizacji linii kolejowej. Oddziaływanie skumulowane może w związku z tym wystąpić tylko na etapie realizacji inwestycji, w przypadku gdyby obie inwestycje odbywały się na tym samym odcinku (miejsce przecięcia się rzeki i linii kolejowej) i w tym samym czasie.

Wykazane oddziaływania miałyby jednak charakter krótkotrwały i tymczasowy. Mając na uwadze oceniony stan łownicy jako zły, silnie przekształcone koryto rzeki, zdominowanie ichtiofauny przez gatunki hodowlane określono oddziaływanie skumulowane obu inwestycji jako mało istotne.

Jednocześnie w opinii autorów raportu „na obecnym etapie nie jest możliwe określenie czy dojdzie do realizacji inwestycji w tym samym okresie, a tym samym do kumulacji oddziaływań”.

Z oceny oddziaływania na środowisko wynika, że przewiduje się również możliwość wystąpienia skumulowanego oddziaływania analizowanej linii kolejowej z istniejącą infrastrukturą drogową: DK1, DK81 oraz S1 na korytarze ekologiczne ssaków (o znaczeniu co najmniej regionalnym oraz lokalnym).

Analiza danych wskazuje, 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 styku planowanej inwestycji oraz istniejących dróg.

Przyjęto, że:

- 1) zaproponowane działania minimalizujące w postaci dostosowania budowli kolejowych do migracji zwierząt, wskazanych w decyzji winny zapewnić utrzymanie drożności szlaków migracji zwierząt w rejonie planowanej inwestycji jakkolwiek nie przewiduje się realizacji urządzeń naprowadzających zwierzęta do tych przejść (z uwagi na brak ogrodzenia wzdłuż linii kolejowych, które stanowiłoby barierę

utrudniającą lub uniemożliwiającą migrację zwierząt). Zgodnie z zapisami raportu "sposobem minimalizacji najbardziej istotnego oddziaływania modernizowanej linii na ssaki na etapie eksploatacji jest zmniejszenie efektu barierowego. W tym celu należy umożliwić zwierzętom swobodne przemieszczanie się w poprzek torowiska, dopiero w przypadku znacznych trudności w przechodzeniu przez infrastrukturę kolejową (wysokie nasypy, wykopy) zaleca się zastosowanie systemu przejść dla zwierząt". Tym samym możliwe będzie zachowanie drożności i funkcjonalności istniejących korytarzy migracyjnych. Nie nastąpi również istotne wzmocnienie efektu barierowego,

- 2) przyjęty sposób organizacji prac związanych z budową nowych obiektów kolejowych oraz rozbiórką istniejących w km 41+601 oraz 75+803 zapewni drożność zidentyfikowanych szlaków migracji zwierząt. Prace rozbiórkowe i budowlane w dolinie Wisły oraz w dolinie Piotrówki będą wykonywane pod nadzorem przyrodniczym,
- 3) w rejonie obszarów Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001 i Zbiornik Goczałkowicki - Ujście Wisły i Bajerki PLH240039 inwestycja dotyczy modernizacji istniejącej linii kolejowej. W związku z tym nie nastąpi istotne zwiększenie kumulacji oddziaływań na obszary Natura 2000 w stosunku do stanu istniejącego zarówno w zakresie hałasu jak i zaburzeń migracji,
- 4) odniesieniu do korytarza ekologicznego *Lasy Pszczyńskie KPd—15 B, lasy Pszczyńskie - Beskid Śląski KPd—15 A*, korytarz lokalny 2 rzeka Pszczyńska, korytarz lokalny 8 rzeka Dokawka, korytarz lokalny 9 rzeka Wisła analizowano kumulację oddziaływań wynikających z istniejącego zagospodarowania terenu. W wyniku analiz ustalono, że „głównym elementem wpływającym na kumulację oddziaływań jest bardzo wysokie natężenie ruchu na drodze krajowej numer 1 oraz brak przejść dla zwierząt w rejonie drogi. Prognozowany ruch pociągów na analizowanej linii kolejowej kształtuje się na niskim poziomie i nie przewiduje się jego istotnego zwiększenia w dalszej perspektywie czasowej”. Biorąc powyższe pod uwagę uznano, że planowany ruch na modernizowanej linii kolejowej nie przyczyni się do kumulacji oddziaływań w obszarze ww. korytarzy ekologicznych. Jako działania minimalizujące na odcinkach linii kolejowej, które przebiegają przez ww. korytarze ekologiczne przewidziano systemy przejść i przepustów dla zwierząt, ułatwiające im przemieszczanie się i migracje (dostosowanie istniejących obiektów do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt). W wariantcie 1 nie planuje się wygrodzeń poza stacjami położonymi w terenie zabudowanym.

Modernizowane linie kolejowe są częścią sieci kolejowej, po której będą poruszać się pociągi różnych kategorii dla różnych relacji: pociągi międzyregionalne konwencjonalne, przewozy regionalne oraz przewozy aglomeracyjne. Na liniach tych będą eksploatowane pociągi towarowe.

Podczas eksploatacji omawianej inwestycji przewiduje się emisje:

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

Jednym z najbardziej istotnych oddziaływań, jakie będą się wiązały z eksploatacją przebudowanych linii kolejowych jest oddziaływanie akustyczne. Do obliczeń emisji hałasu oraz wykonania map akustycznych wykorzystano program niemieckiej firmy DataKustic - CadnaA.

Jako metodę obliczenia emisji hałasu wykorzystano algorytm obliczeń hałasu kolejowego zawarty w metodach zalecanych przez Dyrektywę 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego oraz Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącej się do oceny zarządzania poziomem hałasu w środowisku oraz zapisów dokumentów Commission Recommendation of 6th August 2003 concerning the guidelines on the revised interim computation methods for

industrial noise, aircraft noise, Road traffic and railway noise, and related emission data (2003) oraz zapisy normy PN-ISO 9613-2:2002. „Akustyka – Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej. Ogólna metoda obliczania”. W odniesieniu do hałasu pochodzącego od ruchu kolejowego wykorzystano holenderską krajową metodę RMR obliczania poziomów dźwięku pochodzących od pojazdów szynowych, opublikowaną w „Reken-en Meetvoorschrift Railverkeerslawaai '96. Ministerie Volkshuisvesting. Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20 listopada 1996” zgodnie z zaleceniami Dyrektywy 2002/49/WE.

Z uwagi na fakt, iż metoda ta jest sukcesywnie wprowadzana do stosowania w krajach europejskich, autorzy opracowania – przed jej zastosowaniem – dokonali tzw. „kalibracji” modelu w warunkach polskich. Kalibracja modelu polega na doborze takich współczynników kalibrujących, aby odchylenie standardowe między wynikami pomiarów i obliczeń wykonanych dla tych samych warunków, było jak najmniejsze. Stosowana jest w tym celu metoda najmniejszych kwadratów. Wyniki przeprowadzonych obliczeń emisji metodą modelową zawierają już w sobie ww. odchylenie standardowe. Wykorzystując skalibrowany model obliczeniowy określono zasięgi oddziaływania akustycznego. Wykonane zostały badania analityczne, z których określono zasięg zagrożenia hałasem terenów, dla których istnieje konieczność ochrony akustycznej.

Podczas obliczeń uwzględniono przeszkody oraz teren w formacie trójwymiarowym, dane projektowe, które obejmowały: niweletę przebiegu trasy linii kolejowej (profil), prognozy ruchu i parametry ruchu kolejowego, uzbrojenie terenu – analizę kolizji posadowienia ekranów z infrastrukturą oraz zwektoryzowany przebieg linii kolejowej. Wynik analizy przedstawiono graficznie za pomocą izolinii równego poziomu dźwięku.

Oceny oddziaływania akustycznego dokonano względem terenów podlegających ochronie akustycznej znajdujących się w najbliższym sąsiedztwie stacji 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).

Obliczenia zostały przeprowadzone dla dwóch horyzontów czasowych, tj. dla roku odniesienia (oddania do użytku) – 2022 (H1) oraz 2027 (H2), tj. 5 lat po zakładanym oddaniu do użytku. Z przedłożonego raportu wynika, że użytkowanie przedmiotowych linii kolejowych będzie powodować przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, przy czym nie zaobserwowano zwiększenia przekroczeń pomiędzy prognozami (latami) przyjętymi do obliczeń. Wobec powyższego w celu minimalizacji należy zastosować odpowiednie środki ochrony akustycznej. Z dokumentacji sprawy wynika, że powinny to być ekrany akustyczne jak również tłumiki torowe. Ich lokalizacja została poprzedzona wnikliwą analizą (iteracje). Szczegółowe wymogi dla ww. ekranów wskazano w punkcie I.2.C.27, a dla tłumików torowych w punkcie I.2.C.28 niniejszej decyzji.

Na etapie realizacji zamierzenia, z uwagi na konieczność dotrzymania dopuszczalnych wartości poziomu dźwięku na terenach sąsiadujących z inwestycją podczas jej eksploatacji, zastosowane zostaną urządzenia ochrony środowiska – ekrany akustyczne. Jak wynika z raportu, będą to ekrany pochłaniające, np. z wypełnieniem typu „zielona ściana” odmiany stalowej oraz ekrany odbijające.

Analizie akustycznych oddziaływań skumulowanych poddano przebieg ocenianych linii kolejowych oraz wytypowano kilka znaczących tras drogowych. Dla rozpatrywanych obiektów zgromadzono zestawy parametrów ruchu (np. na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu) i opracowane zostały poglądowe fragmenty map dla oddziaływań łącznych. Ocenione zostały w ten sposób oddziaływania z drogą nr 81 w Katowicach, S1 w okolicach Czechowic – Dziedzic oraz w Pszczynie, drogą nr 69 w Bielsku – Białej (ul. Warszawska). Oceniając możliwość skumulowanego oddziaływania w zakresie akustycznym, tutejszy organ stwierdził, że nie będzie ono znaczące, ponieważ każde z ww. przedsięwzięć w przypadku takiej konieczności posiada lub posiadać będzie (linie kolejowe) środki minimalizujące hałas. Nie zachodzi zatem konieczność dodatkowych rozwiązań ograniczających hałas.

W decyzji nie określono wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, gdyż przedmiotowe przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz.U. z 2016 r., poz.672 ze zm.).

Oddziaływanie przedsięwzięcia na stan powietrza, z uwagi na zelektryfikowanie trakcji, ograniczone będzie do emisji typu komunikacyjnego z niezelektryfikowanych torów bocznych oraz pracy lokomotywy manewrowej, pług odśnieżnego i drezyny. Będzie ono śladowe. Standardy środowiskowe w zakresie powietrza będą dotrzymane.

Wpływ na środowisko wytwarzanych podczas eksploatacji odpadów nie będzie znaczący i ograniczać się będzie do krótkotrwałego oddziaływania i związany będzie z zajętością powierzchni gruntu w miejscach czasowego gromadzenia odpadów.

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. Analizując zakres planowanego przedsięwzięcia pod kątem możliwości oddziaływania elektromagnetycznego, stwierdzono, że prace będą miały charakter odtworzeniowy (infrastruktura będzie przebudowywana), wobec tego z oddziaływaniami tymi mamy obecnie do czynienia. Źródłem pól elektromagnetycznych są instalacje wykorzystujące zmienny prąd elektryczny. Największe zapotrzebowanie na prąd elektryczny wykazują pojazdy kolejowe. W celu ich zasilenia używana jest jednak sieć prądu stałego o napięciu 3 kV. Obiektami emitującymi pola elektromagnetyczne o największych poziomach będą stacje transformatorowe 15/0.4 kV i elementy linii energetycznych średniego napięcia 15 kV. Inwestor nie zakłada modernizacji istniejących stacji transformatorowych w ramach niniejszego przedsięwzięcia, zmiany dotyczyć będą napowietrznych linii energetycznych, które są przewidziane do przebudowy na linie kablowe. W przypadku sieci kablowych, ich oddziaływanie na środowisko jest tak nieznaczne, iż nie są one wymienione w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, jako mogące nawet potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Wobec powyższego należy stwierdzić, że oddziaływanie pól elektromagnetycznych związanych z zakresem przedsięwzięcia nie będzie znaczące.

Jednocześnie należy zauważyć, że celem postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest ustalenie czy planowane przedsięwzięcie jest zgodne z przepisami prawa w zakresie ochrony środowiska i określenie środowiskowych uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia. Niniejsza decyzja nie rodzi uprawnień odszkodowawczych związanych z realizacją przedsięwzięcia oraz nie przesądza o realizacji inwestycji. Należy ją dołączyć do wniosków o wydanie decyzji inwestycyjnych, jak np. pozwolenia na budowę. Wobec powyższego niniejsza decyzja nie określa zakresu odszkodowań (za wyburzenia czy też wykup nieruchomości pod linie kolejowe), minimalizacji oddziaływania wpływu wydobywania na technologię budowy linii kolejowych itp. odniesień się do zagadnień, które nie są związane z oddziaływaniem na środowisko.

Klimat, w uproszczeniu, stanowi miarę średniego wzrostu zmian temperatury, wilgotności, ciśnienia, wiatru, opadów, liczby cząstek stałych w formie lotnej i innych zmiennych meteorologicznych na danym obszarze, w danej jednostce czasu. 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, identyfikując je, jako „quasi-cykle” ociepleń czy ochłodzeń. W seriach opadowych – wyróżnia się okresy suche, wilgotne lub normalne.

Analiza przewidywanych zmian klimatu w aspekcie funkcjonowania transportu 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, symulacje wskazują na pewne zwiększenie opadów zimowych i zmniejszenie opadów letnich pod koniec stulecia,
- wskazane parametry klimatu będą się charakteryzowały dużą zmiennością w odniesieniu do wartości ekstremalnych.

Planowane przedsięwzięcie jak każde przedsięwzięcie, którego budowa związana jest z użyciem ciężkiego sprzętu budowlanego w fazie budowy oraz energii i materii w fazie eksploatacji, jest związane z emisją substancji i materii do środowiska, w tym gazów cieplarnianych.

Planowana inwestycja w zakresie modernizacji infrastruktury kolejowej oraz w zakresie zastosowania nowoczesnych i energooszczędnych rozwiązań systemowych przyczyni się bezwzględnie do zmniejszenia jednostkowej emisji gazów cieplarnianych do atmosfery z bezpośrednich źródeł emisji, jak i ze źródeł pośrednich. Emisja gazów do powietrza związana z etapem budowy przedsięwzięcia, który według założeń będzie trwał do 1 roku, w odniesieniu do całkowitej długości okresu eksploatacji linii kolejowej – co najmniej 100 lat, sprawia, że całkowita redukcja ładunku gazów cieplarnianych bilansuje z naddatkiem koszt, jaki będzie musiał być poniesiony na etapie realizacji przedsięwzięcia.

Zasadniczo eksploatacja linii kolejowej nie będzie miała znaczącego wpływu na klimat w związku z tym, że jest ona zelektryfikowana. Po przedmiotowym terenie sporadycznie będą poruszać się lokomotywy spalinowe i inne pojazdy powodujące emisje do powietrza. Po zmodernizowaniu przedmiotowej inwestycji, poprawie ulegnie płynność ruchu (zmniejszenie miejsc hamowania i rozpędzania) jak również zwiększy się jej atrakcyjność (co spowoduje przejęcie części ruchu drogowego), dzięki czemu należy uznać, że oddziaływanie przedmiotowego przedsięwzięcia na klimat ulegnie znacznej poprawie. Należy zauważyć, że „ślad węglowy” transportu kolejowego jest znacznie mniejszy niż transportu drogowego. Przedstawiona w materiale dowodowym analiza dotycząca wrażliwości i ekspozycji infrastruktury kolejowej oraz ryzyka wystąpienia negatywnych czynników klimatycznych, uwzględniająca prognozowane jego zmiany, wskazuje iż wpływ zmian klimatu na infrastrukturę kolejową jest mało istotny, dzięki stosowaniu dotychczasowych rozwiązań. Inwestor stosuje zapobiegawczo m.in. poniższe środki: (w układzie czynnik klimatyczny – sposób minimalizacji):

- 1) niskie temperatury (długotrwałe mrozy), intensywne opady śniegu i marznącego deszczu – montaż elektrycznego ogrzewania rozjazdów (eor); kompensacja sieci trakcyjnej, tj. zapewnienie stałej siły naciągu przewodów jezdnych i liny nośnej podczas wydłużania/skracania się przewodów pod wpływem temperatury;
- 2) intensywne opady deszczu powodujące powodzie i podmycia torów – budowa/przebudowa odwodnienia – usprawnienie sposobu odprowadzania wód opadowych z linii kolejowej;
- 3) silne wiatry – usuwanie drzew i krzewów w pasie 15 m od osi skrajnego toru kolejowego; zygzakowanie sieci jezdnej; osadzanie słupów na betonowych fundamentach,
- 4) długotrwałe utrzymujące się wysokie temperatury – odpowiednie zagęszczenie podsypki; przytwierdzanie szyn (bezстыkowych) w odpowiedniej temperaturze; kontrola stanu elementów mocujących szyny, stosowanie materiałów niepalnych,
- 5) intensywne wyładowania atmosferyczne – uziemienie sieci trakcyjnej oraz kluczowych budynków odpowiedzialnych za sterowanie ruchem kolejowym,
- 6) pożary na obszarach kolejowych – stosowanie materiałów niepalnych; odpowiednie lokalizowanie urządzeń; wymagań określonych w wewnętrznej Instrukcji ID-2 Spółki PKP PLK „Warunki techniczne dla kolejowych obiektów inżynierskich – rozdz. Zabezpieczenie przeciwpożarowe”.

Jak wynika z dokumentacji sprawy, zastosowanie ww. działań zapewni, że infrastruktura kolejowa w ramach realizowanego przedsięwzięcia zostanie odpowiednio przystosowana do prognozowanych zmian klimatu.

Biorąc pod uwagę obawy Inwestora co do dokładności przedłożonych analiz oddziaływania akustycznego oraz fakt, że w celu dotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu należy zastosować środki minimalizujące w postaci ekranów akustycznych oraz tłumików torowych, tutejszy organ nałożył obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w terminie 18 miesięcy od oddania do użytku planowanego przedsięwzięcia. Analiza porealizacyjna służy bowiem do dokonania porównań ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w szczególności ustaleń przewidywanego charakteru i zakresu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz planowanych działań zapobiegających z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia.

Analiza porealizacyjna powinna 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. Pomiary obowiązkowo powinny zostać przeprowadzone we wskazanych miejscach, w których zainteresowani mieszkańcy wskazywali na konieczność stosowania konkretnych działań minimalizujących, które nie zawsze pokrywały się ze środkami proponowanymi przez Inwestora.

W niniejszej decyzji wskazano na konieczność prowadzenia monitoringu stopnia wykorzystania przejść dla zwierząt małych, średnich i dużych.

Monitoring przejść i przepustów dla zwierząt ma na celu potwierdzenie trafności doboru lokalizacji miejsc, w których zastosowano obiekty minimalizujące wpływ inwestycji na duże, średnie i małe zwierzęta, w tym płazy, a także sprawdzenie i kontrolę skuteczności urządzeń ochrony środowiska. Ocena funkcjonowania przejść jest niezbędnym etapem realizacji inwestycji kolejowej. Może być wykonana na podstawie monitoringu rzeczywistego użytkowania przejścia przez poszczególne gatunki zwierząt. Podstawowy monitoring powinien :

- 1) wykazać w jakim zakresie przejście jest wykorzystywane przez zwierzęta dla których zostało wybudowane,
- 2) wykazać które przejścia, o jakich parametrach i sposobie zagospodarowania są wykorzystywane przez zwierzęta,
- 3) określać dane o użytkowaniu, wskazującym na możliwe do wykonania poprawki konstrukcji oraz zmian zagospodarowania istniejących przejść oraz ich otoczenia.

Ponadto Inwestor powinien prowadzić okresowe kontrole drożności i sprawności systemu odwadniania budowli kolejowej: odwodnienia podtorza, rowów, kanalizacji deszczowej i na bieżąco podejmować niezbędne prace remontowe w tym zakresie.

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 oddziaływania, w tym na 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.

Przekroczenie granicy z Republiką Czeską linią kolejową następować będzie w tym samym miejscu co obecnie, bez konieczności zmiany lokalizacji przejścia linii kolejowej przez granicę. Analiza oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na komponenty środowiska w rejonie planowanej inwestycji w fazie realizacji wykazała że przedsięwzięcie będzie oddziaływać na środowisko chwilowo. Jej wpływ będzie miał charakter tymczasowy i lokalny a jego wielkość nie będzie znacząca.

Wszelkie prace budowlane ograniczone będą do terenu linii kolejowej – zawierającego się w aktualnych liniach rozgraniczających bądź w ich bezpośrednim sąsiedztwie – oraz prowadzone tylko i wyłącznie po polskiej stronie granicy, bez konieczności ingerencji w terytorium sąsiedniego państwa. Po stronie czeskiej tereny położone bezpośrednio przy linii kolejowej nie wymagają ochrony akustycznej i nie są kwalifikowane, jako wchodzące w sieć obszarów Natura 2000 oraz nie stanowią zidentyfikowanego korytarza ekologicznego. Obszary należące do sieci Natura 2000 znajdują się w znacznej odległości od terenu planowanego przedsięwzięcia i nie są z nim biocenotycznie powiązane.

Po przebudowie eksploatacja linii kolejowej będzie związana przede wszystkim z oddziaływaniem na środowisko w zakresie emisji hałasu. W rejonie granicy, po stronie polskiej Inwestor, w związku z prognozowanymi przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu przewidział konieczność zastosowania tłumików torowych, których montaż spowoduje brak ww. przekroczeń. Tym samym po stronie czeskiej nie powinny one występować.

Po stronie czeskiej, w obszarze przygranicznym, stwierdzono występowanie jednego obszaru należącego do sieci Natura 2000 SOO CZ0813442 „*Dolina Markovice*”, o powierzchni 41,22 ha, którego przedmiotem ochrony jest gatunek – kumak nizinny (*fire-bellied taod*), (*bombina bombina*) z II Załącznika Dyrektywy 92/43/EEC.

Obszar „*Dolne Markovice*” oddalony jest od granicy z Polską o około 1 km, tzn. o ok. 1,1 km od granicy terenu przedmiotowego przedsięwzięcia i o około 400 do 500 m na północny-wschód od istniejącej już linii kolejowej po stronie czeskiej.

Ponadto w dalszej odległości (ok. 10 km) na terenie Republiki Czeskiej występuje obszar OSO CZ0811021 „*Hermansky Stav – Odra – Poolsi*” wyróżniający się występowaniem 40 gatunków ptaków chronionych.

Zakładana przebudowa obejmować będzie teren linii kolejowej (teren zurbanizowany) i nie będzie związana ze zmianą istniejącego układu geometrycznego, przez co nie będzie miała wpływu na siedliska i objęty ochroną gatunek kumaka, którego występowania ograniczone jest zasadniczo do ww. obszaru.

Wobec powyższego nie przewiduje się znaczącego oddziaływania transgranicznego i 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 2016, poz. 672 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, ponieważ przy zastosowaniu odpowiednich środków minimalizujących oddziaływanie (w zakresie hałasu) będą dotrzymane standardy jakości środowiska.

Obwieszczeniem z 3 sierpnia 2016 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach, zapewniając udział społeczeństwa w przedmiotowym postępowaniu, 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 19.08.2016 do 8.09.2016 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 3.08.2016 do 8.09.2016, na tablicy ogłoszeń oraz w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach,
- 2) 18.08.2016 na łamach gazety Dziennik Zachodni,
- 3) w terminie od 5.08.2016 do 25.08.2016, na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Chybie,

- 4)w terminie od 5.08.2016 do 22.08.2016 Urząd Gminy Goczałkowice-Zdrój,
- 5)w terminie od 9.08.2016 do 8.09.2016 na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Kobiór,
- 6)w terminie od 8.08.2016 do 9.09.2016 na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Wyry,
- 7)w terminie od 8.08.2016 do 9.09.2016 na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Zebrzydowice,
- 8)w terminie od 9.08.2016 do 22.08.2016 na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Pszczynie,
- 9)w terminie od 8.08.2016 do 9.09.2016 na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Strumieniu,
- 10)w terminie od 8.08.2016 do 8.09.2016 na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Bielsku-Białej,
- 11)w terminie od 9.08.2016 do 8.09.2016 na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Katowice,
- 12)w terminie od 9.08.2016 do 23.08.2016 na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Miasta Tychy,
- 13)w terminie od 8.08.2016 do 12.09.2016 na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Miasta Czechowice-Dziedzice oraz w pobliżu miejsca realizacji przedsięwzięcia.

Podczas udziału społeczeństwa w ramach postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia zostały wniesione przez :

- 1) Pana Przemysława Dębca e-mailem z 19.08.2016,
- 2) Panią Ewę Banasik (oraz 57 innych osób) pismem z 19.08.2016, jako przesyłka pocztowa,
- 3) Wójta Gminy w Chybiu pismem z 19.08.2016 znak INRŚ.7226.7.2012/2016.BZ przekazany w formie elektronicznej oraz jako przesyłka pocztowa,
- 4) Wójta Gminy Goczałkowice Zdrój z 5.09.2016 znak PR-AB.6724.0001.2016, przekazany w formie elektronicznej oraz jako przesyłka pocztowa.

Poniżej przedstawiono odniesienie się do wniesionych uwag i wniosków przez pełnomocnika Inwestora jak również tutejszego organu.

Uwagi Pana Przemysława Dębca

Na odcinku pomiędzy 76 km 700 metrem a 76 km 900 metrem linii kolejowej proponuje zastosowanie tłumików torowych jako metodę obniżającą hałas generowany przez przejeżdżające skład kolejowy. Uważam, że zastosowana metoda nie zniweluje uciążliwości sąsiedztwa szlaku kolejowego, domy mieszkalne obecnie znajdują się w odległości 30 m do 50 m od główki szyny. Racjonalną metodą byłoby zbudowanie ekranów akustycznych, które w podobnych uwarunkowaniach były stawiane na modernizowanych odcinkach szlaku E-65. Zastosowanie tylko i wyłącznie tłumików torowych nie spowoduje szczególnie podczas nocy obniżenia poziomu hałasu, jaki generuje hamujący skład jadący od strony granicy państwa przed semaforem wjazdowym do stacji Zebrzydowice. Uwarunkowania terenowe pozwalają na budowę ekranu na odcinku 300 metrów. Koszt budowy ekranów w porównaniu z kosztami tłumików torowych i kosztem całej planowanej modernizacji jest znikomy, a przysłużyłby się mieszkańcom do podniesienia jakości życia w pobliżu szlaku kolejowego, co jest jednym z celów modernizacji linii kolejowej.

Odpowiedź Inwestora:

Z przeprowadzonej na etapie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko analizy akustycznej wynika, że zastosowanie proponowanych przez Inwestora tłumików akustycznych zabezpiecza tereny chronione akustycznie we wskazanej lokalizacji (km 76+700 – 76+900 LK 93). Dane podawane przez producentów tłumików akustycznych stosowanych na liniach kolejowych potwierdzają ich skuteczność na poziomie do 4 dB, co jest zgodne z deklaracjami producentów. Jak przedstawiono na arkuszach akustycznych nr

1.26, 2.26, 3.26, 4.26 (uzupełnienie do raportu nr 2 z dnia 13 czerwca 2016 roku – załącznik nr 5 do uzupełnienia – analiza akustyczna) dla przedmiotowej lokalizacji dotrzymywane zostały parametry akustyczne. Inwestor zobligowany jest do dotrzymywania ustawowych parametrów akustycznych, na terenach chronionych przed ponadnormatywnym dźwiękiem, które sąsiadują z linią kolejową, a nie do dodatkowego obniżania poziomu dźwięku na tych terenach. W związku z powyższym nie zachodzi w wyżej wymienionej lokalizacji konieczność budowy ekranów akustycznych.

Uwagi Pani Ewy Banasik i mieszkańców dzielnicy Katowice – Brynów ulic Warzywnej i Siennej

Uwaga 1:

W przedmiotowym raporcie znajdują się stwierdzenia, między innymi o tym, że przyszła inwestycja nie będzie oddziaływała na zabudowę mieszkalną (toteż nie zachodzi konieczność wygrodzenia torów kolejowych i postawienia ekranów) oraz że środowisko naturalne nie poniesie żadnej szkody, albowiem drzewostan leśny jest ubogi, a zwierzyzny jest niewiele.

Te stwierdzenia w raporcie nie polegają na prawdzie i rażąco odbiegają od rzeczywistości.

Odpowiedź Inwestora:

Do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji, Inwestor zobowiązany był do złożenia wraz z wnioskiem o wydanie tej decyzji raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Wykonawca raportu zgodnie z ustawowym obowiązkiem, dokonał szczegółowej inwentaryzacji, opisu oraz analizy poszczególnych elementów środowiska, oraz oceny wpływu zakresu realizacji i użytkowania inwestycji na te elementy. W raporcie zawarto również uzasadnienia przyjętych ocen i wniosków. W raporcie, zgodnie z obowiązującą sztuką oraz metodykami, a także z najlepszą dostępną wiedzą, przy udziale grona specjalistów z zakresu przyrodniczego, bardzo szczegółowo przedstawiono wyniki inwentaryzacji przyrodniczej, wraz z oceną stanu zasobów przyrodniczych w rejonie przedsięwzięcia, a także oceną wpływu inwestycji na środowisko, wraz z propozycjami stosownych działań i zabiegów minimalizujących potencjalne negatywne oddziaływania, tam gdzie to było wskazane i zasadne.

Uwaga 2:

Przede wszystkim należy stwierdzić, że projektowana inwestycja ma przebiegać w bardzo bliskiej odległości od zabudowań mieszkalnych, a w niektórych przypadkach trzeba będzie wywłaszczyć część terenów od mieszkańców. Istniejące na terenie Brynowa i okolic zabudowania mieszkalne w większości są zabudowaniami starymi i planowana budowa linii kolejowej (w bardzo bliskiej odległości od zabudowań) z pewnością będzie na nie negatywnie oddziaływała, między innymi poprzez wytwarzanie niedopuszczalnych drgań, hałasu i wibracji. Te okoliczności w raporcie całkowicie pominięto, brak jest w nim badania na temat emisji drgań, hałasu i wibracji na zabudowę mieszkalną pochodzących od przyszłej inwestycji. Nie bez znaczenia jest fakt, że na przestrzeni ostatnich 2-3 lat w stopniu bardzo dużym nasiliły się wstrząsy górnicze na tym terenie pochodzące od KWK Staszic i KWK Wujek, w związku z prowadzoną eksploatacją górniczą oraz oddziaływaniami poeksploatacyjnymi, których skutki oddziałują negatywnie na południowe dzielnice Katowic, w szczególności na budynki mieszkalne położone w dzielnicy Brynów. Obecnie nawet kilka razy w tygodniu silne wstrząsy górnicze są odczuwane na tym terenie, co skutkowało powstaniem nowych szkód górniczych w zabudowaniach położonych przy ulicy Warzywnej i Siennej. Kompilacja i kumulacja drgań, hałasów i wibracji pochodzących od ruchu pociągów na nowych torach kolejowych oraz od eksploatacji górniczej na tym terenie może okazać się niedopuszczalną immisją na zabudowania mieszkalne, ludzi i środowisko naturalne.

Odpowiedź Inwestora:

Zaproponowane rozwiązanie polegające na budowie dwóch torów łącznicowych jest optymalnym z możliwych, pozwalającym zminimalizować ilość wywłaszczeń. Ponadto, taki układ torowy jest wynikiem konsultacji z mieszkańcami i ich próśb, gdyż pierwotnie Inwestor miał zamiar wykupić ten budynek. Wywłaszczenia będą odbywać się zgodnie z obowiązującym prawem a właścicielom będzie przysługiwać odszkodowanie. Prognozowany ruch pociągów dla toru najbliższej ul. Warzywnej to 3 pociągi na dobę. Prędkość pociągów będzie wynosić 60 km/h. Bliska odległość nowego toru łącznikowego od obszaru zabudowanego wynika z uwarunkowań geometrycznych (konieczność zastosowania łuku o odpowiednim promieniu). Zgodnie z Normą obciążeniową PN-85-S-10030 dla toru na klasycznym podłożu podsypkowym zapewniona jest konstrukcyjnie tłumienność drgań przy naziomiu powyżej 1 m (jednego metra). Zatem przy projektowaniu nie uwzględnia się wpływów dynamicznych z uwagi na ich pomijalnie mały wpływ. Należy zauważyć, że zastosowanie najnowszych technologii w tym nawierzchni torowej ze szlifowanych szyn UIC60 o konstrukcji bezстыkowej wraz z budową liniowego odwodnienia odkrytego w postaci rowów ogranicza drgania w podłożu. Dodatkowo na całym obszarze realizowanej inwestycji zabudowane zostaną urządzenia Detekcji Stanów Awaryjnych Taboru (DSAT), które w sposób dynamiczny (podczas przejazdu pociągu) monitorują elementy biegu lokomotyw i wagonów, dzięki czemu możliwe jest wychwycenie wagonów z płaskimi miejscami na kołach, bądź wagonów z asymetrycznym obciążeniem. Takie wyposażenie umożliwia wychwycenie i wyłączenie ze składu wagonów i lokomotyw uszkodzonych. Na podstawie Opinii uzyskanej w 2016r. z Okręgowego Urzędu Górniczego w Katowicach teren wspólnoty mieszkaniowej jest położony na obszarze eksploatacji KWK Wujek, gdzie występują deformacje terenu górniczego I i II stopnia. Występujące w tym rejonie ruchy górotworu o przyspieszeniach dochodzących do 150 mm/s² spowodowane prowadzoną działalnością górniczą a nie są spowodowane ruchem kolejowym. Uwzględniając powyższe uwarunkowania proponuje się dodatkowe działanie w postaci: konieczności uwzględnienia w projekcie budowlanym nowego odcinka linii kolejowej 641, 642 wykonania inwentaryzacji budynków w 1 linii zabudowy na odcinku od km 0,000 – 0,200 przed rozpoczęciem robót, wykonaniem pomiarów drgań w budynku referencyjnym przed rozpoczęciem robót budowlanych oraz w trakcie realizacji, oraz przeprowadzenie symulacji drgań od projektowanego odcinka linii kolejowej i wykonanie zabezpieczeń, o ile wynik symulacji wykaże, że są potrzebne. Zarzuty w kontekście przeprowadzenia analiz akustycznych są niezasadne.

Uwaga 3:

W zebranej dokumentacji (raporcie) napisano także, że przyszła inwestycja nie będzie miała wpływu na środowisko naturalne, bo między innymi drzewostan zostanie usunięty, a zwierzyny jest tam niewiele. Te stwierdzenia także nie polegają na prawdzie. Na terenie lasów Brynowskich i Murckowskich żyją liczne gatunki zwierząt, na przykład ptaki, nietoperze, wiewiórki, sarny, jelenie, dziki, lisy, zające i inne, oraz znajduje się tam stary i różnorodny drzewostan leśny. To środowisko naturalne z pewnością w bardzo znacznym stopniu ucierpi w skutek zaplanowanej nowej inwestycji kolejowej.

Uwaga 4:

Najważniejszy w sprawie jest fakt, że projektant wytyczając ślad nowej linii torów kolejowych (w II wariantach, które specjalnie się od siebie nie różnią przebiegiem) nie wiadomo czym się kierował i dlaczego nie zaprojektował ich z uszanowaniem potrzeb mieszkańców (istniejącej zabudowy) oraz całkowicie ignorując wymogi ochrony środowiska naturalnego. Projektant wytyczył nową linię torów kolejowych najbliżej jak to możliwe zabudowań mieszkalnych i z brakiem szacunku dla starego drzewostanu leśnego oraz żyjących tam zwierząt, stwierdzając arbitralnie, że „las się wytnie”, a zwierzyny jest niewiele.

Odpowiedzi do uwagi 3 i 4 łącznie:

Podstawą wykonanej oceny oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze była wykonana inwentaryzacja przyrodnicza w zakresie chronionych i cennych gatunków flory i fauny oraz siedlisk przyrodniczych i zbiorowisk roślinnych. Ocenę istotności oddziaływania wykonano oddzielnie dla każdej z grup i dla każdego zinwentaryzowanego stanowiska. W ocenie uwzględniono zakres prac w tym zajętość terenu wynikającą z realizacji inwestycji. W raporcie nie zawarto stwierdzenia „że przyszła inwestycja nie będzie miała wpływu na środowisko naturalne, bo między innymi drzewostan zostanie usunięty, a zwierzyny jest tam niewiele”. W raporcie rozważono wpływ na zinwentaryzowane zasoby przyrodnicze wynikający z wycinki drzew i krzewów będące siedliskami chronionych gatunków roślin i zwierząt. Informacje o walorach środowiska przyrodniczego zgromadzono na podstawie przeprowadzonych badań terenowych oraz informacji uzyskanych z zasobów będących w posiadaniu Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach, Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, urzędów gmin i miast oraz Nadleśnictw. Dodatkowo z Nadleśnictw uzyskano m.in. dane o strukturze gatunkowej oraz liczebności zwierząt występujących w rejonie inwestycji, które wzięto pod uwagę przy projektowaniu działań minimalizujących w postaci przejść dla zwierząt. W raporcie nie zawarto również stwierdzenia, że „świat roślin i zwierzyny jest ubogi, natomiast w lasach Murckowskich bytują liczne zwierzęta w tym ssaki kopytne”. W raporcie uwzględniono położenie inwestycji w odległości ok. 15 m od zespołu przyrodniczo-krajobrazowego Źródła Kłodnicy co zostało uszczegółowione w przekazanym do RDOŚ uzupełnieniu Raportu. W ocenie uwzględniono również zapisy ustawy o ochronie przyrody odnoszące się do tej formy ochrony: „W rejonie inwestycji zlokalizowano jeden zespół przyrodniczo-krajobrazowy Źródła Kłodnicy na terenie miasta Katowice. Obszar przylega do granic linii rozgraniczających inwestycji. Obszar ten porasta las. W jego rejonie nie stwierdzono chronionych gatunków roślin i zwierząt jak też siedlisk przyrodniczych. Część drzew może ulec wycięciu w związku z prowadzeniem prac budowlanych. W odniesieniu do zespołów przyrodniczo-krajobrazowych należy wskazać, iż zgodnie z przepisami ustawy o ochronie przyrody zakazy wprowadzone na tych obszarach nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, jakim jest planowane przedsięwzięcie (art. 45 ust.2 ustawy o ochronie przyrody).”

Uwaga 5:

Reasumując, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach wydając decyzję środowiskową w niniejszej sprawie powinien wziąć pod uwagę następujące okoliczności:

Uwaga 5a:

że projektowana budowa nowej linii kolejowej drastycznie będzie ingerowała w istniejącą zabudowę mieszkalną, kumulacja drgań i oddziaływań pochodząca z ruchów pociągów wraz ze wstrząsami będącymi skutkiem eksploatacji górniczej KWK Staszic i KWK Wujek spowoduje niedopuszczalną immisję na ludzi i zabudowania (hałas, drgania, wibracje, wstrząsy).

Odpowiedź Inwestora:

Zjawisko hałasu zostało omówione w raporcie. Przeprowadzono odpowiednie obliczenia (które ponowiono w uzupełnieniu) i wskazano miejsca w których należy zastosować ochronę akustyczną zgodnie z obowiązującymi przepisami. Brak środków ochrony akustycznej oznacza, że nie zostały przekroczone dopuszczalne poziomy hałasu. Odnośnie drgań i wibracji: Zgodnie z Normą obciążeniową PN-85-S-10030 dla toru na klasycznym podłożu podsypkowym zapewniona jest konstrukcyjnie tłumienność drgań przy naziomiu powyżej 1 m (jednego metra). Zatem przy projektowaniu nie uwzględnia się wpływów dynamicznych z uwagi na ich pomijalnie mały wpływ. Należy zauważyć, że zastosowanie najnowszych technologii w tym nawierzchni torowej ze szlifowanych szyn UIC60 o konstrukcji

bezстыkowej, wymiana zużytej podsypki tłuczniowej oraz wymiana warstw podtorza wraz z budową odwodnienia eliminuje drgania. Dodatkowo na całym obszarze realizowanej inwestycji zabudowane zostaną urządzenia Detekcji Stanów Awaryjnych Taboru (DSAT), które w sposób dynamiczny (podczas przejazdu pociągu) monitorują elementy biegowe lokomotyw i wagonów, dzięki czemu możliwe jest wychwycenie wagonów z płaskimi miejscami na kołach, bądź wagonów z asymetrycznym obciążeniem. Takie wyposażenie umożliwia wychwycenie i wyłączenie ze składu wagonów i lokomotyw uszkodzonych. Na podstawie Opinii uzyskanej w 2016r. z Okręgowego Urzędu Górniczego w Katowicach teren wspólnoty mieszkaniowej jest położony na obszarze eksploatacji KWK Wujek, gdzie występują deformacje terenu górniczego I i II stopnia. Występujące w tym rejonie ruchy górotworu o przyspieszeniach dochodzących do 150 mm/s² spowodowane prowadzoną działalnością górniczą a nie są spowodowane ruchem kolejowym.

Uwaga 5b:

budowa nowej linii kolejowej negatywnie będzie oddziaływała na zwierzynę, która na tym terenie żyje w dużej różnorodności i liczbie gatunków, a niektóre zwierzęta podlegają ochronie

Odpowiedź:

Odpowiedź jak do uwag 3 i 4 powyżej.

Uwaga 5c:

w raporcie zawarto kuriozalne stwierdzenie, że w lasach Brynowskich „świat roślin i zwierzyny jest ubogi, natomiast w lasach Murckowskich bytują liczne zwierzęta w tym ssaki kopytne”. Jest to stwierdzenie nieprawdziwe, albowiem lasy Brynowskie i Murckowskie sąsiadują z sobą, albowiem stanowią jeden pas leśny dla licznej i różnorodnej zwierzyny,

Odpowiedź:

Odpowiedź jak do uwag 3 i 4 powyżej.

Uwaga 5d:

projektant nowej linii kolejowej nie wziął pod uwagę przy planowaniu nowej inwestycji, że fragment lasów Murckowskich położony przy zabudowie mieszkaniowej przy ulicach Siennej Warzywnej w Katowicach- Brynowie jest objęty ochroną jako zespół przyrodniczo krajobrazowy „Źródła Kłodnicy”. Nowe tory kolejowe z pewnością będą kolidować z tym zespołem przyrodniczo-krajobrazowym, co w świetle ustawy o ochronie środowiska naturalnego jest niedopuszczalne.

Odpowiedź:

Odpowiedź jak do uwag 3 i 4 powyżej.

Uwaga 5e:

raport i jego uzupełnienie nie zawierają badań, ani wyliczeń dotyczących niedopuszczalnych emisji, drgań, oddziaływań i wibracji pochodzących od nowej inwestycji,

Odpowiedź:

Odpowiedź jak do uwag 1, 2 i 5a powyżej.

Uwaga 5f:

Istnieje możliwość wytyczenia nowych linii kolejowych w pobliżu istniejących starych torów,

Uwaga 5g:

najważniejszym w niniejszej sprawie jest fakt, że teren przylegający do dzielnicy Brynów pozwala wytyczyć nowy ślad torów kolejowych z uwzględnieniem potrzeb mieszkańców, a więc w znacznej odległości od ich zabudowań, co w dzisiejszych czasach jest konieczne

także z uwagi na bardzo silne oddziaływania górnicze pochodzące od KWK Staszic i KWK Wujek. Wtedy też w o wiele mniejszym stopniu ulegnie zniszczeniu zespół przyrodniczo-krajobrazowy Źródła Kłodnicy, który polega ochronie,

Uwaga 5h:

nowa inwestycja powinna powstać z poszanowaniem prawa oraz potrzeb ludności i istnieją ku temu warunki naturalne w terenie, aby tak się stało. Z uwagi na poważne oddziaływania wywołane ruchem zakładów górniczych oraz wytyczenia nowej linii torów kolejowych w pobliżu zabudowań mieszkalnych wnosimy o zobowiązanie projektanta o uwzględnienie w projekcie budowy ekranów akustycznych.

Odpowiedzi do uwag 5f, 5g, 5h łącznie:

Wykonawca przy udziale Inwestora analizował wiele możliwości optymalizacji inwestycji. Z analiz wynikało, że inne rozwiązania umożliwiające połączenie linii nr 141 na linii nr 171, 142 i 707 wiązałyby się z jeszcze większą ingerencją w istniejące obszary zamieszkania i środowisko. Ostatecznie planowane są dwie nowe łącznice nr 641 i 642 o długości 0,633 km i 1,009 km. Prognozowany ruch pociągów dla toru najbliższej ul. Warzywnej to 3 pociągi na dobę. Prędkość pociągów będzie wynosić 60 km/h. Ponadto, wykonawca po uzgodnieniu z Inwestorem, niniejszym uzupełnieniem, wprowadza do raportu zapis o konieczności zalecenia do projektu budowlanego nowego odcinka linii kolejowych nr 641 i 642, wykonania inwentaryzacji budynków w pierwszej linii zabudowy na odcinku od km 0+000 do km 0+200 przed rozpoczęciem robót, wykonania pomiarów drgań w budynku referencyjnym przed rozpoczęciem robót budowlanych oraz w trakcie realizacji, oraz przeprowadzenia symulacji drgań od projektowanego odcinka linii kolejowej i wykonanie zabezpieczeń, o ile wynik symulacji wykaże, że są potrzebne.

Uwagi Wójta Gminy Chybie

Nałożenie obowiązku wykonania przejścia podziemnego dla pieszych wraz ze ścieżką rowerową w km 60+505 linii kolejowej E65/CE-65 nr 93 (jednocześnie w km 12+805 linii kolejowej nr 150) w zamian za przeznaczony do likwidacji przejazd kolejowy w poziomie szyn w km 60+447 na linii nr 93 (w km 12+747 linii 150).

Odpowiedź inwestora

Na wniosek gminy Chybie doprojektowano przejście podziemne. W związku z powyższym do dokumentacji środowiskowej – raportu o oddziaływaniu na środowisko i jego uzupełnień – dołącza się rysunek z zaznaczonym przebiegiem ww. linii kolejowych z naniesionym zaznaczeniem zaprojektowanego przejścia podziemnego dla pieszych wraz ze ścieżką rowerową (arkusz A.1/2.139). Zaproponowane przejście podziemne jest konstrukcyjnie analogiczne do zaproponowanych przejść dla ciągu kolejowego E65. Przejście to połączone jest chodnikami z ciągami pieszymi dotychczasowej drogi. Wejścia do przejścia zapewniają schody oraz pochylnie.

Uwagi Wójta Gminy Goczałkowice – Zdrój

Projekt i budowa urządzeń przeciwhałasowych na odcinku przecinającym strefę „a” ochrony uzdrowiskowej

Odpowiedź:

W strefie „A” ochrony uzdrowskiej przewidziane są ekrany akustyczne. Zgodnie z załącznikami graficznymi z uzupełnienia do raportu nr 2 z dnia 13 czerwca 2016 roku (załącznik nr 5 do uzupełnienia – analiza akustyczna, nr arkuszy: 1.13, 2.13, 3.13, 4.13) dla omawianej strefy zaprojektowano ekrany akustyczne – oznaczone numerami E3 i E4, które zlokalizowane są po obu stronach linii kolejowej, na długości przecinającej strefę „A” ochrony uzdrowskiej w Goczałkowicach – Zdroju.

Zachowanie wiaduktu drogowego w km 38+546 z przeznaczeniem dla przejścia dla pieszych i przejazdu rowerzystów.

Odpowiedź:

Wstępne uzgadnianie wiaduktu nad ul. Szkolną odbywało się na etapie komisji przejazdowych, w których uczestniczyli przedstawiciele Gminy Goczałkowice-Zdrój. Inwestor podjął decyzję o pozostawieniu wiaduktu w ciągu ul. Głównej. Dalsze uzgodnienia będą prowadzone na etapie realizacji projektów budowlanych, kiedy to do zarządców dróg zostaną skierowane zapytania o warunki przebudowy, budowy, rozbiórki wiaduktów zlokalizowanych nad lub pod drogami. Na podstawie wydanych warunków przygotowane zostaną projekty budowlane (w części graficznej i opisowej), które zostaną przełożone do uzgodnienia przez zarządców dróg.

Pozostawienie peronu nr 2 w obecnej lokalizacji km 40+100 – 40+300 (zamiast projektowanego przesunięcia w km 39+823 – 40+023);

Odpowiedź:

Rozwiązania komunikacyjne w obrębie Inwestycji na tym etapie należy uznać za zamknięte, ponieważ były one przedmiotem ustaleń podczas tzw. Komisji przejazdowych. Podczas tych komisji do przygotowanych koncepcji komunikacyjnych zgłoszone zostały zmiany przez uczestników tych komisji, a byli to: przedstawiciele Zarządców dróg, Policji, Władz samorządowych, Zakładu Linii Kolejowych w Katowicach (obecnie Sosnowiec) oraz Inwestora i Projektanta. W toku dalszych prac projektowych wprowadzono do projektu proponowane zmiany. Proponowane przejście podziemne w nowej lokalizacji i realizowane jako nowy ciąg komunikacyjny może być wybudowane przez Gminę.

Przeniesienie projektowanego przejścia podziemnego w km projektowanym 40+026 do lokalizacji w km projektowanym 39+963.

Odpowiedź:

Szczegółowe uzgodnienia będą prowadzone na etapie realizacji projektów budowlanych, kiedy to do zarządców obiektów inżynierskich zostaną skierowane zapytania o warunki przebudowy, budowy, rozbiórki obiektów zlokalizowanych pod linią kolejową. Na podstawie wydanych warunków przygotowane zostaną projekty budowlane (w części graficznej i opisowej), które zostaną przedłożone do uzgodnienia przez zarządców.

Po analizie uwag i wniosków podzielić je można na 2 grupy dotyczące:

- 1) oddziaływania akustycznego nowych układów torowych,
- 2) rozwiązań projektowych wariantu realizacyjnego.

W odniesieniu do punktu 1, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach zobowiązał Inwestora do zastosowania środków minimalizujących hałas powstający w związku z eksploatacją linii kolejowych do poziomów dopuszczalnych, zgodnie z zaproponowanymi w raporcie (i jego uzupełnieniach) rozwiązaniami. W celu sprawdzenia, czy będą one skuteczne wskazano, aby w analizie porealizacyjnej obowiązkowo ująć

miejsca, w których mieszkańcy mają wątpliwości co do proponowanych środków minimalizujących. Ponadto uwzględniono rezygnację z montażu tłumików torowych na rzecz ekranów akustycznych w dwóch przypadkach, w Katowicach przy ul. Polarnej oraz w miejscowości Chybie.

Odnosząc się do punktu 2, czyli uwag do rozwiązań projektowych, należy stwierdzić, że zaproponowane przez Inwestora rozwiązania wynikają z przepisów technicznych dotyczących budowy linii kolejowych. Należy również zauważyć, że część postulatów dotyczy zakresu, co do którego tutejszy organ nie jest właściwy do orzekania. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach określa bowiem środowiskowe uwarunkowania realizacji planowanego przez Inwestora zamierzenia. Szczegółowy zakres ww. decyzji określa art. 82 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Wydaje się ją, zgodnie z art. 73 cyt. wyżej ustawy na wniosek podmiotu planującego podjęcie realizacji przedsięwzięcia, zatem organ wydający decyzję jest związany żądaniem strony (wnioskiem) i nie może z urzędu rozszerzać zakresu inwestycji (nakazując np. budowę ścieżek rowerowych, chodników, przejść podziemnych itp.). Ponadto decyzja administracyjna nie może powielać zapisów obowiązujących aktów prawnych, w tym rozporządzeń (rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowie kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U.151, poz. 987) oraz Rozporządzenia Komisji Nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r., dotyczącym specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej), czy też norm.

W ramach udziału społeczeństwa chęć udziału w postępowaniu zmierzającym do wydania niniejszej decyzji pismem z 23.08.2016 zgłosiło Stowarzyszenie Rozwoju Lokalnego Żabiego Kraju z siedzibą w Chybiu przy ul. Bielskiej 138 reprezentowane przez Pana Mirosława Wardasa. Z uwagi na fakt, iż Stowarzyszenie nie spełniało jednego z wymogów określonych w art. 44 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, tj. nie prowadziło działalności statutowej w zakresie ochrony środowiska, przez minimum 12 miesięcy przed dniem wszczęciem postępowania w sprawie wydania decyzji, postanowieniem z 21 września 2016 r. znak WOOŚ.4201.1.2012.AS2.28 tut. organ odmówił dopuszczania Stowarzyszenia do uczestniczenia na prawach strony w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Na postanowienie nie zostało wniesione zażalenie.

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, uzyskano opinie sanitarne od Państwowych Powiatowych Inspektorów Sanitarnych w: Katowicach (z 28.09.2016 znak NS/NZ/524/7/16), Tychach (1.09.2016 znak 17/NS/ZNS.523-67/661/2016), Cieszynie (23.09.2016 znak ONS ZNS 524/6/16) i Bielsku – Białej (23.09.2016 znak ONS-ZNS/524/5/S/1/16). Warunki określone w ww. opiniach zostały uwzględnione w decyzji, z wyjątkiem warunku „wody opadowe lub roztopowe odprowadzane z podtorza i rowów nie wymagające podczyszczania są ujmowane w zamknięte systemy kanalizacyjne lub odprowadzane do istniejących cieków; wody opadowe lub roztopowe pochodzące z przebudowywanych dróg przed odprowadzeniem ich do środowiska wodnego lub istniejących rowów muszą zostać podczyszczone w separatorach substancji ropopochodnych i osadnikach” zawartego w opinii PPIS w Bielsku – Białej, w części dotyczącej odprowadzania wód opadowych z dróg. Zgodnie z § 21 ust. 1 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz.U. z 2014 r., poz. 1800 ze zm.), wody opadowe lub roztopowe, ujęte w otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne, pochodzące z zanieczyszczonej powierzchni szczelnej dróg zaliczanych do kategorii dróg krajowych, wojewódzkich lub powiatowych klasy G, w ilości, jaka powstaje z opadów o natężeniu co najmniej 15 l na sekundę na 1 ha, mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi, o ile nie zawierają substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100 mg/l zawiesin

ogólnych oraz 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych. Natomiast wody opadowe lub roztopowe pochodzące z powierzchni innych niż powierzchnie (z którymi mamy do czynienia w niniejszym postępowaniu), o których mowa w ust. 1, mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi bez oczyszczania (§ 21 ust. 2).

Po przeprowadzeniu oceny oddziaływania na środowisko, obejmującej:

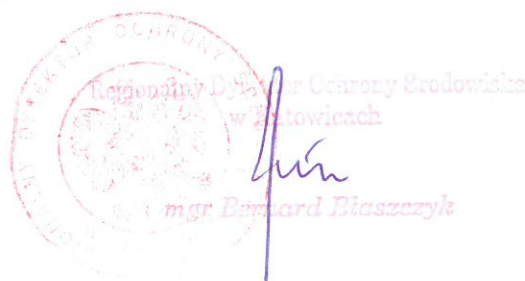
- 1) weryfikację raportu o oddziaływaniu na środowisko,
- 2) uzyskanie opinii Państwowego Inspektora Sanitarnego w: Katowicach, Tychach, Cieszynie i Bielsku - Białej, na etapie stwierdzania konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a następnie w trakcie jej trwania,
- 3) zapewnienie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

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach, zawiadomił strony (obwieszczeniem z 30.09.2016) 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. W dniu 16 listopada 2016 r. (pismem z 25.11.2016 znak L.Dz. WP/79/16) Wspólnota Mieszkaniowa „Piotrowicka 114, 116, 118” wniosła uwagi do postępowania w zakresie zobowiązania Inwestora do wykonania pomiarów akustycznych oraz drgań we wspomnianej lokalizacji, które tut. organ uwzględnił i zobowiązał do ich wykonania.

Biorąc pod uwagę całość materiału dowodowego tutejszy organ 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.



Jeżeli inwestycja będzie wiązała się ze niszczeniem siedlisk gatunków chronionych roślin, zwierząt i grzybów, konieczne jest uzyskanie zezwolenia, o którym mowa w art. 56 ust. 2 ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, na odstąpienie od zakazów wymienionych w art. 51 i 52 tejże ustawy, w stosunku do gatunków objętych ochroną ścisłą lub częściową. Właściwym organem w sprawie wydawania powyższych zezwoleń jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

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. Halina Sikorska; Halcrow Group Sp. z o.o., Oddział w Polsce, 00-684 Warszawa, ul. Wspólna 47/49
2. pozostałe strony w trybie art. 49 Kpa, poprzez obwieszczenie
3. WOOS aa.

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

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

-1-

**Stwierdza się, że niniejsza
decyzja stała się ostateczna
z dniem 4.01.2017**

gł. specjalista Anna Sopol

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia polegającego na przebudowie/budowie linii kolejowej Katowice – Zwardoń oraz Katowice – Zebrzydowice – granica państwa, z wyłączeniem stacji kolejowych: Katowice, Czechowice - Dziedzice, Zwardoń, Zebrzydowice, planowanego do realizacji według wariantu 1

I. ZAKRES PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie (lub budowie) odcinków linii kolejowych LK Nr: 139, 171, 641, 642, 656, 150, 93 wraz z niewielkimi fragmentami szlaków stycznych LK Nr: 141, 142, 148, 693, 694, 190, 157, 140, 90, 117, 653, 652 do ww. głównych linii kolejowych w województwie śląskim. Całkowita, szacunkowa długość planowanego przedsięwzięcia określona dla wariantów inwestycyjnych po odjęciu odcinków niewnioskowanych wynosi ok. 100 km.

Planowane przedsięwzięcie obejmować będzie odcinki linii kolejowych wg projektowanego kilometrażu:

- 1) Nr 139
 - a) ST Katowice – PODG Brynów (likwidacja) od km 1+135 do km 2+100 (istniejący kilometraż),
 - b) ST Katowice – ST Katowice Ligota od km 1+820 do km 7+150,
 - c) ST Tychy – ST Pszczyna – ST Czechowice Dziedzice od km 18+250 do km 42+661,
 - d) ST Czechowice Dziedzice – ST Bielsko Biała Lipnik od km 43+551 do km 56+000,
- 2) Nr 171
 - a) PODG Katowice Kościuszki od km 38+551 do km 38+815,
 - b) PODG Katowice Kościuszki – PODG Katowice Panewnik od km 40+335 do km 41+465,
- 3) Nr 641 PODG Katowice Kościuszki – PODG Katowice Ochojec od km 0+000 do km 0+633,
- 4) Nr 642 Katowice Kościuszki – Staszic od km 0+000 do km 1+008,
- 5) Nr 653 Katowice Ochojec od km 1+092 do km 1+152,
- 6) LK CTL Maczki Bór od km 19+425 do km 20+399,
- 7) Nr 141 Katowice Ligota – Panewnik (likwidacja) od km - 0,570 do km 1+900 (istniejący kilometraż),
- 8) Nr 652 Katowice Muchowiec – Staszic od km 0+784 do km 1+440,
- 9) Nr 707 Katowice Muchowiec – Staszic (likwidacja) od km 0+550 do km 1+145 (istniejący kilometraż),
- 10) Nr 140 ST Katowice Ligota – PO Katowice Piotrowice od km 0+659 do km 1+517,
- 11) Nr 142 ST Katowice Ligota – Katowice Ochojec od km 0+756 do km 0+900,
- 12) Nr 656 ST Katowice – PODG Brynów od km 2+261 do 3+005 (istniejący kilometraż),
- 13) Nr 150
 - a) PODG Mosta Wisła – ST Zabrzeg Czarnolesie od km -0+411 do km 4+450,
 - b) ST Zabrzeg Czarnolesie – ST Chybie od km 7+880 do km 13+459,
- 14) Nr 693
 - a) ST Zabrzeg – Zabrzeg Czarnolesie od km 0,000 do 0+265
 - b) ST Zabrzeg Czarnolesie – PODG Bronów od km 5+210 do km 7+387,

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony
Środowiska w Katowicach
z dnia 28 listopada 2016 r.
znak: WOOS.4201.1.2012.AS2.32

- 15) Nr 157 ST Strumień – PODG Bieniowiec od km 8+581 do km 12+450,
- 16) Nr 694 PODG Bronów – PODG Bieniowiec od km 2+000 do km 2+600,
- 17) Nr 148 Pszczyna – Suszec km -0+632 do km 2+753,
- 18) Nr 93 ST Czechowice Dziedzice – granica państwa (z wyłączeniem ST Zebrzydowice 74+200 – 76+326) od km 47+449 do km 78+948,
- 19) Nr 90 ST Zebrzydowice – ST Kończyce koło Cieszyna od km 13+900 do km 14+300,
- 20) Nr 190 ST Bielsko Biała Główna - Bielsko Biała Wapienica od km -0+477 do km 0+527,
- 21) Nr 117 Bielsko Biała Wsch. – ST Bielsko Biała Główna od km 57+923 do km 59+007.

Zakres rzeczowy budowy nowej linii kolejowej obejmuje wszelkie prace wykonywane podczas przebudowy, a ponadto elementy związane z budową nowego korpusu.

Naprawa główna nawierzchni drogi kolejowej obejmuje następujące prace:

- 1) wymianę szyn bezстыkowych ze złączkami,
- 2) łączenie styków szyn,
- 3) wymianę podkładów,
- 4) oczyszczenie i uzupełnianie podsypki,
- 5) wymianę nawierzchni stalowej rozjazdów wraz z przyległymi wstawkami,
- 6) wymianę podrojazdnic,
- 7) wymianę i/lub oczyszczenie i uzupełnienie podsypki,
- 8) wzmocnienie skarp nasypu/wykopu przez obsianie, darniowanie, brukowanie, zastosowanie płotków wiklinowych, okładzin betonowych lub innych urządzeń,
- 9) odwodnienie skarp i torowisk przez uzupełnienie drenaży, udrożnienie rowów bocznych, wbudowanie dodatkowych urządzeń odwadniających,
- 10) wymiana gruntów w podtorzu,
- 11) ułożenie w podtorzu warstw ochronnych z materiałów mineralnych, tworzyw sztucznych (geotekstyliów),
- 12) umocnienie rowów łupinami żelbetowymi (korytkami),
- 13) naprawa drenaży wgłębnych przez oczyszczanie lub wymianę materiałów filtracyjnych i urządzeń drenarskich,
- 14) korekta pochyłeń skarp ze wzmocnieniem ich powierzchni,
- 15) usunięcie odształceń podtorza (spowodowanych np. uszkodzeniami górnictwem),
- 16) naprawa i wzmocnienie murów oporowych,
- 17) wzmocnienie podtorza w miejscach zagrożonych osuwiskami przez np. iniekcję środków wiążących.

Przebudowa i adaptacja podtorza oraz jego elementów w celu przystosowania ich do nowych warunków pracy obejmuje zakres naprawy głównej, a ponadto:

- 1) poszerzenie torowisk z uwagi na dostosowanie do wymaganej skrajni kolejowej i prędkości maksymalnej,
- 2) odcinkową przebudowę przekroju poprzecznego podtorza,
- 3) wymianę na nowe, istniejących konstrukcji wzmacniających i zabezpieczających, szczególnie na terenach szkód górniczych,
- 4) wzmocnienie torowiska w celu umożliwienia przenoszenia zwiększonych nacisków,
- 5) ułożenie nowej sieci odwadniającej.

Budowa nowej linii kolejowej zawiera wszystkie opisane powyżej elementy oraz:

- 1) wytyczenie nowego przebiegu,
- 2) przeprowadzenie badań archeologicznych w ciągu wyznaczonego korytarza,
- 3) przygotowanie podłoża do budowy nowego korpusu (zdjęcie humusu, wycinka drzew),
- 4) budowę tymczasowych dróg technologicznych zapewniających dojazd na plac budowy,
- 5) budowę nowego korpusu linii kolejowej.

II. UKŁADY TOROWE, ODWODNIENIE PODTORZA I KANALIZACJA

1. Układy torowe

Wszystkie modernizowane odcinki nawierzchni na liniach wchodzących w skład E65 – Południe zostaną przystosowane do odpowiedniej klasy obciążeń. Na projektowanych odcinkach będzie zastosowana, jako podstawowa nawierzchnia torowa podsypkowa z szynami bezстыkowymi i podkładami strunobetonowymi.

W przypadkach łuków w celu zabudowy toru bezстыkowego przewidziano użycie konstrukcji z podkładami bez prowadnic, lub innych rozwiązań, jak podkłady strunobetonowe wyposażone w zdwojone przytwierdzenia lub inne konstrukcje, charakteryzujące się przytwierdzeniami o dużej sztywności węzła na skręcanie.

Na obiektach inżynieryjnych i w rejonie podpór niemasywnych pod wiaduktami, przewiduje się zastosowanie odbojnic mocowanych do podkładów strunobetonowych lub do podkładów z drewna twardego.

Na całym zadaniu inwestycyjnym przewiduje się zastosowanie szyn typu 60E1 w torach szlakowych i głównych. Do przebudowy torów bocznych przewiduje się również wykorzystanie szyn typu 49E1 (S 49) o parametrach mniej restrykcyjnych z punktu widzenia prowadzenia ruchu dla dopuszczalnych klas obciążeń (T/oś).

Na całym zadaniu przewiduje się zastosowanie podkładów strunobetonowych z przytwierdzeniem sprężystym lub innych podkładów typu ciężkiego. W torach szlakowych i głównych przewiduje się zastosowanie nowej podsypki tłuczniowej, jak również podsypki oczyszczonej – odzyskanej z torów głównych zasadniczych i szlakowych.

Na projektowanych odcinkach torów głównych i szlakowych nawierzchnia rozjazdowa będzie podsypkowa z szynami bezстыkowymi i podrozjazdnicami strunobetonowymi.

2. Budowa nasypów

Poszerzenia istniejących nasypów i przekopów w związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia wykonane zostaną w sposób gwarantujący właściwe połączenie części dobudowywanych z częściami istniejącymi oraz w sposób uniemożliwiający tworzenie się zastoisk wód opadowych, zarówno przy nasypach, jak i w ich wnętrzach (odpowiednie spadki i wodoprzepuszczalności gruntów).

W zależności od przyjętego pochylenia skarp i panujących warunków gruntowo – wodnych mogą być zastosowane m.in. następujące sposoby umacniania skarp:

- 1) humusowanie w tym hydrohumusowanie lub hydroobsiew,
- 2) zabudowa elementów prefabrykowanych betonowych,
- 3) gwoździowanie,
- 4) zabudowa geomaty komórkowej,
- 5) narzut kamienny,
- 6) inne.

3. Urządzenia odwodnienia podtorza (drenaż) i kanalizacja

Drenaż w obrębie magistrali kolejowej jest w znacznej części w stanie wysoce niezadowolającym. Konieczne jest odtworzenie istniejących rowów, zarośniętych i częściowo zasypanych. Na odcinkach o spadku podłużnym mniejszym niż 3‰ lub na których wymagane

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony
Środowiska w Katowicach
z dnia 28 listopada 2016 r.
znak: WOOS.4201.1.2012.AS2.32

będzie wykonanie rowów szczelnych, umocnionych płytkami korytkami betonowymi. Rowy umocnione zostaną płytkami korytkami prefabrykowanymi (np. korytkami ściekowymi GARY). Skarpy do wysokości ok. 50 cm powyżej dna rowu zostaną dodatkowo umocnione (np. darniowanie, itp.) w celu poprawienia stateczności skarpy.

Na przedmiotowym obszarze kolejowym występuje generalnie system odwodnienia powierzchniowego z odprowadzeniem wody z podtorza bezpośrednio do rowów (z umocnieniami korytkowymi na dnie lub bez), jak i drenażu wgłębnego pomiędzy torami i jako system połączony z rowami oraz bezpośrednio do istniejących sieci kanalizacji deszczowej.

Wody z rowów, które nie są bezpośrednio połączone z odbiornikiem, np. ciekiem, rzeką lub kolejnym rowem, zbierane będą przez studzienki wpadowe i odprowadzane dalej systemem kanalizacyjnym do docelowego odbiornika. Odbiornikiem takich wód są również istniejące systemy kanalizacyjne.

III. URZĄDZENIA STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM (srk)

Modernizacja linii kolejowych do prędkości 160 km/h wymusza zabudowę nowych komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk) oraz demontaż istniejących. Przewiduje się budowę dwóch nastawni Lokalnego Centrum Sterowania (LCS) zlokalizowanych na stacjach:

- 1) Katowice (obejmującego posterunki: Katowice Ligota),
- 2) Czechowice Dziedzice (obejmującego posterunki Tychy, Kobiór, Pszczyńę i Most Wisła Czechowice Dziedzice Południowe, Bielsko Biała, B.B. Lipnik na linii Nr 139 oraz Zabrzeg, Bronów, Chybie, Pruchna i Zebrzydowice na linii kolejowej Nr 93).

Dla LCS założono budowę nowych budynków pełniących rolę nastawni zdalnego sterowania oraz centrów diagnostyki i utrzymania.

W zakresie stacyjnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym przewidziano budowę nowej sieci kabli magistralnych i lokalnych, urządzeń sterowania i kontroli położenia zwrotnic oraz instalację urządzeń licznikowej kontroli nie zajętości torów i rozjazdów oraz włączenie urządzeń stacyjnych do systemów nadrzędnych – LCS.

Ponadto, przewiduje się wymianę sygnalizatorów przytorowych i demontaż istniejących urządzeń SRK.

IV. OBIEKTY INŻYNIERYJNE

Tabela nr 1 Zestawienie obiektów inżynierskich

Lp.	Rodzaj obiektu	Projektowany/istniejący* kilometraż linii kolejowej [km]	Funkcja	Typ konstrukcji	Długość obiektu [m]	Zakres prac**
1	2	3	5	6	8	9
Linia nr 139						
1	przejście pod torami	1,929	Pieszny ciąg komunikacyjny łączący kąpielisko Bugla z P.O. Katowice Bugla	ramowy monolityczny	5,80	budowa
2	wiadukt	2,266	Wiadukt drogowy nad linią	zespólny	nie dot.	bez ingerencji

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony
Środowiska w Katowicach
z dnia 28 listopada 2016 r.
znak: WOOŚ.4201.1.2012.AS2.32

Lp.	Rodzaj obiektu	Projektowany/ istniejący* kilometraż linii kolejowej [km]	Funkcja	Typ konstrukcji	Długość obiektu [m]	Zakres prac**
1	2	3	5	6	8	9
	drogowy		kolejową LK139 w ciągu autostrady A-4 (E-40) ul. Górnośląska / ul. Kochłowska w Katowicach			
3	przepust	2,329	Przepływ wody z rowów odwadniających	monolityczny ramowy	26,00	wymiana
4	ściana oporowa	2,329-2,599	Zabezpieczenie uskoku naziomu po stronie toru nr 2	grodzice stalowe	268,00	budowa
5	kładka dla pieszych	2,612	Pieszcy ciąg komunikacyjny łączący ul. Załęska Hałda z ul. Dolną w Katowicach	zespólny	26,90	wymiana
6	ściana oporowa	2,625-3,413	Zabezpieczenie uskoku naziomu po stronie toru nr 2	grodzice stalowe	788,00	budowa
7	ściana oporowa	2,745-3,422	Zabezpieczenie uskoku naziomu po stronie toru nr 1	grodzice stalowe	690,00	budowa
8	wiadukt kolejowy nad koleją	2,966	Wiadukt kolejowy nad linią kolejową LK139	belkowy	69,00	rozbiórka
9	wiadukt kablówy	3,009	Wiadukt kablówy nad linią kolejową LK139	belkowy	53,20	wymiana
10	wiadukt drogowy	3,426	Wiadukt drogowy nad linią kolejową LK 139 w ciągu ul. Kombajnistów/Dolna w Katowicach	płytowy	27,90	wymiana
11	ściana oporowa	3,429-3,485	Zabezpieczenie uskoku naziomu po stronie toru nr 2	grodzice stalowe	63,00	budowa
12	ściana oporowa	3,436-3,798	Zabezpieczenie uskoku naziomu po stronie toru nr 1	grodzice stalowe	364,00	budowa
13	wiadukt kolejowy nad koleją	4,107	Wiadukt kolejowy nad linią kolejową LK139 oraz nad drogą dojazdową D41	kratownicowy / płytowy	43,80	wymiana

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony
Środowiska w Katowicach
z dnia 28 listopada 2016 r.
znak: WOOŚ.4201.1.2012.AS2.32

Lp.	Rodzaj obiektu	Projektowany/ istniejący* kilometraż linii kolejowej [km]	Funkcja	Typ konstrukcji	Długość obiektu [m]	Zakres prac**
1	2	3	5	6	8	9
14	przepust	4,175	Przepływ wody z odwodnienia na drugą stronę torów	rurowy	9,30	rozbiórka
14	przejście pod torami	4,195	Przejście pod torami linii kolejowej 139 w ciągu ul. Szadoka w Katowicach	ramowy monolityczny	5,80	budowa
15	przepust	4,325	Przepływ wody z rowów odwadniających na drugą stronę torów / nieczynny	sklepiony	25,00	rozbiórka
16	przepust	4,648	Przepust przeprowadzający ciek wodny pod linią kolejową 139	ramowy typ P 2,00x2,00 [m]	31,00	wymiana
17	wiadukt drogowy	4,924	Wiadukt drogowy nad linią kolejową LK 139 w ciągu ul. Ligockiej w Katowicach	belkowy prefabrykowany	27,50	wymiana
18	most kolejowy	5,277	Most kolejowy nad rzeką Kłodnica w Katowicach Ligocie	prefabrykowany sklepiony	8,63	wymiana
19	wiadukt kolejowy	5,488	Wiadukt kolejowy nad ul. Kłodnicką w Katowicach	płytowy	21,00	wymiana
20	przejście pod torami	5,640	Pieszny ciąg komunikacyjny pod linią kolejową 139 łączący perony	ramowy monolityczny	5,80	wymiana
21	przepust	6,420	suchodół	ramowy typ P	22,00	rozbiórka
22	przepust	6,501	Przepływ wody z odwodnienia na drugą stronę torów	ramowy typ P	16,00	rozbiórka
23	przejście pod torami	6,521	Pieszny ciąg komunikacyjny w ciągu ul. Zadole pod linią kolejową LK139	ramowy monolityczny	5,80	remont
24	most kolejowy	6,732	Most kolejowy przez rzekę Ślepiotka w Katowicach Ligocie	prefabrykowany sklepiony	9,15	wymiana
25	przejście pod torami	18,628	Ciąg pieszny łączący ul. Skalną z ogródkami działkowymi w Tychach	ramowy monolityczny	5,80	budowa
26	przepust	19,089	Przepust. wzdłuż potoku (nazwa – Wydział Geodezji UM Tychy działki nr 3037 i 3071)	ramowy typ P	15,75	remont

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony
Środowiska w Katowicach
z dnia 28 listopada 2016 r.
znak: WOOŚ.4201.1.2012.AS2.32

Lp.	Rodzaj obiektu	Projektowany/ istniejący* kilometraż linii kolejowej [km]	Funkcja	Typ konstrukcji	Długość obiektu [m]	Zakres prac**
1	2	3	5	6	8	9
27	most kolejowy	20,723	Most kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 139 nad ciekiem wodnym	prefabrykowany sklepiony	4,30	wymiana
28	most kolejowy	22,564	Most kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 139 nad strumykiem Gostynka oraz drogą gruntową	prefabrykowany sklepiony	48,62	wymiana
29	most kolejowy	22,732	Most kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 139 nad ciekiem wodnym oraz drogą polną	prefabrykowany sklepiony	25,58	wymiana
30	przepust	23,631	Przepust. pod linią kolejową nr 139.	monolityczny ramowy	23,75	budowa
31	przepust	23+850	Przejęcie rowów odwadniających pod torami linii kolejowej nr 139	ramowy typ P	15,25	budowa
32	kładka dla pieszych	25,461*	Kładka dla pieszych nad linią kolejową LK139	belkowy prefabrykowany	12,37	rozbiórka
33	przejęcie pod torami	24,704	Ciąg pieszy pod torami linii kolejowej nr 139. Komunikacja między peronami na stacji Kobiór	ramowy monolityczny	5,80	budowa
34	wiadukt drogowy	25,141	Wiadukt drogowy w ciągu drogą wojewódzkiej DW-928 / ul. Centralna nad linią kolejową nr 139 w Kobiórze	belkowy prefabrykowany	nie dot.	bez ingerencji
35	most kolejowy	25,377	Most kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 139 nad potokiem Korzeniec w Kobiórze	prefabrykowany ramowy	13,20	wymiana
36	przepust	26,096	Przepust. pod linią kolejową nr 139	monolityczny ramowy	20,00	wymiana
37	przepust	27,630	Przepust. pod linią kolejową nr 139.	monolityczny ramowy	23,75	wymiana
38	przepust	29,896	Przejęcie rowów odwadniających pod torami linii kolejowej nr 139	ramowy	13,50	budowa
39	wiadukt kolejowy	31,133	Wiadukt kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 139 nad ul. Szkolną w m. Piasek	monolityczny ramowy	11,60	wymiana

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony
Środowiska w Katowicach
z dnia 28 listopada 2016 r.
znak: WOOS.4201.1.2012.AS2.32

Lp.	Rodzaj obiektu	Projektowany/ istniejący* kilometraż linii kolejowej [km]	Funkcja	Typ konstrukcji	Długość obiektu [m]	Zakres prac**
1	2	3	5	6	8	9
40	most kolejowy	31,395	Most kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 139 nad strumykiem Dokawa w m. Piasek	prefabrykowany sklepiony	13,64	wymiana
41	przepust	32,304	Przepuszczenie wód gruntowych i opadowych pod torami linii kolejowej nr 139	ramowy	18,00	wymiana
42	przepust	34,150	Przepuszczenie wód gruntowych i opadowych pod torami linii kolejowej nr 139	ramowy	25,00	budowa
43	przejście pod torami	34,182	Ciąg pieszy pod torami linii kolejowej nr 139.	ramowy monolityczny	5,80	budowa
44	most kolejowy	34,620	Most kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 139 nad rzeką Pszczynka w Pszczynie	prefabrykowany sklepiony	16,30	wymiana
45	ściana oporowa	34,760- 34,860	Zabezpieczenie ul. Korczaka w Pszczynie	grodzice stalowe	100,00	budowa
46	ściana oporowa	0,033-0,139 (ul. Dworcowa)	Zabezpieczenie ul. Dworcowej w Pszczynie	grodzice stalowe	105,00	budowa
47	ściana oporowa	0,033-0,142 (ul. Dworcowa)	Zabezpieczenie ul. Dworcowej w Pszczynie	grodzice stalowe	109,00	budowa
48	wiadukt kolejowy	34,976	Wiadukt kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 139 nad ul. Dworcową	płytowy	19,40	budowa
49	ściana oporowa	0,168-0,290 (ul. Dworcowa)	Zabezpieczenie ul. Dworcowej w Pszczynie	grodzice stalowe	121,00	budowa
50	ściana oporowa	0,171-0,290 (ul. Dworcowa)	Zabezpieczenie ul. Dworcowej w Pszczynie	grodzice stalowe	120,00	budowa
51	kładka dla pieszych	35,963*	Pieszy ciąg komunikacyjny nad linią kolejową nr 139 łączący perony	belkowy	12,50	rozbiórka
52	przejście pod torami	35,201	Pieszy ciąg komunikacyjny pod linią kolejową nr 139 łączący perony	ramowy monolityczny	5,80	budowa
53	przepust	36,445*	Przepuszczenie wód gruntowych i opadowych pod torami linii kolejowej nr 139	rurowy/ramowy	36,30	rozbiórka

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony
Środowiska w Katowicach
z dnia 28 listopada 2016 r.
znak: WOOS.4201.1.2012.AS2.32

Lp.	Rodzaj obiektu	Projektowany/ istniejący* kilometraż linii kolejowej [km]	Funkcja	Typ konstrukcji	Długość obiektu [m]	Zakres prac**
1	2	3	5	6	8	9
54	wiadukt kolejowy	35,962	Wiadukt kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 139 nad ul. Bielską w Pszczynie	płytowy	18,95	bez ingerencji
55	przepust	36,883*	Przepuszczenie cieków wód gruntowych i opadowych pod linią kolejową nr 139	sklepiony / ramowy	17,80	rozbiórka
56	przepust	36,257	Przepuszczenie wód gruntowych i opadowych pod linią kolejową nr 139	ramowy	14,25	budowa
57	przepust	37,128*	Przepuszczenie wód gruntowych i opadowych pod linią kolejową nr 139	płytowy / sklepiony	9,00	rozbiórka
58	przepust	36,540	Przepuszczenie cieku wodnego pod linią kolejową nr 139	monolityczny ramowy	19,50	budowa
59	przepust	38,526*	Przepuszczenie wód gruntowych i opadowych pod linią kolejową nr 139	płytowy	12,10	rozbiórka
60	przepust	38,378	Przejście rowów odwadniających pod torami linii kolejowej nr 139	ramowy	16,00	budowa
61	wiadukt kolejowy	39,280*	Droga powiatowa nr 4144S / ul. Główna w Goczałkowicach-Zdroju	sklepiony	5,00	rozbiórka
62	wiadukt kolejowy	38,585	Wiadukt kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 139 nad drogą powiatową nr 4144S /ul. Główna w Goczałkowicach-Zdroju	płytowy	14,70	budowa
63	przepust	38,623	Przepuszczenie cieku wodnego pod linią kolejową nr 139	ramowy	22,75	wymiana
64	przejście pod torami	38,985	Pieszcy ciąg komunikacyjny pod linią kolejową nr 139. P.O. Goczałkowice	ramowy monolityczny	5,80	budowa
65	przejście pod torami	40,026	Pieszcy ciąg komunikacyjny pod linią kolejową nr 139. P.O. Goczałkowice	ramowy monolityczny	5,80	budowa
66	przepust	40,074	Przepust. pod linią kolejową nr 139	monolityczny ramowy	38,50	wymiana
67	przepust	40,608	Połączenie stawów	ramowy	20,00	rozbiórka
68	most kolejowy	41,601*	Most kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 139 przez rzekę Wisła w Czechowicach- Dziedzicach	kratownicowy	88,20	rozbiórka

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony
Środowiska w Katowicach
z dnia 28 listopada 2016 r.
znak: WOOS.4201.1.2012.AS2.32

Lp.	Rodzaj obiektu	Projektowany/ istniejący* kilometraż linii kolejowej [km]	Funkcja	Typ konstrukcji	Długość obiektu [m]	Zakres prac**
1	2	3	5	6	8	9
69	most kolejowy	40,934	Most kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 139 przez rzekę Wiśła w Czechowicach- Dziedzicach	blachownicowy z płytą ortotropową	222,00	budowa
70	przepust	41,018	Przepuszczenie wód opadowych przez wały przeciwpowodziowe	ramowy	20,25	budowa
71	przepust	41,046	Przepuszczenie wód opadowych przez wały przeciwpowodziowe	ramowy	20,25	budowa
72	wiadukt kolejowy	41,748	Droga powiatowa nr 4116S / ul. Legionów w Czechowicach-Dziedzicach	blachownicowy z płytą ortotropową	18,90	wymiana
73	przepust	42,548*	Przepust. pod linią kolejową nr 139	rurowy	25,50	rozbiórka
74	wiadukt drogowy	42,086	Wiadukt drogowy w ciągu drogi krajowej DK-1 (E-75) w Czechowicach- Dziedzicach	belkowy prefabrykowany	nie dot.	bez ingerencji
75	wiadukt drogowy	42,469	Wiadukt drogowy w ciągu drogi powiatowej nr 4463S / ul. Szkolna w Czechowicach-Dziedzicach	belkowy prefabrykowany	37,88	bez ingerencji
76	most kolejowy	43,581	Most kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 139 nad ściekiem wody przemysłowej	prefabrykowany ramowy	4,60	wymiana
77	przepust	44,884	Przepust pod linią kolejową nr 139	ramowy	17,50	wymiana
78	przepust	44,340	Przepuszczenie ścieków wody przemysłowej pod linią kolejową nr 139	monolityczny ramowy]	27,50	wymiana
79	most kolejowy	45,078	Ściek wód przemysłowych z ZPZ w Czechowicach- Dziedzicach oraz wód opadowych	monolityczny ramowy]	5,80	wymiana
80	przepust	46,648	Przepuszczenie cieku pod linią kolejową nr 139	ramowy	18,25	wymiana
81	kładka dla pieszych	48,780*	Kładka dla pieszych nad linią kolejową LK139	ramowy	31,50	rozbiórka
82	przejście pod torami	46,762	Pieszny ciąg komunikacyjny łączący perony/ ul. Dworcową z ul. Bestwińską	ramowy monolityczny	5,80	budowa
83	most kolejowy	47,337	Most kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 139 nad potokiem Świerkówka w Czechowicach-Dziedzicach	monolityczny ramowy	9,60	wymiana

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony
Środowiska w Katowicach
z dnia 28 listopada 2016 r.
znak: WOOS.4201.1.2012.AS2.32

Lp.	Rodzaj obiektu	Projektowany/ istniejący* kilometraż linii kolejowej [km]	Funkcja	Typ konstrukcji	Długość obiektu [m]	Zakres prac**
1	2	3	5	6	8	9
84	ściana oporowa	47,351- 47,401	Zabezpieczenie skarpy po prawej stronie toru	grodzice stalowe	56,00	budowa
85	ściana oporowa	47,343- 47,491	Zabezpieczenie skarpy po lewej stronie toru	grodzice stalowe	149,00	budowa
86	wiadukt kolejowy	47,498	Wiadukt kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 139 nad projektowaną drogą dojazdową	monolityczny ramowy	9,60	budowa
87	ściana oporowa	47,509- 47,668	Zabezpieczenie skarpy po lewej stronie toru	grodzice stalowe	157,00	budowa
88	most kolejowy	47,710	Most kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 139 nad potokiem	prefabrykowany sklepiony	6,60	wymiana
89	most kolejowy	48,101	Most kolejowy nad ściekiem wód gruntowych i opadowych – wylot do kanalizacji z lewej strony torów	prefabrykowany ramowy	4,60	wymiana
90	przepust	49,240	Przeprowadzenie wód gruntowych pod linią kolejową nr 139	monolityczny ramowy	12,75	wymiana
91	przepust	49,565	Przepływ wody z kanalizacji i rowów odwadniających	ramowy	11,00	wymiana
92	przepust	50,103	Przepływ wody z rowów odwadniających	ramowy	19,50	wymiana
93	ściana oporowa	50,250- 50,424	Zabezpieczenie peronu po lewej stronie toru	grodzice stalowe	174,00	budowa
94	most kolejowy	50,432	Potok Mazańcowicki w Bielsku-Białej	prefabrykowany ramowy	5,60	wymiana
95	przepust	50,473	Ściek wód gruntowych i opadowych oraz przepływ wody z rowów odwadniających	ramowy	18,25	wymiana
96	wiadukt kolejowy	50,642	Wiadukt kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 139 nad ciągiem pieszym łączącym ul. Konwojową z ul. Katowicką w Bielsku-Białej	prefabrykowany ramowy]	10,00	wymiana
97	wiadukt kolejowy	50,832	Wiadukt kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 139 nad ul. Mazańcowicką w Bielsku-Białej	prefabrykowany ramowy	12,60	wymiana
98	most kolejowy	50,959	Most kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 139 nad potokiem Złocistym w Bielsku-Białej	prefabrykowany sklepiony	6,60	wymiana

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony
Środowiska w Katowicach
z dnia 28 listopada 2016 r.
znak: WOŚ.4201.1.2012.AS2.32

Lp.	Rodzaj obiektu	Projektowany/ istniejący* kilometraż linii kolejowej [km]	Funkcja	Typ konstrukcji	Długość obiektu [m]	Zakres prac**
1	2	3	5	6	8	9
99	most drogowy	51,367	Most drogowy w ciągu drogi krajowej DK-52 / ul. Niepodległości w Bielsku-Białej nad rz. Biała i linią kolejową LK139	belkowy monolityczny o zmiennej wysokości / belkowy prefabrykowany	nie dot.	bez ingerencji
100	wiadukt kolejowy	51,656	Wiadukt kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 139 nad drogą wewnętrzną Fiat Auto Poland S.A. w Bielsku-Białej	prefabrykowany ramowy	10,60	wymiana
101	most kolejowy	51,767	Most kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 139 nad Potokiem Zajazdowym w Bielsku-Białej	prefabrykowany ramowy	5,60	wymiana
102	ściana oporowa	52,321-52,324	Zabezpieczenie drogi wewnętrznej Fiat Auto Poland S.A. w Bielsku-Białej	ściana monolityczna	23,00	budowa
103	wiadukt kolejowy+schody+pochylnie	52,334	Wiadukt kolejowy nad drogą wewnętrzną Fiat Auto Poland S.A. w Bielsku-Białej (okolice bramy nr 6).	ramowy prefabrykowany	20,30	wymiana
104	pochylnia	52,344-52,393	Dojście do peronu – strona lewa	pochylnia monolityczna	95,00	budowa
105	pochylnia	52,344-52,393	Dojście do peronu – strona prawa	pochylnia monolityczna	95,00	budowa
106	wiadukt drogowy	52,518	Wiadukt drogowy w ciągu ul. Kwiatkowskiego w Bielsku-Białej	belkowy prefabrykowany	265,80	bez ingerencji
107	schody na peronie	54,552*	Schody na peronie	belkowy	20,00	rozbiórka
108	wiadukt kolejowy nad koleją	52,553	Wiadukt kolejowy-Bielsko-Biała Główna – Cesky Tesin	belkowy blachownicowy z płytą ortotropową	-	bez ingerencji
109	most kolejowy	53,027	Most kolejowy nad Potokiem Starobielski w Bielsku-Białej	monolityczny ramowy	15,50	wymiana
110	wiadukt kolejowy	53,259	Wiadukt kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 139 nad ulicą Trakcyjną	prefabrykowany ramowy]	12,60	wymiana
111	kładka dla pieszych	53,614	Kładka przeprowadzająca pieszy ciąg komunikacyjny	zespolony	280,00	przebudowa
112	przejście pod torami	53,788	Przejście pod torami linii kolejowej nr 139 łączące	ramowy monolityczny	5,80	wymiana

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony
Środowiska w Katowicach
z dnia 28 listopada 2016 r.
znak: WOOS.4201.1.2012.AS2.32

Lp.	Rodzaj obiektu	Projektowany/ istniejący* kilometraż linii kolejowej [km]	Funkcja	Typ konstrukcji	Długość obiektu [m]	Zakres prac**
1	2	3	5	6	8	9
			perony			
123	wiadukt drogowy	54,182	Wiadukt drogowy w ciągu ulicy Wałowej nad linią kolejową nr 139	belkowy prefabrykowany	27,50	wymiana
114	ściana oporowa	56,290*	Ściana oporowa zabezpieczająca tory	masywny	156,00	rozbiórka
115	przepust	54,317	Ściek wód gruntowych i opadowych / nieczysty	płytowa	12,00	rozbiórka
116	tunel liniowy	54,345	Tunel pod terenem zurbanizowanym miasta Bielsko Biala	sklepiony zamknięty	284,40	remont
117	przepust	54,640	Ściek wód gruntowych i opadowych / nieczysty	płytowa	12,00	rozbiórka
118	ściana oporowa	54,625- 54,784	Zabezpieczenie skarpy po prawej stronie toru	grodzice stalowe	160,00	budowa
119	ściana oporowa	54,625- 54,792	Zabezpieczenie skarpy po lewej stronie toru	grodzice stalowe	166,00	budowa
120	most kolejowy	55,067	Most kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 139 nad rzeką Biała w Bielsku-Białej	kratownicowy	37,9	wymiana
121	wiadukt kolejowy+zejście z peronu+wind a/pochylnie	55,368	Wiadukt kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 139 nad ulicą PCK w Bielsku Białej	blachownicowy	33,5	wymiana
122	kładka dla pieszych	55,368	Kładka dla pieszych nad ulicą PCK w Bielsku Białej	blachownicowy	34,5	wymiana
123	przejście pod torami	55,502	Przejście pod torami linii kolejowej nr 139 umożliwiające dojście do peronów	ramowy monolityczny	5,80	wymiana
Linia nr 150						
124	przepust	0,233*	Przepuszczenie cieku/ścieku wód opadowych pod linią kolejową nr 150	sklepiony	21,40	rozbiórka
125	przepust	0,156	Przepuszczenie cieku/ścieku wód opadowych pod linią kolejową nr 150	ramowy	32,00	budowa
126	przepust	0,660	Przepuszczenie cieku/ścieku wód opadowych pod linią kolejową nr 150	ramowy	28,50	wymiana

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony
Środowiska w Katowicach
z dnia 28 listopada 2016 r.
znak: WOOS.4201.1.2012.AS2.32

Lp.	Rodzaj obiektu	Projektowany/ istniejący* kilometraż linii kolejowej [km]	Funkcja	Typ konstrukcji	Długość obiektu [m]	Zakres prac**
1	2	3	5	6	8	9
127	przepust	0,718	Przepuszczenie wody z rowów odwadniających przez wał przeciwpowodziowy	konstrukcja podatna	23,00	budowa
128	most kolejowy	0,751	Most kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 150 nad rzeką Iłownica w Czechowicach-Dziedzicach	blachownicowy z płytą ortotropową	72,50	wymiana
129	przepust	0,792	Przepuszczenie wody z rowów odwadniających przez wał przeciwpowodziowy	konstrukcja podatna	17,25	budowa
130	przepust	0,836	Przepuszczenie wody pomiędzy rowami odwadniającymi pod linią kolejową nr 150	konstrukcja podatna	29,25	budowa
131	przepust	0,858*	Ściek wód gruntowych i opadowych	rurowy	25,00	rozbiórka
132	przepust	1,073	Przepuszczenie cieku/ścieku wód opadowych pod linią kolejową nr 150	monolityczny ramowy	27,75	wymiana
133	wiadukt kolejowy	1,893	Wiadukt kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 150 nad ul. Ochodzka w Czechowicach-Dziedzicach	monolityczny ramowy]	12,10	wymiana
134	przepust	2,138	Przepuszczenie wody pomiędzy rowami odwadniającymi pod linią kolejową nr 150	ramowy	29,50	wymiana
Linia nr 93						
135	przepust	47,579*	Przepuszczenie wody opadowych pod torami linii kolejowej nr 93	sklepiony	15,15	rozbiórka
136	wiadukt kolejowy	47,757	Wiadukt kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 93 nad ul. Miarki/Zielona w Czechowicach-Dziedzicach	prefabrykowany sklepiony	9,15	wymiana
137	wiadukt kolejowy	47,854	Wiadukt kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 93 nad drogą krajową DK-1 (E-75) w Czechowicach-Dziedzicach	dźwigarobetonowy	33,60	remont
138	most kolejowy	48,025	Most kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 93 nad rzeką Iłownica w Czechowicach-Dziedzicach	zespolony	55,00	wymiana

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony
Środowiska w Katowicach
z dnia 28 listopada 2016 r.
znak: WOOŚ.4201.1.2012.AS2.32

Lp.	Rodzaj obiektu	Projektowany/ istniejący* kilometraż linii kolejowej [km]	Funkcja	Typ konstrukcji	Długość obiektu [m]	Zakres prac**
1	2	3	5	6	8	9
139	wiadukt kolejowy	48,488	Wiadukt kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 93 nad ul. Wierzbową w Czechowicach-Dziedzicach	monolityczny ramowy	10,90	wymiana
140	wiadukt kolejowy	49,029	Wiadukt kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 93 nad ul. Ochodzka w Czechowicach- Dziedzicach	monolityczny ramowy	12,10	wymiana
141	przepust	49,245	Przepływ wody pomiędzy rowami odwadniającymi pod linią kolejową nr 93	ramowy	27,75	wymiana
142	przepust	49,600	Przepust. pod linią kolejową nr 93	ramowy	37,00	budowa
143	przepust	49,844*	Ciek wodny / przepust. całkowicie zamulony, nieczynny	rurowy	25,00	rozbiórka
144	wiadukt kolejowy	50,742	Wiadukt kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 93 nad ul. Wojciecha Korfańskiego w m. Zabrzeg	monolityczny ramowy	10,60	wymiana
145	wiadukt kolejowy	51,118	Wiadukt kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 93 nad ul. Gen. Władysława Sikorskiego w m. Zabrzeg	monolityczny ramowy	10,60	wymiana
146	przejście pod torami	51,381*	Pieszcy ciąg komunikacyjny pod linią kolejową nr 93	dźwigarobetono wy	4,90	rozbiórka
147	przejście pod torami	51,448	Pieszcy ciąg komunikacyjny pod linią kolejową nr 93	ramowy monolityczny	5,80	budowa
148	przepust	51,484*	Ciek wodny – przepływ wód pod torami / zamulony w ok. 60% przekroju	sklepiony / rurowy	21,65	rozbiórka
149	przepust	52,255	Przepuszczenie wody z rowów odwadniających na drugą stronę torów linii kolejowej nr 93	ramowy	14,75	wymiana
150	przepust	53,269*	Ciek wodny – przepływ wody pod torami	rurowy	17,10	rozbiórka
151	przepust	53,727	Przepuszczenie wody z rowów odwadniających na drugą stronę torów linii kolejowej nr 93	ramowy	30,25	wymiana
152	przepust	54,168	Przepuszczenie wody z rowów odwadniających na drugą stronę torów linii kolejowej nr 93	ramowy	24,75	wymiana
153	przepust	55,428*	Ciek wodny – przepływ wód pod torami	sklepiony / rurowy	17,95	rozbiórka

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony
Środowiska w Katowicach
z dnia 28 listopada 2016 r.
znak: WOŚ.4201.1.2012.AS2.32

Lp.	Rodzaj obiektu	Projektowany/ istniejący* kilometraż linii kolejowej [km]	Funkcja	Typ konstrukcji	Długość obiektu [m]	Zakres prac**
1	2	3	5	6	8	9
154	przepust	55,564	Przepuszczenie cieku wodnego pod torami linii kolejowej nr 93	ramowy	21,25	wymiana
155	przepust	56,484	Przepuszczenie cieku wodnego pod torami linii kolejowej nr 93	ramowy	35,50	wymiana
156	przepust	57,225	Przepuszczenie cieku wodnego pod torami linii kolejowej nr 93	monolityczny ramowy	41,50	wymiana
157	most kolejowy	57,492	Most kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 93 nad rzeką Bajerka	zespólny	109,7	wymiana
158	przepust	58,260	Przepuszczenie potoku Młynówka pod torami linii kolejowej nr 93	monolityczny ramowy]	20,50	wymiana
159	przepust	58,937*	Ciek wód powierzchniowych	dźwigarobetonowy / ramowy prefabrykowany	19,10	rozbiórka
160	przepust	59,177	Przepuszczenie wody pomiędzy rowami odwadniającymi pod torami linii kolejowej nr 93	ramowy	19,75	budowa
161	most kolejowy	59,767	Most kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 93 nad potokiem Zawisna w m. Chybie	prefabrykowany sklepiony	6,65	wymiana
162	przepust	60,433*	Ściek wód przemysłowych	dźwigarobetonowy	21,00	rozbiórka
163	Przejście podziemne	60,505	przejście podziemne dla pieszych wraz ze ścieżką rowerową	ramowy monolityczny	5,80	budowa
164	wiadukt drogowy	60,809	Wiadukt drogowy nad linią kolejową nr 93-Chybie	zespólny	166,20	budowa
165	przejście pod torami	60,890	Pieszny ciąg komunikacyjny pod linią kolejową nr 93	ramowy monolityczny	5,80	budowa
166	kładka dla pieszych	60,918*	Pieszny ciąg komunikacyjny nad linią kolejową nr 93	belkowy	93,35	rozbiórka
167	przepust	61,108	Przepuszczenie cieku wodnego pod linią kolejową nr 93	ramowy prefabrykowany	52,60	remont
168	kładka dla pieszych	61,470*	Pieszny ciąg komunikacyjny nad linią kolejową nr 93	belkowy	36,22	rozbiórka
169	przejście pod torami	61,466	Pieszny ciąg komunikacyjny pod linią kolejową nr 93	ramowy monolityczny	5,80	budowa
170	przepust	61,472	Przepuszczenie potoku Młynówka pod linią kolejową	ramowy	39,25	wymiana

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony
Środowiska w Katowicach
z dnia 28 listopada 2016 r.
znak: WOŚ.4201.1.2012.AS2.32

Lp.	Rodzaj obiektu	Projektowany/ istniejący* kilometraż linii kolejowej [km]	Funkcja	Typ konstrukcji	Długość obiektu [m]	Zakres prac**
1	2	3	5	6	8	9
			nr 93			
171	przepust	61,880	Przepuszczenie cieku wodnego pod linią kolejową nr 93	ramowy	34,00	wymiana
172	wiadukt kolejowy	61,948	Wiadukt kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 93 nad ul. Gwardii Ludowej w m. Chybie	monolityczny ramowy	8,60	wymiana
173	przepust	62,117	Przepuszczenie cieku wodnego pod linią kolejową nr 93	ramowy	23,50	wymiana
174	przepust	62,427	Przepuszczenie cieku wodnego pod linią kolejową nr 93	ramowy	26,75	wymiana
175	przepust	62,796	Przepuszczenie cieku wodnego pod linią kolejową nr 93	ramowy	27,25	wymiana
176	przepust	63,120	Ciek wodny niewidoczny	płytowa	9,00	rozbiórka
177	przepust	63,615	Ciek wodny	dźwigarobetonowy	10,55	rozbiórka
178	przepust	63,855	Przepuszczenie cieku wodnego pod linią kolejową nr 93	ramowy	18,50	wymiana
179	ściana oporowa	64,661-64,741	Dojście do peronu – strona prawa	grodzice stalowe	85	budowa
180	most kolejowy	64,758	Most kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 93 nad potokiem oraz ul. Kolejową w Drogomyślu	płytowy	18,05	wymiana
181	ściana oporowa	64,775-64,860	Dojście do peronu – strona prawa	grodzice stalowe	89	budowa
182	przepust	64,860	Ciek wodny niewidoczny / przepust. całkowicie zasypyany, niewidoczny	płytowa	22,00	rozbiórka
183	przepust	65,012	Ciek wodny niewidoczny	ramowy monolityczny	23,40	rozbiórka
184	most kolejowy	65,324	Most kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 93 nad rzeką Wisłą w Drogomyślu oraz drogą gruntową – dojazdy do pól	blachownicowy z płytą ortotropową, wzmocniony łukiem	70,70	wymiana
185	wiadukt drogowy	65,514	Wiadukt drogowy w ciągu drogi krajowej DK-81 / ul. Wiślańska w Drogomyślu	belkowy	nie dot.	bez ingerencji
186	wiadukt kolejowy	65,586	Wiadukt kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 93 nad ul. Starowiślańską w Drogomyślu	monolityczny ramowy	8,60	wymiana

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony
Środowiska w Katowicach
z dnia 28 listopada 2016 r.
znak: WOOŚ.4201.1.2012.AS2.32

Lp.	Rodzaj obiektu	Projektowany/ istniejący* kilometraż linii kolejowej [km]	Funkcja	Typ konstrukcji	Długość obiektu [m]	Zakres prac**
1	2	3	5	6	8	9
187	przepust	66,068	Ciek wodny	ramowy monolityczny	20,70	rozbiórka
188	przepust	66,505	Ciek wodny – niezlokalizowany	ramowy monolityczny	20,10	rozbiórka
189	most kolejowy	66,810	Most kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 93 nad rzeką Knajka	blachownicowy z płytą ortotropową	19,20	wymiana
190	most kolejowy	66,895	Most kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 93 nad rzeką Młynówka	prefabrykowany sklepiony	9,15	wymiana
191	przepust	66,921*	Ciek wodny	sklepiony	17,25	rozbiórka
192	przepust	68,152*	Ciek wodny / zamulony w ok. 50% przekroju	sklepiony	11,50	rozbiórka
193	przepust	68,604	Przepuszczenie ciek wodnego pod linią kolejową nr 93	ramowy typ PJ	21,75	wymiana
194	most kolejowy	69,020	Przepuszczenie ciek wodnego pod linią kolejową nr 93	prefabrykowany sklepiony	9,15	wymiana
195	ściana oporowa	69,375- 69,451	Dojście do peronu – strona prawa	grodzice stalowe	80,00	budowa
196	wiadukt kolejowy	69,458	Wiadukt kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 93 nad ul. Lipową w m. Pruchna	prefabrykowany ramowy	12,60	wymiana
197	ściana oporowa	69,465- 69,546	Dojście do peronu – strona prawa	grodzice stalowe	85,00	budowa
198	przepust	70,021	Przepust. pod linią kolejową nr 93	ramowy typ P	33,70	remont
199	wiadukt drogowy	70,391	Wiadukt drogowy w ciągu drogi wojewódzkiej DW-938 / ul. Katowicka w m. Pruchna	belkowy prefabrykowany	nie dot.	bez ingerencji
200	przepust	70,870*	Ciek wodny / przepływ wody z rowów odwadniających nasyp	ramowy typ P	13,00	rozbiórka
201	wiadukt kolejowy	71,116*	Wiadukt kolejowy w ciągu linii nr 93	ramowy	3,52	rozbiórka
202	most kolejowy	71,242	Most kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 93	prefabrykowany sklepiony	5,52	budowa
203	wiadukt kolejowy	72,200*	Wiadukt kolejowy w ciągu linii nr 93	sklepiony	9,45	rozbiórka
204	przepust	72,207*	Przepust pod linią kolejową nr 93	sklepiony	21,80	rozbiórka

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony
Środowiska w Katowicach
z dnia 28 listopada 2016 r.
znak: WOOS.4201.1.2012.AS2.32

Lp.	Rodzaj obiektu	Projektowany/ istniejący* kilometraż linii kolejowej [km]	Funkcja	Typ konstrukcji	Długość obiektu [m]	Zakres prac**
1	2	3	5	6	8	9
205	wiadukt kolejowy	72,826*	Wiadukt kolejowy w ciągu linii nr 93	sklepiony	15,70	rozbiórka
206	przepust	73,206	Przepuszczenie cieku wodnego pod linią kolejową nr 93	ramowy typ P	35,75	budowa
207	wiadukt kolejowy	73,257*	Wiadukt kolejowy w ciągu linii nr 93	sklepiony	22,60	rozbiórka
208	wiadukt kolejowy	73,547*	Wiadukt kolejowy w ciągu linii nr 93	sklepiony	23,80	rozbiórka
209	wiadukt kolejowy	73,800	Wiadukt kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 93 nad ul. Botaniczną, ul. Hallera, staw hodowlany oraz rzeka Piotrówka w Zebrzydowicach	skrzynkowa	612,20	budowa
210	przepust	75,438*	Przepust pod linią kolejową nr 93	plytowa	11,80	rozbiórka
211	most kolejowy	75,803*	Most kolejowy nad rzeką Piotrówka w Zebrzydowicach oraz droga o nawierzchni asfaltowej	ramowy monolityczny	12,00	rozbiórka
212	wiadukt kolejowy	76,340	Wiadukt kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 93 nad ul. Jutrzenki w Zebrzydowicach	prefabrykowany ramowy	8,60	wymiana
213	most kolejowy	76,507	Most kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 93 nad potokiem Skatniczanka w Zebrzydowicach	prefabrykowany sklepiony	5,52	wymiana
214	wiadukt kolejowy	76,705	Wiadukt kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 93 nad ul. Skotnicką/Przedwiośnie w Zebrzydowicach	prefabrykowany ramowy]	8,60	wymiana
215	wiadukt kolejowy	77,172	Wiadukt kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 93 nad ul. Sadową w Zebrzydowicach	prefabrykowany ramowy	8,60	wymiana
216	wiadukt kolejowy	77,617	ul. Jagodowa w Zebrzydowicach	sklepiony	12,00	rozbiórka
217	wiadukt kolejowy	77,624	Most kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 93 nad ul. Jagodową w Zebrzydowicach oraz ciekiem wodnym	prefabrykowany sklepiony]	12,87	wymiana
218	przepust	77,621	Ciek wodny	sklepiony	29,65	rozbiórka
219	wiadukt kolejowy	77,855	Droga asfaltowa przechodząca w drogę gruntową	sklepiony	10,80	rozbiórka

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony
Środowiska w Katowicach
z dnia 28 listopada 2016 r.
znak: WOOS.4201.1.2012.AS2.32

Lp.	Rodzaj obiektu	Projektowany/ istniejący* kilometraż linii kolejowej [km]	Funkcja	Typ konstrukcji	Długość obiektu [m]	Zakres prac**
1	2	3	5	6	8	9
220	wiadukt kolejowy	77,862	Most kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 93 nad drogą asfaltową przechodzącą w drogę gruntową oraz ciek wodny	prefabrykowany sklepiony	12,87	wymiana
221	przepust	77,860	Ciek wodny	sklepiony	23,40	rozbiórka
222	przepust	78,211	Przepuszczenie wody z rowów odwadniających pod linią kolejową nr 93	ramowy typ P	11,00	remont
223	przepust	78,769	Przepust. pod linią kolejową nr 93	prefabrykowany sklepiony S=3,00 H=2,00 [m]	24,75	wymiana
224	przepust	78,935	Droga gruntowa – ciąg pieszcy	ramowy	8,90	rozbiórka
Linia nr 90						
225	przepust	14,121	Przepust. pod linią kolejową LK90	ramowy typ P	43,25	budowa
226	wiadukt kolejowy	14,149	Wiadukt kolejowy w ciągu linii kolejowej LK90 nad ulicą Cezarego Hallera	monolityczny ramowy	9,00	wymiana
Linia nr 641						
227	przepust	0,548	Przepust. pod linią kolejową nr 641	ramowy typ P	21,75	Budowa
Linia nr 642						
228	wiadukt kolejowy nad koleją	0,478	Wiadukt kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 642 nad koleją	blachownicowy z płytą ortotropową	26,00	Budowa
229	wiadukt kolejowy	0,663	Wiadukt kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 642 nad drogą krajową nr 81	zespólny	52,20	Budowa
230	przepust	0,810	Przepust. pod linią kolejową nr 642	ramowy typ P	26,25	Budowa

** - gdzie:

wymiana – całkowita przebudowa obiektu do parametrów technicznych jak w stanie istniejącym,
remont – niecałkowita przebudowa obiektu do parametrów technicznych jak w stanie istniejącym,
rozbiórka – całkowita likwidacja obiektu,
budowa – realizacja całkowicie nowego obiektu inżynierskiego/inżynieryjnego o nowych parametrach technicznych w nowej/istniejącej lokalizacji,
brak ingerencji – brak konieczności prowadzenia prac budowlanych w związku z realizacją projektu

**V. SKRZYŻOWANIA Z DROGAMI W POZIOMIE SZYN W TYM DROGI DOJAZDOWE I
INNE OBIEKTY DROGOWE**

Zakres robót drogowych obejmować będzie:

- 1) budowę dróg dojazdowych, przeznaczonych dla ruchu lokalnego,
- 2) budowę dróg technologicznych,
- 3) przełożenie i przebudowę istniejących dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich kolidujących z planowaną inwestycją,
- 4) budowę placów manewrowych,
- 5) przebudowę przejazdów,
- 6) przebudowę/rozbudowę skrzyżowań i powiązania z układem lokalnym w niezbędnym zakresie,
- 7) budowę/rozbudowę obiektów inżynierskich,
- 8) budowę/przebudowę odwodnienia dróg, przejazdów,
- 9) budowę/przebudowę chodników, dojazdów do przejść podziemnych,
- 10) budowę/przebudowę ścieżek rowerowych.

Szczegółowy wykaz rozwiązań drogowych zawiera Tabela nr 2

Tabela nr 2 Zestawienie rozwiązań drogowych

L.p.	Powiat	Gmina	Nazwa obiektu	Przeznaczenie	nr drogi wg inwent. proj.	Strona	Istniejący kilometraż linii kolejowej	Projektowa ny kilometraż linii kolejowej	zarządcą	kategoria/ klasa	nr drogi/ nazwa ulicy		
1	2	3	4	5	6		7	8	9	10	11		
LK 139 Katowice – Katowice Ligota													
1	katowicki- powiat grodzki		m. Katowice		przejazd kat. F	likwidacja	-	-	1,705	1,735	PKP	-	Droga dojazdowa do CM Katowice ul. Raciborska
2					proj. przejście podziemne wraz z dojazdami (chodniki)	budowa	-	-	-	1,929 (1.980 linia 656)	-	-	-
3					droga w ciągu wiaduktu drogowego	przebudowa	-	-	3,880	3,426	-	powiatowa	ul. Brygadystów/ ul. Dolna
4					droga dojazdowa	przebudowa	D41	prawa	3,500÷4,500	3,770 + 4,150	-	gminna	ul. Przodownikó w
5					przejście kat. E	likwidacja	D40	-	4,637	4,195	ZDM Katowice	gminna/D	ul. Szadoka
6					droga w ciągu wiaduktu drogowego	przebudowa	-	-	5,390	4,924	-	wojewódzka	ul. Ligocka/Piotr owicka
7					droga w ciągu wiaduktu kolejowego	przebudowa	-	-	5,922	5,488	-	powiatowa	ul. Kłodnicka/ul. Kolejowa/ ul. Panewnicka
LK 139 Tychy – Pszczyna													
1			droga dojazdowa	budowa	DD-7	prawa	18,952- 19,369	18,198- 18,615	-	gminna	droga dojazdowa		
2			przejazd kat. D	likwidacja	-	-	19,138	18,380	ZDM Tychy	gminna/D	ul. Zrębowa		

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach
z dnia 28 listopada 2016 r.
znak: WOOŚ.4201.1.2012.AS2.32

L.p.	Powiat	Gmina	Nazwa obiektu	Przeznaczenie	nr drogi wg inwent. proj.	Strona	Istniejący kilometraż linii kolejowej	Projektowa ny kilometraż linii kolejowej	zarządcą	kategoria/ klasa	nr drogi/ nazwa ulicy
3	gm. Tychy	gm. Tychy	przejazd kat. D	likwidacja	-	-	19,366	18,615	MZUM Tychy	gminna/D	ul. Skalna
4			przejazd kat. C – zmiana na B	przebudowa	-	-	20,101	19,346	MZUM Tychy	powiatowa/L	ul. Mysłowska
5			droga technologiczna	budowa	DT-3	lewa	20,453- 20,953	19,700÷20. 200	-	-	-
6			droga technologiczna	budowa	DT-3.1	lewa	20,953- 23,313	20,200÷22. 550	-	-	-
4			droga technologiczna	budowa	DT-4.1	lewa	23,333 ÷ 23,483	22,580 ÷ 22,720	-	-	-
5			droga technologiczna	budowa	DT-4.2	lewa	23,494- 25,380	22,739 ÷ 24,615	-	-	-
6	pszczyński- powiat ziemski	gm. Kobiór	proj. przejście podziemne wraz z dojazdami (chodniki)	budowa	-	-	25,461	24,704	-	-	ul. Centralna ul. Plichtowska
7			przebudowa drogi dojazdowej	przebudowa	D73	prawa	25,528÷25, 758	24,763 ÷ 25,000	-	gminna/D	ul. Składowa
8			droga technologiczna	budowa	DT-5	prawa	-	25,428 ÷ 29,905	-	-	-
9			przejazd kat. F	likwidacja	-	-	29,242	28,468	Nadleśnictwo Kobiór	-	droga leśna
10			przejazd kat. C	likwidacja	-	-	30,008	29,228	Nadleśnictwo Kobiór	-	droga leśna
11			plac manewrowy 20 x 20m	budowa	-	-	30,008	29,228	-	-	-
12	gm. Pszczyna	gm. Pszczyna	przejazd kat. A	likwidacja	-	-	30,802	30,04	UM Pszczyna	gminna/D	1441031/ul. Leśna
13			droga dojazdowa	przebudowa	D79	prawa	30,777 ÷ 31,572	30,015 ÷ 30,810	-	-	wew. PKP/ul. Kolejowa Aleja Dębowa
14			przejazd kat. A – zmiana na kat. B	przebudowa	D81	-	31,572	30,806	ZDP Pszczyna	powiatowa/Z	14555/Piasek -Czarków ul.Dworcowa/ Słowackiego

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach
z dnia 28 listopada 2016 r.
znak: WOOŚ.4201.1.2012.AS2.32

L.p.	Powiat	Gmina	Nazwa obiektu	Przeznaczenie	nr drogi wg inwent. proj.	Strona	Istniejący kilometraż linii kolejowej	Projektowa ny kilometraż linii kolejowej	zarządcą	kategoria/ klasa	nr drogi/ nazwa ulicy
15			droga w ciągu wiaduktu kolejowego	przebudowa	-	-	31,898	31,133	-	gminna	Stara Wieś – Piasek ul. Szkolna
16			droga dojazdowa	przebudowa	D82	-	31,900 ÷ 32,000	31,165 ÷ 31,250	-	gminna	-
17			droga technologiczna	budowa	DT-7	prawa	31,900- 32,460	31,125 ÷ 31,690	-	-	-
18			przejazd kat. C – zmiana na B	przebudowa	-	-	32,493	31,729	UM Pszczyna	gminna/D	1441028/ ul. Powstańców Śląskich
19			przejazd kat. D	likwidacja	-	-	32,986	-	UM Pszczyna	gminna/D	ul. Słoneczna
LK 139 ST Pszczyna – Czechowice Dziedzice											
1	pszczyński- powiat ziemski	m. Pszczyna	przejazd kat. A	przebudowa	-	-	33,541	32,777	ZDP Pszczyna	powiatowa/Z	14548/Pszczyna- Piasek ul. Katowicka
2			przejazd kat. A	przebudowa	-	-	34,368	33,603	ZDP Pszczyna	powiatowa/Z	41010/Pszczyna- Jankowice ul. Bieruńska
3			przejazd kat. A	likwidacja	-	-	34,949	35,184	ZDP Pszczyna	powiatowa/Z	41008/Pszczyna- Jankowice ul. Hallera
4			proj. przejście podziemne wraz z dojazdami (chodniki)	budowa	-	-	-	35,184	-	-	-
5			droga technologiczna	budowa	DT-10.1	prawa	-	34,582 ÷ 34,650	-	-	-
6			przejazd kat. A	likwidacja	-	-	35,739	-	UM Pszczyna	gminna/Z	1441764/ul.M ęczeniów Oświęcimsk h-ul. Dworcowa
7			droga w ciągu wiaduktu kolejowego	budowa	-	-	35,739	34,974	UM Pszczyna	gminna/Z	1441764/ul.M ęczeniów Oświęcimsk

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach
z dnia 28 listopada 2016 r.
znak: WOOŚ.4201.1.2012.AS2.32

L.p.	Powiat	Gmina	Nazwa obiektu	Przeznaczenie	nr drogi wg inwent. proj.	Strona	Istniejący kilometraż linii kolejowej	Projektowa ny kilometraż linii kolejowej	zarządcą	kategoria/ klasa	nr drogi/ nazwa ulicy
8	gm. Goczałkowice Zdrój		przeście kat. E	likwidacja	-	-	36,690	-	-	-	h-ul. Dworcowa ul. Korczaka, Towarowa
9			droga dojazdowa	budowa	DD-11.1	lewa	-	36.365 ÷ 38.335	-	gminna	-
10			droga technologiczna	budowa	DT-11.1a	lewa	-	36.515 ÷ 36.550	-	-	-
11			droga w ciągu wiaduktu kolejowego	likwidacja	-	-	39,280	-	-	powiatowa	4144S/ul. Główna
12			droga w ciągu wiaduktu kolejowego	budowa	-	-	-	38,585	-	powiatowa	Główna
13			droga dojazdowa	przebudowa	D94 D96	lewa	39.254 ÷ 39.510	38.533 ÷ 38.782	-	powiatowa	ul. Kolejowa
14			droga dojazdowa	przebudowa	D95	prawa	39.160 ÷ 39.310	38.420 ÷ 38.560	-	gminna	ul. Zimowa
15			przejazd kat. A – zmiana na kat. B	przebudowa	-	-	39,510	38,770	ZDP Pszczyna	powiatowa/Z	14548/ul. Szkołna
16			droga dojazdowa	przebudowa	-	-	39,705+39, 725	38,972 ÷ 38,990	-	gminna	ul. Górna
17			droga dojazdowa	przebudowa	D99	-	39.687 ÷ 39.751	38.975 ÷ 39.020	-	gminna	ul. Kolejowa
18			przeście kat. E	likwidacja	-	-	39,715	-	PKP	-	dojście do peronu
19			proj. przeście podziemne wraz z dojściami (chodniki)	budowa	-	-	-	38,985	-	-	-
20			droga dojazdowa	budowa	DD-12.1	lewa	-	39.115 ÷ 39.670	-	gminna	ul. Górna/Parko wa
21			przeście kat. E	likwidacja	D102	-	40,828	-	PKP	-	-

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach
z dnia 28 listopada 2016 r.
znak: WOOŚ.4201.1.2012.AS2.32

L.p.	Powiat	Gmina	Nazwa obiektu	Przeznaczenie	nr drogi wg inwent. proj.	Strona	Istniejący kilometraż linii kolejowej	Projektowa ny kilometraż linii kolejowej	zarządcą	kategoria/ klasa	nr drogi/ nazwa ulicy
22			proj. przejście podziemne wraz z dojazdami (chodniki)	budowa	-	-	-	40,074	-	-	-
LK 150 PODG Most Wisła – ST Zabrzeg											
1	bielski- powiat ziemski	Czechowice Dziedzice	przejazd kat. D – zmiana na kat. B	przebudowa	D265	-	0,582	0,582	UM Czechowice Dziedzice	gminna/D	ul. Czysta
LK 139 Czechowice Dziedzice – PODG Bielsko-Biała Lipnik											
1	bielski- powiat ziemski		przejazd kat. C	likwidacja	-	-	46,514	44,516	UM Czechowice Dziedzice	gminna/D	ul. Kraszewskieg o
2			droga dojazdowa	budowa	DD-9.1	prawa	-	44-450- 44,910	-	gminna	-
3			droga dojazdowa	budowa	DD-9	lewa	-	44,493- 44,925	-	powiatowa	ul. Lenartowicza/ Francuska
4			przejazd kat. A – zmiana na kat. B	przebudowa	-	-	46,899	44,879	PZD Bielsko Biała	powiatowa/Z	34-001/ul. Łukasiewiczza
5			droga dojazdowa	przebudowa	D110	prawa	47,557 + 47,652	45,548 + 45,647	-	gminna	-
6			przejazd kat. D – zmiana na kat. B	przebudowa	D111	-	47,653	45,647	UM Czechowice Dziedzice	gminna/D	ul. Dębowa
7			przejazd kat. A – zmiana na kat. B	przebudowa	D112	-	48,436	46,433	PZD Bielsko Biała	powiatowa/Z	002-34/ul. Bestwińska
8			droga dojazdowa	przebudowa	D113	prawa	48,436 + 48,725	46,433 + 46,720	-	gminna	ul. Dworcowa(pr awa strona), ul. Bestwińska(le wa)
9			proj. przejście podziemne wraz z dojazdami (chodniki)	budowa	-	-	-	46,762	-	-	-

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach
z dnia 28 listopada 2016 r.
znak: WOOŚ.4201.1.2012.AS2.32

L.p.	Powiat	Gmina	Nazwa obiektu	Przeznaczenie	nr drogi wg inwent. proj.	Strona	Istniejący kilometraż linii kolejowej	Projektowa ny kilometraż linii kolejowej	zarządcą	kategoria/ klasa	nr drogi/ nazwa ulicy	
10	Powiat Bielski Biala	Gmina Bielsko Biala	droga dojazdowa	budowa	DD-9.2	lewa	-	46,900 ÷ 47,532	-	gminna	ul. Brzozowa	
11			przejazd kat. A	likwidacja	D114	-	49,326	-	UM Czechowice Dziedzice	gminna/D	ul. Klonowa	
12			przejazd kat. A	likwidacja	D115	-	49,375	-	UM Czechowice Dziedzice	gminna/D	ul. Rzeczna	
13			droga w ciągu wiaduktu kolejowego	budowa	D115.1	prawa	-	47,491	-	gminna	ul. Klonowa, Podwale	
14			przejazd kat. A	przebudowa	D117	-	49,969	47,963	UM Czechowice Dziedzice	gminna/L	ul. Junacka	
15			droga dojazdowa	przebudowa	116,1	prawa	-49,760- 49,960	47,760 ÷ 47,960	-	-	-	-
16			przejazd kat. A – zmiana na kat. B	przebudowa	D119	-	50,983	48,977	UM Czechowice Dziedzice	gminna/D	ul. Elizy Orzeszkowej	
17			przejazd kat. A – zmiana na kat. B	przebudowa	D120	-	52,233	50,227	MZD Bielsko Biała	powiatowa/L	S7421/ul.Cho chołowska	
18			przejście kat. E	likwidacja	D125	-	55,548	-	PKP	-	przejście służbowe	
19			przejście kat. E	przebudowa	D128	-	56,805	54,794	MZD Bielsko Biała	gminna/D	160402S/ul. Kołatąja	
20			przejazd kat. A – zmiana na kat. B	przebudowa	D129	-	56,935	54,925	MZD Bielsko Biała	D	160311S/ul. Inwalidów	
21			przejazd kat. A – zmiana na kat. B	przebudowa	D130	-	57,129	55,120	MZD Bielsko Biała	L	S7457/ul. Sempołowski ej	
22			istn. Tunel dla pieszych wraz z dojściami (chodniki)	przebudowa	-	-	57,379	55,502	-	-	-	
LK 150 Zabrzeg- Zabrzeg Czarnolesie												
1	Powiat Bielski Biala	Gmina Bielsko Biala	droga dojazdowa	przebudowa	D266.1	prawa	0,800- 0,935	0,792- 0,923	-	gminna	-	

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach
z dnia 28 listopada 2016 r.
znak: WOOŚ.4201.1.2012.AS2.32

L.p.	Powiat	Gmina	Nazwa obiektu	Przeznaczenie	nr drogi wg inwent. proj.	Strona	Istniejący kilometraż linii kolejowej	Projektowa ny kilometraż linii kolejowej	zarządcą	kategoria/ klasa	nr drogi/ nazwa ulicy
2			przejazd kat. A – zmiana na kat. B	przebudowa	D266	-	0,917	0,917	ZDP Bielsko Biała	powiatowa/Z	ul. Waryńskiego
LK 93 Czechowice Dziedzice – gr. państwa											
1	m. Czechowice Dziedzice		droga w ciągu wiaduktu kolejowego	przebudowa	-	-	47,758	47,758	-	gminna/D	ul. Miarki
2			droga dojazdowa	budowa	DD-29	lewa	-	48,050 ÷ 48,500	-	gminna	-
3			droga w ciągu wiaduktu kolejowego	przebudowa	-	-	48,487	48,487	-	gminna/D	ul. Wierzbowa
4			droga dojazdowa	przebudowa	D1.1	lewa	48,900 ÷ 49,031	48,900 ÷ 49,031	-	gminna/D	
5			droga w ciągu wiaduktu kolejowego	przebudowa	-	-	49,029	49,029	-	D	ul. Ochodzka
6			droga dojazdowa	budowa	D31.1	lewa	49,030 ÷ 50,595	49,030 ÷ 50,595	-	gminna	dowiązanie do ul. Siennej, Objazdowej, Ochodzkiej
7			przejazd kat. A	likwidacja	-	-	50,243	50,243	UM Czechowice Dziedzice	gminna/D	ul. Objazdowa
8			droga dojazdowa	budowa	DD-31	lewa	50,250 ÷ 50,740	50,250 ÷ 50,740	-	-	-
9			droga w ciągu wiaduktu kolejowego	przebudowa	-	-	50,742	50,742	-	gminna	ul. Korfanteo (Zabrzeska)
10			droga dojazdowa	przebudowa	D4	prawa	50,737 ÷ 50,806	50,737 ÷ 50,806	-	-	ul. Mostowa, dojazdowa do posesji
11			droga w ciągu wiaduktu kolejowego	przebudowa	-	-	51,118	51,118	-	gminna/L	ul. Sikorskiego
12			tunel dla pieszych	likwidacja	-	-	51,381	51,381	-	-	-

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach
z dnia 28 listopada 2016 r.
znak: WOOŚ.4201.1.2012.AS2.32

L.p.	Powiat	Gmina	Nazwa obiektu	Przeznaczenie	nr drogi wg inwent. proj.	Strona	Istniejący kilometraż linii kolejowej	Projektowa ny kilometraż linii kolejowej	zarządcą	kategoria/ klasa	nr drogi/ nazwa ulicy
13	cieszyński- powiat ziemski	gm. Chybie	proj. przejście podziemne wraz z dojazdami (chodniki)	budowa	D5	-	-	51,448	-	-	-
14			droga dojazdowa	przebudowa	D7	prawa	53.490 ÷ 53.838	-53+490- 53+838	-	-	-
15			przejazd kat. B	przebudowa	D7	-	53,771	53,771	PKP	-	droga zakładowa przeciwpożar owa
16			droga technologiczna	przebudowa	D8	prawa	53.767- 54.192	53.767- 54.192	-	-	-
17			droga technologiczna	budowa	DT-41	lewa	-	53.808 ÷ 56.670	-	-	-
18			przejazd kat. A	likwidacja	D9	-	56,610	-	Nadleśnictwo Bielsko Biała	leśna/D	droga leśna
19			droga technologiczna	budowa	DT-42.2	prawa	-	56.590 ÷ 57.470	-	-	-
20			droga technologiczna	budowa	DT-42.1	prawa	-	57.540 ÷ 59.330	-	-	-
21			droga technologiczna	przebudowa	D10	lewa	56.610 ÷ 56.800	56.610 ÷ 56.800	-	-	-
22			przejazd kat. B	likwidacja	D11	-	59,303	-	UG Chybie	gminna/L	ul. Jagodowa
23			droga dojazdowa	budowa	DD-32	prawa	-	59.330 ÷ 59.975	-	gminna	-
24			przejazd kat. A	przebudowa	D12	-	60,083	60,080	UG Chybie	gminna/L	ul. Objazdowa
25			przejazd kat. A	likwidacja	-	-	60,447	-	UG Chybie	powiatowa/Z	S2633/ul. Bielska
26			droga w ciągu wiaduktu drogowego	budowa	D13	-	-	60,809	-	-	ul. Bielska
27			kładka dla pieszych	likwidacja	-	-	60,918	-	-	-	-

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach
z dnia 28 listopada 2016 r.
znak: WOOŚ.4201.1.2012.AS2.32

L.p.	Powiat	Gmina	Nazwa obiektu	Przeznaczenie	nr drogi wg inwent. proj.	Strona	Istniejący kilometraż linii kolejowej	Projektowa ny kilometraż linii kolejowej	zarządcą	kategoria/ klasa	nr drogi/ nazwa ulicy
28	Powiat Strumień	gm. Strumień	proj. przejście podziemne wraz z dojazdami(chodniki)	budowa	-	-	-	60,890	-	-	-
29			kladka dla pieszych/proj. przejście podziemne wraz z dojazdami (chodniki)	likwidacja/budowa	-	-	61,470	61,466	-	-	-
30			droga dojazdowa	przebudowa	D17	prawa	61,635 ÷ 61,870	61,635 ÷ 61,870	-	-	ul. Reja
31			droga w ciągu wiaduktu kolejowego	przebudowa	-	-	61,948	61,948	-	-	ul. Pod Dudnią
32			przejazd kat. A – zmiana na kat. B	przebudowa	D18	-	62,777	62,777	UG Chybie	gminna/L	ul. Gwardii Ludowej
33			droga technologiczna	budowa	DT-43	lewa	-	63,160 ÷ 63,660	-	-	-
34			przejazd kat. B	likwidacja	D20	-	63,629	-	UG Strumień	gminna	Zabłocie- Drogomysł ul. Świetlista
35			droga dojazdowa	budowa	DD-32.1	lewa	-	63,660 ÷ 64,128	-	gminna	-
36			przejazd kat. B	przebudowa	D21	-	64,126	64,126	UG Strumień	gminna	ul. Skrajna
37			droga w ciągu wiaduktu kolejowego	przebudowa	D24	-	64,763	64,763	-	gminna	potok; ul. Pasieczna; ul. Kolejowa, Cienista
38			droga technologiczna – droga dojazdowa	przebudowa	DT-44+D24.1	prawa	64,820 ÷ 65,296	64,820 ÷ 65,296	-	-	-
39			droga technologiczna	przebudowa	D25	lewa	65,370 ÷ 65,506	65,370 ÷ 65,506	-	-	Starowiślański a
40	Powiat Strumień	gm. Strumień	droga w ciągu wiaduktu kolejowego	przebudowa	-	-	65,588	65,586	-	-	Wiejska
41			przejazd kat. B	likwidacja	-	-	67,320	-	Nadleśnictwo Ustroń	gminna/D	droga leśna/ul. Stawowa

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach
z dnia 28 listopada 2016 r.
znak: WOOŚ.4201.1.2012.AS2.32

L.p.	Powiat	Gmina	Nazwa obiektu	Przeznaczenie	nr drogi wg inwent. proj.	Strona	Istniejący kilometraż linii kolejowej	Projektowa ny kilometraż linii kolejowej	zarządcą	kategoria/ klasa	nr drogi/ nazwa ulicy
42	Powiat gm. Zembrzydowice	Gmina	place manewrowe	budowa	-	-	-	67,320	-	-	-
43			przejazd kat. B	przebudowa	D27	-	67,972	67,970	UG Strumień	gminna/L	ul. Nowy Świat
44			droga dojazdowa	budowa	DD-33	prawa	-	67,964 ÷ 68,590	-	gminna	-
45			przejazd kat. B	likwidacja	D28	-	68,391	-	UG Strumień	gminna/L	ul. Uroczą
46			droga technologiczna	budowa	DT-46	lewa	-	69,030 ÷ 69,480	-	-	-
47			droga w ciągu wiaduktu kolejowego	przebudowa	D29.1	-	69,459	69,458	-	powiatowa/Z	ul. Lipowa
48			droga dojazdowa	budowa	DD-34	lewa	-	70,387 ÷ 71,050	-	gminna	-
49			droga technologiczna	budowa	DT-47	lewa	-	71,391 ÷ 73,391	-	-	-
50			droga dojazdowa	przebudowa/budowa	DD-35	lewa	-	73,319- 73,694	UG Zembrzydowice	gminna/D	-
51			droga dojazdowa	przebudowa	DD-30.1	lewa/prawa	-	73,513	-	gminna	ul. Botaniczna
52			droga dojazdowa	przebudowa	-	lewa	-	73,291- 73,514	-	gminna	ul. Hallera
53			przejazd kat. C	likwidacja	D30	-	75,445	-	UG Zembrzydowice	gminna/D	ul. Wodna
54			droga w ciągu wiaduktu kolejowego	przebudowa	-	-	78,051	76,340	-	gminna/L	ul. Jutrzenki
55			droga w ciągu wiaduktu kolejowego	przebudowa	-	-	78,884	77,172	-	L	ul. Sadowa
56			droga w ciągu wiaduktu kolejowego	przebudowa	-	-	79,337	77,624	-	gminna/L	ul. Jagodowa

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach
z dnia 28 listopada 2016 r.
znak: WOOŚ.4201.1.2012.AS2.32

L.p.	Powiat	Gmina	Nazwa obiektu	Przeznaczenie	nr drogi wg inwent. proj.	Strona	Istniejący kilometraż linii kolejowej	Projektowa ny kilometraż linii kolejowej	zarządcą	kategoria/ klasa	nr drogi/ nazwa ulicy
57			droga dojazdowa	budowa	DD-50.1	lewa		77.620- 77.863	-	gminna	
58			droga w ciągu wiaduktu kolejowego	przebudowa	-	-	79,579	77,862	-	gminna/L	-
59			droga dojazdowa	budowa	DD-51.1	lewa	-	77,877- 78,205	-	gminna	-
60			przejazd kat. A – zmiana na B	przebudowa	D37	-	79,908	78,194	UG Zebrzydowic e	gminna/L	ul. Ustronna
61			projektowana droga dojazdowa DD-36	budowa	DD-36	prawa	-	78,185 + 78,552	-	gminna	-
62			przejazd kat. A	likwidacja	-	-	80,281	-	UG Zebrzydowic e	gminna/L	ul. Ustronna
63			droga dojazdowa	budowa	DD-52	lewa	-	78,570 + 78,948	-	gminna/D	-

VI. KUBATURA

Inwestor przewiduje rozbiórki istniejące budynki prowadzenia ruchu, które wraz z wprowadzeniem nowoczesnych systemów SRK stają się zbędne, ponieważ nie spełniają wymagań dla nowych komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

Nowe budynki LCS-ów i nastawni sterowania miejscowego będą budynkami tradycyjnymi, nastawnie będą bezobsługowe (na posterunkach odgałęźnych), a strażnice przejazdowe będą obiektami kontenerowymi.

Wszystkie zaprojektowane obiekty kubaturowe spełniają obowiązujące normy i wymagania. Budynki te są dostosowane zarówno standardem jak i kubaturą do nowych potrzeb.

Wszystkie perony zostały zaprojektowane w nowych lokalizacjach i wg nowych wymagań, zatem mają zaprojektowane nowe wiaty i stałe elementy wyposażenia. Na stacjach o dużym ruchu pasażerskim zaprojektowane zostały windy i rampy dojazdowe dla osób z ograniczoną zdolnością poruszania się. Tabela nr 3 zawiera zestawienie obiektów wraz z informacjami o zakresie prac.

Tabela nr 3

L.p.	nr linii kolejowej	Istniejący kilometr	Projektowy kilometr	Miejscowość	Obiekt	Obiekty kubaturowe				Wiaty i mała architektura na peronach			
						Rozbiórki	Nowe obiekty	Remonty	Rozbiórki	Nowe elementy	Remonty		
												T/N [Tak/Nie]	T/N [Tak/Nie]
1	139	1,705	1,705	Katowice	Posterunek nr 2	T	N	N	N	N	N	N	N
2	139	3,180	2,789	Katowice Brynów	Nastawnia Brynów	T	N	N	N	N	N	N	N
3	139	5,980	5,602	Katowice Ligota	Nastawnia KL	T	N	N	N	N	N	N	N
4	139	6,750	6,372	Katowice Ligota	Nastawnia KL 1	T	N	N	N	N	N	N	N
5	139	-	-	Katowice Ligota	Nastawnia Sterowania Miejscowego	N	T	N	N	N	N	N	N
6	139	-	8,480	Katowice	Strażnica przejazdowa	N	T	N	N	N	N	N	N
7	139	8,934	8,556	Katowice Piotrowice	Posterunek nr 9	T	N	N	N	N	N	N	N
8	139	19,542	19,106	Tychy	Nastawnia TY	T	N	N	N	N	N	N	N
9	139	-	-	Tychy	Nastawnia Sterowania Miejscowego	N	T	N	N	N	N	N	N
10	139	-	-	Kobiór	Nastawnia Sterowania Miejscowego w kontenerach	N	T	N	N	N	N	N	N

L.p.	nr linii kolejowej	Istniejący kilometr	Projektowy kilometr	Miejscowość	Obiekt	Obiekty kubaturowe				Wiaty i mała architektura na peronach			
						Rozbiórki		Nowe obiekty	Remonty	Rozbiórki	Nowe elementy	Remonty	
						T/N [Tak/Nie]	T/N [Tak/Nie]						T/N [Tak/Nie]
10	139	-	32,780	gm. Pszczyna	Strażnica przejazdowa	N	T	N	N	N	N	N	N
11	139	33,549	33,145	Pszczyna	Posterunek przejazdowy nr 34	T	N	N	N	N	N	N	N
12	139	-	33,615	Pszczyna	Strażnica przejazdowa	N	T	N	N	N	N	N	N
13	139	34,385	33,981	Pszczyna	Posterunek przejazdowy nr 34 a	T	N	N	N	N	N	N	N
14	139	34,949	34,545	Pszczyna	Posterunek drożniczy nr 35	T	N	N	N	N	N	N	N
15	139	-	34,970	Pszczyna	Strażnica przejazdowa	N	T	N	N	N	N	N	N
16	139	-	-	Pszczyna	Nastawnia Sterowania Miejsowego	N	T	N	N	N	N	N	N
17	139	35,759	35,355	Pszczyna	Nastawnia dysponująca PSZ	T	N	N	N	N	N	N	N
18	139	36,556	36,152	Pszczyna	Nastawnia wykonawcza PSZ 1	T	N	N	N	N	N	N	N
19	139	40,817	40,413	gm. Goczałkowice	Strażnica przejazdowa	N	T	N	N	N	N	N	N
20	139	-	-	Most Wisła	Nastawnia Sterowania Miejsowego w kontenerach	N	T	N	N	N	N	N	N

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach
z dnia 28 listopada 2016 r.
znak: WOOŚ.4201.1.2012.AS2.32

L.p.	nr linii kolejowej	Istniejący kilometr	Projektowy kilometr	Miejscowość	Obiekt	Obiekty kubaturowe				Wiaty i mała architektura na peronach			
						Rozbiórki i	Nowe obiekty	Remonty	Rozbiórki	Nowe elementy	Remonty	T/N	T/N
						T/N [Tak/Nie]	T/N [Tak/Nie]	T/N [Tak/Nie]	T/N [Tak/Nie]	T/N [Tak/Nie]	T/N [Tak/Nie]	T/N [Tak/Nie]	T/N [Tak/Nie]
21	139	2,500	2,120	Katowice Bugla	Peron nr 1	N	N	N	N	T	N	N	N
22	139	2,500	2,120	Katowice Bugla	Peron nr 2	N	N	N	N	T	N	N	N
23	139	3,660-3,866	3,300-3,520	Katowice Brynów	Peron nr 1	N	N	N	T	T	N	N	N
24	139	3,660-3,866	3,520-3,740	Katowice Brynów	Peron nr 2	N	N	N	T	T	N	N	N
25	139	-	5,702-5,922	Katowice Ligota	Peron nr 1	N	N	N	N	T	N	N	N
26	139	6,000-6,251	5,702-5,922	Katowice Ligota	Peron nr 2	N	N	N	T	T	N	N	N
27	139	7,710-7,913	7,022-7,222	Katowice Piotrowice	Peron nr 3	N	N	N	T	T	N	N	N
28	139	7,720-7,917	7,022-7,222	Katowice Piotrowice	Peron nr 2	N	N	N	N	T	N	N	N
29	139	-	7,022-7,222	Katowice Piotrowice	Peron nr 1	N	N	N	N	T	N	N	N
30	139	11,440-11,640	11,000-11,222	Katowice Podlesie	Peron nr 1	N	N	N	T	T	N	N	N
31	139	11,440-11,640	11,222-11,442	Katowice Podlesie	Peron nr 2	N	N	N	T	T	N	N	N
32	139	17,013-17,200	16,264-16,664	Tychy	Peron nr 3	N	N	N	T	T	N	N	N
33	139	17,013-17,233	16,264-16,664	Tychy	Peron nr 2	N	N	N	N	T	N	N	N
34	139	-	16,500-16,700	Tychy	Peron nr 1	N	N	N	N	T	N	N	N
35	139	19,880-20,100	19,450-19,680	Tychy Zwaków	Peron nr 1	N	N	N	T	T	N	N	N

L.p.	nr linii kolejowej	Istniejący kilometr	Projektowany kilometr	Miejscowość	Obiekt	Obiekty kubaturowe				Wiaty i mała architektura na peronach			
						Rozbiórki i		Nowe obiekty	Remonty	Rozbiórki	Nowe elementy	Remonty	
						T/N [Tak/Nie]	T/N [Tak/Nie]						T/N [Tak/Nie]
36	139	20,100-20,316	19,680-19,880	Tychy Żwaków	Peron nr 2	N	N	N	N	T	T	N	N
37	139	25,366-25,559	25,003-25,256	Kobiór	Peron nr 1	N	N	N	N	N	N	N	N
38	139	25,409-25,607	25,106-25,206	Kobiór	Peron nr 2	N	N	N	N	T	T	N	N
39	139	31,590-31,826	31,106-31,423	Piasek	Peron nr 1	N	N	N	N	N	T	N	N
40	139	31,339-31,564	31,194-31,294	Piasek	Peron nr 2	N	N	N	N	T	T	N	N
41	139	35,830-36,137	35,400-36,600	Pszczyna	Peron nr 2	N	N	N	N	T	T	N	N
42	139	-	35,400-36,600	Pszczyna	Peron nr 1	N	N	N	N	N	T	N	N
43	139	39,516-39,714	38,973-39,127	Goczałkowice	Peron nr 1	N	N	N	N	T	T	N	N
44	139	39,512-39,716	39,127-39,327	Goczałkowice	Peron nr 2	N	N	N	N	T	T	N	N
45	139	40,536-40,788	40,261-40,461	Goczałkowice Zdrój	Peron nr 1	N	N	N	N	T	T	N	N
46	139	40,814-41,029	40,461-40,661	Goczałkowice Zdrój	Peron nr 2	N	N	N	N	T	T	N	N
47	139	48,462	46,462	Czechowice Dziedzice Pld.	Nastawnia dysponująca CDd	T	T	N	N	N	N	N	N
48	139	49,294	47,294	Czechowice Dziedzice Pld.	Nastawnia dysponująca CDd 1	T	T	N	N	N	N	N	N
49	139	-	-	Czechowice Dziedzice Pld.	Nastawnia Sterowania Miejscoweg o	N	N	N	N	N	N	N	N

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach
z dnia 28 listopada 2016 r.
znak: WOOŚ.4201.1.2012.AS2.32

L.p.	nr linii kolejowej	Istniejący kilometr	Projektowy any kilo metr	Miejscowość	Obiekt	Obiekty kubaturowe			Wiaty i mała architektura na peronach			
						Rozbiórki i	Nowe obiekty	Remonty	Rozbiórki	Nowe elementy	Remonty	
												T/N [Tak/Nie]
50	139	-	47,960	Czechowice Dziedzice	Strażnica przejazdowa	N	N	N	N	N	N	N
51	139	49,978	47,978	Czechowice Dziedzice Pld.	Posterunek nr 50	T	T	N	N	N	N	N
52	139	50,982	48,982	Bielsko-Biała Komorowice	Posterunek nr 51	T	T	N	N	N	N	N
53	139	52,250	50,212	Bielsko-Biała Komorowice	Posterunek Bocznicy	T	T	N	N	N	N	N
54	139	55,299	53,299	Bielsko-Biała Główna	Nastawnia dysponująca BBG	T	T	N	N	N	N	N
55	139	55,568	53,568	Bielsko-Biała	Budynek dyżurnego na peronie nr 2	T	T	N	N	N	N	N
56	139	55,572	53,572	Bielsko-Biała	Posterunek nr 11	T	T	N	N	N	N	N
57	139	56,147	54,147	Bielsko-Biała	Nastawnia PM 2	T	T	N	N	N	N	N
58	139	-	-	Bielsko-Biała Główna	Nastawnia Sterowania Miejscowego	N	N	T	N	N	N	N
59	139	57,125	55,125	Bielsko-Biała	Posterunek nr 57	T	T	N	N	N	N	N
60	139	57,300	55,164	Bielsko-Biała Lipnik	Posterunek odgałęźny	T	T	N	N	N	N	N
61	139	-	-	Bielsko-Biała Lipnik	Nastawnia Sterowania Miejscowego w kontenerach	N	N	T	N	N	N	N

L.p.	nr linii kolejowej	Istniejący kilometr	Projektowy kilometr	any kilometr	Miejscowość	Obiekt	Obiekty kubaturowe				Wiaty i mała architektura na peronach			
							Rozbiórki		Nowe obiekty	Remonty	Rozbiórki	Nowe elementy	Remonty	
							T/N [Tak/Nie]	T/N [Tak/Nie]						T/N [Tak/Nie]
62	150	-	-	-	Czechowice Dziedzice	Strażnica przejazdowa	N	T	N	N	N	N	N	N
63	150	0,921	-	-	Ochodza	Strażnica przejazdowa	T	T	N	N	N	N	N	N
64	150	6,440	-	-	Zabrzeg Czarnolesie	Nastawnia dysponująca ZCA	T	N	N	N	N	N	N	N
65	150	7,586	-	-	Zabrzeg Czarnolesie	Nastawnia wykonawcza ZCB	T	N	N	N	N	N	N	N
66	93	49,600	-	-	Ochodza	Posterunek odgałęźny	T	N	N	N	N	N	N	N
67	93	50,239	-	-	Szlak Ochodza Zabrzeg	Posterunek przejazdowy nr 51	T	N	N	N	N	N	N	N
68	93	-	-	-	Zabrzeg	Nastawnia Sterowania Miejscowego	N	T	N	N	N	N	N	N
69	93	56,800	-	-	Bronów	Posterunek odgałęźny	T	N	N	N	N	N	N	N
70	93	-	-	-	Bronów	Nastawnia Sterowania Miejscowego w kontenerach	N	T	N	N	N	N	N	N
71	93	59,306	-	-	Chybie	Posterunek przejazdowy nr 60	T	N	N	N	N	N	N	N
72	93	60,506	-	-	Chybie	Nastawnia dysponująca CHY	T	N	N	N	N	N	N	N
73	-	-	-	-	Chybie	Nastawnia sterowania	N	T	N	N	N	N	N	N

L.p.	nr linii kolejowej	Istniejący kilometr	Projektowany kilometr	Miejscowość	Obiekt	Obiekty kubaturowe				Wiaty i mała architektura na peronach			
						Rozbiórki	Nowe obiekty	Remonty	Rozbiórki	Nowe elementy	Remonty	Tak/Nie	Tak/Nie
						T/N [Tak/Nie]	T/N [Tak/Nie]	T/N [Tak/Nie]	T/N [Tak/Nie]	T/N [Tak/Nie]	T/N [Tak/Nie]	T/N [Tak/Nie]	T/N [Tak/Nie]
					miejsce o								
74	93	61,449	-	Chybie	Nastawnia dysponująca CHY1	T	N	N	N	N	N	N	N
75	93	69,370	-	Pruchna	Nastawnia dysponująca PCH	T	N	N	N	N	N	N	N
76	93	70,119	-	Pruchna	Nastawnia dysponująca PCH 1	T	N	N	N	N	N	N	N
77	93	-	-	Pruchna	Nastawnia Sterowania Miejscowego w kontenerach		T	N	N	N	N	N	N
78	93	79,891	-	Zebrzydowice	Posterunek przejazdowy nr 80	T	N	N	N	N	N	N	N
79	93	51,401-51,596	-	Zabrzeg	Peron 1	N	N	N	N	T	N	T	N
80	93	51,394-51,597	-	Zabrzeg	Peron 2	N	N	N	N	T	N	T	N
81	93	53,790-53,991	-	Zabrzeg Czarnolesie	Peron 1	N	N	N	N	T	N	T	N
82	93	53,790-54,004	-	Zabrzeg Czarnolesie	Peron 2	N	N	N	N	T	N	T	N
83	93	60,800-61,080	-	Chybie	Peron 1	N	N	N	N	T	N	T	N
84	93	-	-	Chybie	Peron 2	N	N	N	N	T	N	T	N
85	93	64,550-64,715	-	Drogomyśl	Peron 2	N	N	N	N	T	N	T	N

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach
z dnia 28 listopada 2016 r.
znak: WOOŚ 4201.1.2012.AS2.32

L.p.	nr linii kolejowej	Istniejący kilometraż linii kolejowej	Projektowany kilometraż linii kolejowej	Miejscowość	Obiekt	Obiekty kubaturowe			Wiaty i mała architektura na peronach		
						Rozbiórki i	Nowe obiekty	Remonty	Rozbiórki	Nowe elementy	Remonty
86	93	64,550-64,700	-	Drogomyśl	Peron 1	N	N	N	T	T	N
87	93	69,700-69,880	-	Pruchna	Peron 2	N	N	N	T	T	N
88	93	69,700-69,870	-	Pruchna	Peron 1	N	N	N	N	T	N

VII. ELEKTROENERGETYKA NIETRACYJNA

Z uwagi na stan techniczny sieci trakcyjnej, wymagania stawiane przez układ zasilania oraz zakres prac budowlanych układu torowego, przewiduje się całkowitą wymianę istniejącej sieci trakcyjnej w torach szlakowych i zasadniczych oraz torach dodatkowych bocznych, wymiana dotyczy wszystkich elementów sieci w tym konstrukcji wsporczych.

W związku z realizacją przedsięwzięcia przewiduje się kompleksową przebudowę stacji i podobny zakres prowadzonych robót w zakresie systemów i urządzeń elektroenergetyki nietrakcyjnej o napięciu do 1kV, urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów i oświetlenia zewnętrznego terenów i obiektów, instalacji wewnętrznych w obiektach kubaturowych i przyłącza elektroenergetycznego. Zakres zakładanych prac obejmować będzie:

- 1) przebudowę istniejących przewodów linii napowietrznych na skrzyżowaniach z siecią trakcyjną przewidzianych do przebudowy z linii napowietrznej na kablową poprzez wykonanie przepustów kablowych pod nowym układem torowym stacji i ułożenie odcinka linii kablowej średniego napięcia (SN) w rurach osłonowych wraz z wyprowadzeniem go na przebudowywane słupy krańcowe zlokalizowane po obu stronach torów;
- 2) przebudowę urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów;
- 3) przebudowę oświetlenia zewnętrznego obiektów i terenów kolejowych – wyznaczone torowiska i głowice rozjazdowe, perony i ciągi komunikacyjne, obiekty kubaturowe i nowo zagospodarowywane tereny;
- 4) przebudowę oraz budowę instalacji elektrycznych w przebudowywanych i nowo budowanych obiektach;
- 5) przebudowę przyłącza, sieci rozdzielczej i zasilającej niskiego napięcia (nN).

VIII. TELETECHNIKA

Inwestor przewiduje przebudowę istniejącego układu torowego, budowę nowych odcinków układu torowego w ramach nowych trasowań oraz obiektów inżynierskich, peronów, budowę systemów odwodnienia, budowę dróg równoległych w celu wyeliminowania skrzyżowań w poziomie torów. Prace te spowodują kolizje z infrastrukturą telekomunikacyjną znajdującą się w obszarze linii. Dlatego przyjmuje się konieczność przebudowy infrastruktury telekomunikacyjnej występującej wzdłużnie oraz przebudowę prostopadłych kolizji z obcymi operatorami telekomunikacyjnymi.

Wzdłuż linii kolejowych projektuje się budowę dwóch kabli światłowodowych, wybudowanych po dwóch stronach układu torowego.

IX. ZASILANIE I SIEĆ TRAKCYJNA

Sieć trakcyjna zasilana będzie w systemie 3 kV DC. W pełni wyposażony układ zasilania pozwala na jazdę pociągów z lokomotywami o mocach do 6÷8 MW i obejmować będzie w szczególności następujący zakres prac budowlanych prowadzonych w liniach rozgraniczających wariantów planowanego przedsięwzięcia:

- 1) przebudowę linii 20 kV potrzeb nietrakcyjnych,
- 2) przebudowę stacji transformatorowych 20/0.4kV w linii potrzeb nietrakcyjnych na stacjach i odcinkach szlakowych i włączenie ich do obsługi zdalnej,
- 3) przebudowę linii zasilających niskiego napięcia od stacji transformatorowych do istniejących i projektowanych obiektów infrastruktury kolejowej,

- 4) przebudowę instalacji oświetlenia peronów na stacjach i przystankach, oświetlenia przejazdów, przejść dla pieszych, przejść rozjazdowych, dróg, placów, terenu obiektów technicznej obsługi w obszarze kolejowym,
- 5) przebudowę instalacji elektrycznego ogrzewania rozjazdów na stacjach i posterunkach ruchu,
- 6) budowę sterowania lokalnego i zdalnego rozłączników 20 kV w linii LPN na stacjach i szlakach,
- 7) przebudowę skrzyżowań elektroenergetycznych istniejących linii SN z modernizowaną linią kolejową.

W zakresie sieci trakcyjnej w wariantach 1 i 2 wybudowana zostanie nowa sieć trakcyjna umożliwiająca przesyłanie dużej mocy rzędu 6–8 MW wzdłuż linii kolejowej przy stosunkowo niewielkich spadkach napięć.

X. SIECI I KOLIZJE

Linie kolejowe przedmiotowego opracowania krzyżują się (kolidują) z licznymi sieciami infrastruktury podziemnej i naziemnej, takimi jak: sieć wodociągowa, gazowa, kanalizacyjna (sanitarna i deszczowa) oraz sieć ciepła. W związku z tym zachodzić może konieczność przebudowy istniejących sieci w m.in. następujących sytuacjach:

- 1) w modernizowanym podtorzu występują załamania sieci,
- 2) w modernizowanym podtorzu zlokalizowane będą istniejące komory, studnie, zasuw, hydranty, wyloty itp.,
- 3) projektowana niweleta będzie obniżona względem istniejącej,
- 4) projektowana niweleta będzie prowadzona po nowej trasie,
- 5) projektowana niweleta będzie wyniesiona w stosunku do istniejącej do 1,0m. Powyżej 1,0m, istniejąca sieć sanitarna pozostanie bez przebudowy. Wyjątkiem będzie, jeżeli projektowana niweleta wzniesie się w stosunku do istniejącej powyżej 2,5m. Wtedy, w wyniku znacznego zwiększenia mas ziemnych należałoby dokonać przebudowy,
- 6) przebudowa wyszczególnionych kolizji dotyczy też między innymi urządzeń infrastruktury podziemnej znajdujących się pod lub na obiekcie inżynierskim, typu most, przepust. lub wiadukt, które wg rozwiązań konstruktorów w uzgodnieniu z gestorami, należy przebudować lub wymienić.

XI. Zajętość terenu

Modernizacja linii kolejowej na analizowanym odcinku wiązać się będzie z koniecznością zajęcia dodatkowego terenu ze względu na korekty łuków przebiegu wariantów linii w stosunku do przebiegu linii w stanie istniejącym. Tabela nr 4 zawiera zestawienie długości odcinków.

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony
Środowiska w Katowicach
z dnia 28 listopada 2016 r.
znak: WOOS.4201.1.2012.AS2.32

Tabela nr 4 Długości odcinków objętych korektami łuków

Nazwa odcinka	Numer linii kolejowej	od [km]	do [km]	Długość [m]	Max wartość przesunięcia toru w stosunku do stanu istniejącego ok. [m]
PO Tychy Żwaków – PO Goczałkowice Zdrój	139	23,700	24,700	1000	30
	139	25,300	26,335	1035	10
	139	36,200	37,850	1650	113
	139	40,580	41,620	1040	38
ST Czechowice Dziedzice – ST Zebrzydowice/granica państwa (Republika Czeska)	93	70,400	74,200	3800	1825
PO Czechowice Dziedzice Przystanek – POGP Bielsko Biała Lipnik	139	43,400	43,800	400	11
	139	43,800	45,700	1900	45
	139	45,700	46,200	500	16
	139	54,200	54,550	350	15

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Katowicach

mgr Bernard Błaszczak