

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t oraz art. 82 i art. 85 Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. z 2026 r., poz. 670) – dalej zwanej ustawą ooś, oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j.: Dz. U. z 2025 r., poz. 1691) – dalej zwanej ustawą Kpa, po rozpatrzeniu wniosku z 29 kwietnia 2024 r. złożonego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – działające przez pełnomocnika, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

orzekam

ustalić środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia pn. „Przygotowanie alternatywnego połączenia aglomeracyjnego Tychy - Katowice Murcki - Katowice Ligota linią kolejową nr 142”.

I. Określam:

I.1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie będzie polegać na przebudowie i modernizacji istniejącego odcinka linii kolejowej nr 142 Katowice Ligota – Katowice Murcki – Tychy od km ok.0+900 do km ok. 12+000. Jest to linia drugorzędna, jednotorowa, zelektryfikowana, sieć TEN-T w km 2+800 – 15+172 kompleksowa i bazowa dla ruchu pociągów towarowych.

Zakres prac dla linii kolejowej nr 142 obejmuje wykonanie:

- a) mijanki i przystanku osobowego na linii kolejowej nr 142 w rejonie Murcek na odcinku od km 4+790 do km 6+334 w zakresie:
 - budowy toru Nr 3 w km 4+894 – 5+986 linii kolejowej nr 142 wraz z rozjazdami Nr/Nr1/2/11/12 i żeberka ochronnych,
 - budowy nowego peronu jednokrawędziowego zewnętrznego nr 2 przy nowym torze Nr 3 w km od 5+510 do 5+710 naprzeciw peronu nr 1,
- b) likwidację przejazdów kolejowo – drogowych w km:
 - 1+836 – kat A (budowa wiaduktu),
 - 5+479 – kat B (likwidacja przejazdu kolejowo – drogowego)
 - 5+625 – kat B (budowa przejścia pod torami),
 - 6+253 – kat B (budowa wiaduktu),
 - 8+874 – kat A (likwidacja przejazdu kolejowo – drogowego);
 - 8+881 - kat B (budowa przejścia pod torami),
 - 9+225 - kat A (budowa wiaduktu).

Zakres prac będzie realizowany na obszarze działania PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w województwie śląskim na terenie gminy Katowice. Szczegółowy opis inwestycji znajduje się w Załączniku 1 niniejszej decyzji pn.: Charakterystyka przedsięwzięcia.

- II. Określam następujące istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:
- II.1. W celu ograniczenia uciążliwości hałasowej roboty budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej w rejonie przebiegu linii kolejowej od ul. Kościuszki do ul. Jankego, ul. Jaronia oraz ul. Podleśna w Katowicach, prowadzić w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00.
 - II.2. W przypadkach uzasadnionych względami technologicznymi lub organizacyjnymi, wynikających z potrzeby zachowania ciągłości procesu lub reżimu technologicznego (np. wylanie monolitycznych konstrukcji betonowych, żelbetowych, asfaltowanie układu drogowego, czy też bezkolizyjnych skrzyżowań z linią kolejową) dopuszcza się kontynuację niezbędnych prac w porze nocnej.
 - II.3. Zainstalować ekrany akustyczne, o parametrach wskazanych w Tabeli 1 w pkt IV.1.
 - II.4. Zainstalować absorbery przyszynowe w kilometrażu linii kolejowej 142 wskazanym w pkt VI.3.
 - II.5. Wykonać nawierzchnię dróg o obniżonej hałaśliwości w lokalizacjach wskazanych w pkt VI.4.
 - II.6. Przy wszystkich wyjazdach z placu budowy na utwardzoną drogę publiczną, wykonać niecki z wodą.
 - II.7. Roboty budowlane na ciekach (Ciek Dopływ w Ochojcu w km 3+642 LK142 oraz Ciek Ślepiotka w km 5+456 LK142), należy prowadzić w okresie niskiego stanu wód. Podczas trwania robót nie dopuścić do długotrwałego zmętnienia wody i zasypywania koryta. Musi zostać zachowany stały przepływ wody (brak poprzecznych przeszkód, spiętrzeń wody, itd.). Nie dopuszcza się ingerencji oraz wprowadzania ciężkiego sprzętu w koryta cieków. Roboty związane z wykonywaniem prac na ciekach należy wykonywać z brzegów rzeki.
 - II.8. Prace konserwacyjne na moście zlokalizowanym na rzece Mlecznej w km LK142 ok. 11+108, prowadzić w sposób uniemożliwiający zanieczyszczenie wód płynących, poprzez zastosowanie osłon, pomostów lub podwieszanych siatek. Nie dopuszcza się ingerencji oraz wprowadzania ciężkiego sprzętu w koryto cieku.
 - II.9. Do oświetlenia terenu budowy należy stosować lampy o możliwie najniższej emisji barw niebieskich i promieniowania UV, temperaturze barwowej < 3000 K i kierunkowej wiązce światła (oświetlenie powinno być skierowane w stronę powierzchni, którą ma oświetlać).
 - II.10. Zaplecza budowy należy lokalizować w pierwszej kolejności na terenie kolejowym lub w obrębie terenów przekształconych antropogenicznie, tj. na odcinku od km ok. 2+060 do km ok. 2+150 LK142 strona prawa oraz na odcinku od km ok. 7+550 do km ok. 8+350 LK142 strona prawa i lewa. Dopuszcza się lokalizację zapleczy w innych miejscach, z uwzględnieniem ich usytuowania:
 - poza bezpośrednim sąsiedztwem drzew nieprzeznaczonych do usunięcia, w odległości co najmniej 2 m od rzutu ich koron,
 - poza bezpośrednim sąsiedztwem terenów zielonych i zadrzewionych,
 - w odległości powyżej 50 m od brzegów koryt cieków: Dopływ w Ochojcu, Ślepiotka i Mleczna.

Przy wyborze miejsc przeznaczonych pod zaplecze budowy należy stosować się do wskazań i zaleceń nadzoru przyrodniczego. Nadzór przyrodniczy, winien każdorazowo ocenić i decydować o wyłączeniu dodatkowych terenów z lokalizacji zapleczy budowy, które w jego ocenie zostaną uznane za cenne przyrodniczo (w szczególności obejmujące obszary występowania chronionych gatunków roślin, zwierząt i grzybów) lub ich wygrodzeniu i oznakowaniu w widoczny sposób.

- II.11. Drzewa i krzewy znajdujące się w obrębie inwestycji, nieprzeznaczone do wycinki, należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi lub chemicznymi, pod nadzorem botanika/dendrologa i entomologa, w następujący sposób:
- 1) pnie drzew, gdzie w rejonie rzutów ich koron konieczne będzie wykonywanie prac ziemnych, budowlanych oraz przewiduje się ruch pojazdów, odpowiednio zabezpieczyć np. poprzez szczelne oszalowanie deskami, wypełniając przestrzeń pomiędzy pniem, a deską materiałem amortyzującym (np. matami słomianymi, jutą), deski mocować bez użycia gwoździ, wysokość szalowania ok. 2 m, do wysokości dolnych gałęzi korony; dolną krawędź opierać na podłożu, nie zaś na nabiegach korzeniowych, przy czym w przypadku drzew, które mogą stanowić potencjalne miejsce występowania chronionych gatunków ksylobiontów i saproksylobiontów, entomolog wskaże odpowiedni sposób ich zabezpieczenia umożliwiający prawidłowy rozwój owadów, np. poprzez wykonanie trwałego ogrodzenia wokół drzewa lub grup drzew na powierzchni nie mniejszej niż rzut korony powiększony o 1,5 m. Ogrodzenie takie powinno mieć wysokość min. 1,8 m, być widoczne i trwałe. Ramy rusztowania wykonane z pionowych lub poziomych ram drewnianych, dobrze zespolonych, wypełnione siatką metalową o oczkach min. 5 cm,
 - 2) obszar w obrębie rzutu koron drzew nieprzewidzianych do wycinki, znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie robót budowlanych, które mogą być narażone na uszkodzenia z uwagi na prace budowlane oraz przejazdu pojazdów i sprzętu mechanicznego, wygrodzić trwałym ogrodzeniem o wysokości 1,5 m. Ewentualne prace prowadzone w strefie korzeniowej tych drzew (w odległości 2 m od obrysu korony drzewa) należy wykonywać ręcznie;
 - 3) korzenie odsłonięte w czasie wykopów należy, w miarę możliwości ręcznie wpuścić głębiej i zabezpieczyć przed wysychaniem i przymrozkami, np. poprzez zastosowanie osłon jutowych, a wykopy w pobliżu drzew niezwłocznie zasypać po zakończeniu prac. W przypadku przerw w pracy wykopy należy tymczasowo zasypać lub przykryć korzenie matami słomianymi, aby przeciwdziałać ich wysychaniu. W warunkach grożących przesuszeniem korzeni drzewa należy podlewać i utrzymywać korzenie w odpowiedniej wilgotności. Niedopuszczalne jest obcinanie korzeni szkieletowych drzew,
 - 4) w obrębie rzutu koron drzew nie składować materiałów chemicznych, budowlanych i ziemi z wykopów, nie stosować otwartego ognia, lokalizować placów manewrowych i miejsc postoju sprzętu ciężkiego,
 - 5) po zakończeniu prac zabezpieczenia zieleni należy zdemontować.
- II.12. Wszelkie prace związane z wycinką drzew i krzewów należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. w okresie od 16 października do końca lutego. Dopuszcza się wycinkę w okresie lęgowym, jednak pod warunkiem, że bezpośrednio przed przystąpieniem do tych prac, nie wcześniej niż 3 dni przed wycinką, nadzór przyrodniczy (ornitolog) skontroluje czy w obrębie zieleni przeznaczonej do usunięcia nie znajdują się gniazda ptaków oraz inne siedliska faunistyczne. W przypadku ich stwierdzenia nadzór przyrodniczy zadecyduje o dalszym sposobie postępowania,

m.in. o konieczności wstrzymania prac i uzyskaniu odpowiedniego zezwolenia na realizację czynności zakazanych w stosunku do chronionych gatunków zwierząt. Dopiero po uzyskaniu tej zgody będzie można przystąpić do wycinki drzew i krzewów.

II.13. Pozyskane w trakcie wycinki drzew kłody o średnicy powyżej 40 cm, mierzonej na wysokości 130 cm, należy pozostawić do samoczynnego rozkładu na terenie leśnym. Liczbę kłód oraz ich dokładne rozmieszczenie określi nadzór entomologiczny i dendrologiczny, w porozumieniu z właściwym miejscowo nadleśniczym lub zarządcą terenu.

II.14. Na terenach zieleni w obrębie działek inwestycyjnych lub sąsiadujących z obszarem wycinki, należy pod nadzorem przyrodniczym ornitologicznym, zamontować budki lęgowe dla ptaków, w szczególności: 20 budek typu A (sikory, muchołówka, pleszka), 5 budek typu B (bogotka, pleszka, kowalik) oraz 5 budek typu D (pleszka, kowalik, szpak), stosując się do poniższych wytycznych:

- a) budki i skrzynki należy powiesić przed rozpoczęciem prac związanych z wycinką drzew i krzewów, w okresie od jesieni do końca zimy,
- b) budki muszą być lokalizowane co najmniej w odległości 10 m od krawędzi torów kolejowych oraz dróg publicznych, również otwory wylotowe nie mogą być skierowane w stronę infrastruktury komunikacyjnej. Odległości pomiędzy poszczególnymi budkami na drzewach muszą wynosić min. 20 m,
- c) pod budkami i w ich bezpośrednim sąsiedztwie nie mogą znajdować się przeszkody obniżające udatność ich zasiedlenia, takie jak miejsca generujące hałas, urządzenia elektryczne, miejsca gromadzenia odpadów itp.,
- d) szczegółowe miejsca montażu skrzynek lęgowych dla ptaków oraz ewentualny dobór odpowiedniego typu budki, po uzgodnieniu z właściwym miejscowo nadleśniczym lub zarządcą terenu, zostaną wskazane przez ornitologa, w miejscach odpowiadających wymaganiom biologicznym i ekologicznym poszczególnych gatunków.

II.15. Należy skontrolować:

- a) przy udziale specjalistów: chiropterologa i ornitologa, przeznaczone do rozbiórki, wyburzenia lub remontu obiekty inżynieryjne - pod kątem wykorzystywania ich przez nietoperze i ptaki jako schronienia letnie i zimowe,
- b) przy udziale specjalistów: ornitologa oraz entomologa, przeznaczone do usunięcia drzewa stare, dziuplaste, z wypróchnieniami i odstającą korą, których pierśnica wynosi minimum 50 cm - pod kątem wykorzystywania ich jako siedliska przez owady oraz ptaki.

Kontrole specjalistów powinny zostać przeprowadzone nie wcześniej niż 3 dni przed rozpoczęciem prac na obiektach inżynieryjnych oraz wycinki drzew. W przypadku stwierdzenia siedlisk chronionych gatunków ptaków, nietoperzy, owadów, nadzór przyrodniczy zadecyduje o dalszym sposobie postępowania, m.in. o konieczności wstrzymania prac i uzyskaniu odpowiedniego zezwolenia na realizację czynności zakazanych w stosunku do chronionych gatunków zwierząt. Dopiero po uzyskaniu tej zgody będzie można przystąpić do wycinki drzew czy rozbiórki/ wyburzenia/remontu obiektów.

II.16. W celu ochrony przed nieumyślnym zabijaniem zwierząt w trakcie realizacji przedsięwzięcia:

- 1) przed przystąpieniem do wykonywania prac terenowych, nadzór przyrodniczy (terioolog, ornitolog, herpetolog, entomolog, chiropterolog) przeszkoli i poinformuje wszystkich pracowników o sposobie postępowania w przypadku stwierdzenia na

- terenie budowy zwierząt,
- 2) prace muszą być prowadzone w sposób umożliwiający spontaniczne przemieszczanie się zwierząt ze stref zagrożenia, np. poprzez skarpowanie wykopów, które ułatwi wydostawanie się z nich uwięzionych zwierząt lub zastosowanie punktowych pochylni. W wykopach o wąskim rozstawie, np. pod instalacje kablowe, punktowe pochylnie, umożliwiające opuszczenie wykopu przez zwierzęta stosować co 50 m. Miejsca zastosowania elementów umożliwiających ucieczkę zwierząt powinien wskazać nadzór herpetologiczny,
 - 3) przed rozpoczęciem robót budowlanych oraz w czasie ich trwania, nadzór herpetologiczny i teriologiczny powinien dokonać kontroli placu budowy, w szczególności terenów podmokłych, otoczenia cieków i rowów melioracyjnych pod kątem obecności płazów i gadów, a także drobnych zwierząt. Kontrole te należy przeprowadzić również przed: zdjęciem warstwy humusu, niwelacją terenu, likwidacją ewentualnych zastoisk wodnych (w tym powstałych w trakcie realizacji inwestycji), itd. Zidentyfikowane osobniki, w tym dorosłe formy rozwojowe i młodociane, wykazane w trakcie kontroli, należy przenieść pod nadzorem herpetologa poza teren prowadzonych prac, do stanowisk zastępczych, biorąc pod uwagę możliwość ich przetrwania we właściwym stanie ochrony na nowym stanowisku, z uwzględnieniem czynników antropogenicznych,
 - 4) plac budowy na odcinku LK142 od km ok. 4+845 do km ok. 6+312 obustronnie oraz w innych miejscach wskazanych przez nadzór herpetologiczny należy skutecznie zabezpieczyć wygradzeniem tymczasowym, w sposób zapobiegający przedostawaniu się małych zwierząt, w tym płazów i gadów na teren budowy:
 - a) ogrodzenie powinno istnieć w okresie od 15 lutego do 15 listopada, być stabilne oraz mieć trwały naciąg, aby nie dopuścić do fałdowania, które obniża jego efektywność. Wygradzenie powinno być wykonane z geotkaniny, folii lub płótki wykonanego z siatki stalowej o oczkach o wielkości maksymalnie 0,5 cm x 0,5 cm, mieć wysokość nie mniejszą niż 50 cm ponad powierzchnię gruntu, być osadzone w gruncie na głębokość nie mniejszą niż 30 cm i być wyposażone w przewieszkę o szerokości minimum 10 cm, skierowaną „na zewnątrz” od placu budowy. Wolne końce ogrodzeń należy zakończyć U – kształtnymi zawrotkami,
 - b) co najmniej raz w tygodniu należy kontrolować ogrodzenia tymczasowe pod kątem ich szczelności, a ewentualne wady niezwłocznie usuwać,
 - c) doszczegółowienia miejsca, sposobu montażu i czasu funkcjonowania ogrodzenia dokona ekspert z nadzoru herpetologicznego, z uwzględnieniem aktualnych warunków pogodowych i terenowych, a także aktywności migracji poszczególnych gatunków płazów,
 - d) powyżej opisane prace należy prowadzić pod nadzorem herpetologa,
 - 5) należy oznakować stanowisko herpetofauny w km linii kolejowej ok. 5+000 - 5+040 strona lewa, przy użyciu dobrze widocznych, jaskrawych, dwukolorowych taśm o szerokości 7 – 10 cm. Taśma powinna zostać zamocowana na wysokości 1,5 m n.p.t rozpięta wokół pni drzew lub pomiędzy wbitymi w ziemię palikami. Mocowanie taśmy nie może powodować uszkodzenia drzew. Taśmę wygradzeniową należy usunąć po zakończeniu realizacji inwestycji. Szczegółową lokalizację, typ i długość wygradzenia, określi herpetolog pełniący nadzór przyrodniczy,
 - 6) teren budowy, w szczególności miejsca mogące stanowić pułapki dla płazów (wykopy, zagłębienia wypełnione wodą, zastoiska i zalewiska, koleiny, rowy) należy poddawać regularnym kontrolom. W okresie wiosennych i jesiennych migracji,

- tj. od 15 lutego do 15 maja oraz od 15 września do 15 listopada dwa razy dziennie (rano i wieczorem), w pozostałym okresie raz dziennie. W przypadku stwierdzenia obecności zwierząt, osobniki (w tym ich formy rozwojowe) niezwłocznie odławiać i przenosić poza teren prowadzonych prac, pod nadzorem przyrodniczym,
- 7) prace związane z adaptacją przepustu P4 zespolonego z ciekim Dopływ w Ochojcu, zlokalizowanego w km LK142 ok. 3+642, do pełnienia funkcji przejścia dla zwierząt należy prowadzić pod nadzorem specjalisty herpetologa, stosując się do jego wskazań. Nadzór herpetologiczny wskaże również docelowe parametry przejścia oraz sposób zagospodarowania terenu w obszarze najścia, a w przypadku stwierdzenia potrzeby wykonania ogrodzeń ochronno-naprowadzających, określi ich dokładną lokalizację, parametry oraz sposób wykonania.
- II.17. W przypadku stwierdzenia obecności w miejscu realizacji przedsięwzięcia inwazyjnych gatunków roślin innych niż: inwazyjne gatunki obce stwarzające zagrożenie dla Polski, inwazyjne gatunki obce stwarzające zagrożenie dla Unii oraz inwazyjne gatunki obce, które prawdopodobnie spełniają kryteria uznania ich za stwarzające zagrożenie dla Unii:
- 1) rośliny należy usunąć metodą mechaniczną – wyrwać albo wykosić ręcznie lub ścinać części nadziemne (kosa tradycyjna, kosa spalinowa, maczeta, sekator), a części podziemne wykopać. Usunięcie roślin przeprowadzić w połowie maja, połowie lipca oraz połowie września;
 - 2) odzież roboczą oraz wykorzystane narzędzia należy oczyścić bezpośrednio po usunięciu roślin;
 - 3) usunięte rośliny, glebę zanieczyszczoną nasionami lub innymi częściami roślin, z których rośliny te mogą się rozmnożyć oraz pozostałości z oczyszczania odzieży roboczej i narzędzi należy niezwłocznie umieścić w szczelnych workach lub pojemnikach i traktować jako odpad przeznaczony do unieszkodliwienia. Usunięte drzewa oraz krzewy pozbawione nasion oraz innych części, z których rośliny te mogą się rozmnożyć, można magazynować w miejscu ich usunięcia do czasu przekazania do dalszego postępowania;
 - 4) czynności te należy wykonać pod nadzorem i zgodnie z wytycznymi botanika z nadzoru przyrodniczego.
- II.18. Prace związane z realizacją przedsięwzięcia należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym w celu kontroli stanu środowiska przyrodniczego i oceny zgodności wykonywanych prac z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach na etapie realizacji inwestycji, pełniony przez osoby legitymujące się doświadczeniem odpowiednim do zakresu wykonywanego nadzoru, a w szczególności:
- 1) botanicznym i dendrologicznym - równoległe do prowadzonych prac - cały rok, w zakresie:
 - a) kontroli stanu zabezpieczenia zieleni nieprzeznaczonej do wycinki przed wpływem prac budowlanych,
 - b) nadzoru nad rozmieszczeniem kłód na terenach leśnych, w celu stworzenia dogodnych warunków bytowania dla ksylobiontów i saproksylobiontów,
 - c) kontroli terenu przedsięwzięcia odnośnie do występowania gatunków roślin obcych i inwazyjnych, podejmowanie działań mających na celu uniemożliwienie ich rozprzestrzeniania się oraz nadzór nad usuwaniem inwazyjnych gatunków roślin innych niż: inwazyjne gatunki obce stwarzające zagrożenie dla Polski, inwazyjne gatunki obce stwarzające zagrożenie dla Unii oraz inwazyjne gatunki obce, które prawdopodobnie spełniają kryteria uznania ich za stwarzające zagrożenie dla Unii,

- d) wskazywania dodatkowych miejsc wykluczonych z zapleczy budowy;
- 2) entomologicznym – w zakresie:
 - a) przeszkolenia i poinformowania wszystkich pracowników o sposobie postępowania w przypadku stwierdzenia na terenie budowy zwierząt,
 - b) wskazywania dodatkowych miejsc wykluczonych z zapleczy budowy;
 - c) kontroli i nadzoru przy wycince zieleni, pod kątem obecności ksylobiontów i saproksylobiontów, w tym wskazanie innych, alternatywnych metod postępowania (sposobu prowadzenia wycinki oraz jej dokładnego terminu), o ile będą one lepiej dostosowane do specyficznych wymagań stwierdzonego gatunku owada,
 - d) kontroli i nadzoru przy wykonaniu zabezpieczenia drzew nieprzewidzianych do wycinki, pod kątem obecności ksylobiontów i saproksylobiontów,
 - e) wskazywanie drzew, których kłody zostaną pozostawione na terenach leśnych, w celu stworzenia dogodnych warunków bytowania dla gatunków ksylobiontycznych i saproksylobiontycznych a także kontrola i nadzór nad ich rozmieszczeniem na tych terenach;
 - f) uzyskiwania ewentualnych zezwoleń na czynności podlegające zakazom w stosunku do gatunków chronionych na podstawie art. 56 ustawy o ochronie przyrody.
- 3) herpetologicznym - w zakresie:
 - a) przeszkolenia i poinformowania wszystkich pracowników o sposobie postępowania w przypadku stwierdzenia na terenie budowy zwierząt,
 - b) wskazywania dodatkowych miejsc wykluczonych z zapleczy budowy;
 - c) identyfikacji obecności płazów i gadów na terenie i w najbliższym sąsiedztwie obszaru inwestycji oraz eliminowania ewentualnych zagrożeń dla tej grupy zwierząt,
 - d) kontroli zabezpieczenia wykopów przed możliwością uwięzienia w nich zwierząt,
 - e) dookreślenia terminu zakładania, lokalizacji, nadzoru i kontroli skuteczności zabezpieczeń placu budowy przed dostępem płazów, oceny czy niezależnie od zabezpieczenia placu budowy we wskazanych lokalizacjach, należy dodatkowo indywidualnie zabezpieczyć miejsca na innych odcinkach robót,
 - f) nadzoru nad montażem tymczasowych płotków herpetologicznych w tym w km ok. 4+845 do 6+312 (obustronne) i w innych miejscach zidentyfikowanych w trakcie prac oraz ich kontrola,
 - g) kontroli placu budowy (wykopy, zagłębienia wypełnione wodą, zastoiska i zalewiska, rowy, itd.) - 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,
 - h) nadzoru nad wykonaniem wyгородzenia z użyciem taśmy ostrzegawczej w celu zabezpieczenia siedliska płazów zlokalizowanego w km ok. 5+000 do km ok. 5+040,
 - i) nadzoru i kontroli podczas prowadzenia prac związanych z korektą wysokości zawieszenia przewodów na słupie linii wysokiego napięcia zlokalizowanego w sąsiedztwie LK nr 142 w km ok. 5+000-5+040, w odległości ok. 80 metrów od siedliska płazów,
 - j) nadzoru przy pracach związanych z dostosowaniem przepustu P4, zespolonego z ciekim Dopływ w Ochojcu, zlokalizowanego w km LK142 ok. 3+642, do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt, w tym określenie docelowych parametrów projektowanego przejścia i sposobu zagospodarowania terenu wokół najścia oraz w przypadku stwierdzenia potrzeby wykonania ogrodzeń ochronno-naprowadzających, wskazanie ich dokładnej lokalizacji, parametrów oraz sposobu

- wykonania,
- k) nadzoru nad wykonaniem elementów odwodnienia w sposób zabezpieczający przed wnikaniem drobnych zwierząt;
 - l) uzyskiwania ewentualnych zezwoleń na czynności podlegające zakazom w stosunku do gatunków chronionych na podstawie art. 56 ustawy o ochronie przyrody.
- 4) teriologicznym, w zakresie:
- a) przeszkolenia i poinformowania wszystkich pracowników o sposobie postępowania w przypadku stwierdzenia na terenie budowy zwierząt,
 - b) kontroli nad uwolnieniem i przeniesieniem małych ssaków w przypadku ich uwięzienia na terenie budowy,
 - c) wskazywania dodatkowych miejsc wykluczonych z zapleczy budowy,
 - d) nadzoru nad wykonaniem elementów odwodnienia w sposób zabezpieczający przed wnikaniem drobnych zwierząt;
 - e) uzyskiwania ewentualnych zezwoleń na czynności podlegające zakazom w stosunku do gatunków chronionych na podstawie art. 56 ustawy o ochronie przyrody.
- 5) chiropterologicznym, w zakresie:
- a) przeszkolenia i poinformowania wszystkich pracowników o sposobie postępowania w przypadku stwierdzenia na terenie budowy zwierząt,
 - b) kontroli obiektów inżynierskich przeznaczonych do modernizacji lub rozbioru, pod względem ich potencjalnego wykorzystania jako miejsc schronień letnich i zimowych nietoperzy;
 - c) nadzoru przy wycince drzew starych, dziuplastych, z wypróchnieniami, o pierśnicy powyżej 50 cm, pod kątem występowania schronień nietoperzy,
 - d) uzyskiwania ewentualnych zezwoleń na czynności podlegające zakazom w stosunku do gatunków chronionych na podstawie art. 56 ustawy o ochronie przyrody;
- 6) ornitologicznym: całorocznie, w zakresie:
- a) przeszkolenia i poinformowania wszystkich pracowników o sposobie postępowania w przypadku stwierdzenia na terenie budowy zwierząt,
 - b) kontroli i nadzoru przy wycince zieleni, w tym kontrola nad terminem jej wykonania określonym w niniejszej decyzji, kontrola terenów zielonych zajętych pod planowane przedsięwzięcie, w tym pod kątem obecności gniazd ptaków,
 - c) nadzoru nad montażem budek dla ptaków, w tym kontrola wykorzystania prawidłowych rodzajów budek, poprawności ich montażu, odpowiedniej liczby, a także wskazanie ich dokładnego rozmieszczenia w zależności od uwarunkowań terenowych,
 - d) wskazywania dodatkowych miejsc wykluczonych z zapleczy budowy,
 - e) nadzoru nad właściwym oznakowaniem przeźroczystych ekranów oraz wiat peronowych, w celu eliminacji śmiertelności ptaków na skutek kolizji z ekranami;
 - f) uzyskiwania ewentualnych zezwoleń na czynności podlegające zakazom w stosunku do gatunków chronionych na podstawie art. 56 ustawy o ochronie przyrody.
- II.19. Połączenia elementów ekranów akustycznych (konstrukcji, paneli) wykonać jako szczelne oraz nie dopuścić do powstania przerwy pomiędzy poziomem terenu, a podstawą ekranu, ani otworów w części naziemnej podwaliny betonowej.

III. Określam następujące istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie eksploatacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich. W ramach prac utrzymaniowych należy:

- III.1. Corocznie należy wykonywać czyszczenie budek dla ptaków oraz ich konserwację, w tym ich wymianę w przypadku zużycia lub zniszczenia. Działania te należy wykonywać pod bezpośrednim nadzorem i zgodnie z wytycznymi specjalisty ornitologa, przez okres 10 lat, w terminie pomiędzy 16 października, a 28 lutego.
- III.2. W terminie do 3 miesięcy po oddaniu inwestycji do eksploatacji, należy przekazać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Katowicach dane dotyczące:
- dokładnej lokalizacji (współrzędne i kilometraż) i parametrów (szerokość, długość, wysokość, współczynnik względnej ciasnoty) adaptowanego do pełnienia funkcji przejścia dla zwierząt obiektu inżynierskiego - przepustu P4, a także opis wprowadzonego zagospodarowania jego powierzchni i otoczenia oraz lokalizacji (współrzędnych, kilometrażu) ewentualnych zastosowanych wygradzeń ochronno-naprowadzających,
 - dokładnej liczby i lokalizacji (współrzędne) kłód pozyskanych w trakcie wycinki drzew, pozostawionych do samoczynnego rozkładu na terenach leśnych.

Lokalizację ww. elementów należy podać w postaci współrzędnych w formacie pliku Shapefile lub formacie WKT, w układzie współrzędnych PL 1992 oraz w km inwestycji. Obiekty wskazać należy również na załączniku mapowym.

- III.3. Wody opadowe i roztopowe zrzucać do miejskiej sieci kanalizacyjnej lub w przypadku braku takiej możliwości (brak w pobliżu kanalizacji), do najbliższego odbiornika (cieków, zbiorników wodnych, rowów melioracyjnych). Przed ich zrzutem podczyścić ww. wody w osadniku.
- III.4. Do oświetlenia infrastruktury kolejowej i drogowej należy stosować lampy o możliwie najniższej emisji barw niebieskich i promieniowania UV, temperaturze barwowej < 3000 K i kierunkowej wiązce światła (oświetlenie powinno być skierowane w stronę powierzchni, którą ma oświetlać).

IV. Określam wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania pozwolenia, o którym mowa w art. 72 ustawy ooŚ:

- IV.1. Zaprojektować ekrany akustyczne w lokalizacjach i o parametrach wskazanych w poniższej Tabeli 1.

Tabela 1

Ekran	Strona	Kilometraż (ok.)		Wysokość	Długość (ok.)	Typ	Lokalizacja ekranu
		OD	DO				
EK1.1	L	0+870	1+098	3,0	228,0	pochłaniający	*od poziomu nasypu torowiska
EK1.2	L	1+098	1+131	3,0	33,0	odbijający (przeźroczysty)	*od poziomu nasypu torowiska
EK2.1	P	1+400	1+475	3,0	75,0	pochłaniający	*od poziomu nasypu torowiska
EK2.2	P	1+475	1+695	2,5	220,0	pochłaniający	*od poziomu nasypu torowiska
EK3	L	1+666	1+875	3,5	215,0	pochłaniający	*od poziomu nasypu torowiska

Ekran	Strona	Kilometraż (ok.)		Wysokość [h]	Długość (ok.) [m]	Typ	Lokalizacja ekranu
		OD	DO				
EK4	P	1+790	1+908	4,0	118,0	odbijający (przeźroczysty)	*od poziomu nasypu torowiska
EK5	P	2+718	2+950	2,5	232,0	pochłaniający	*od poziomu nasypu torowiska
EK6	P	8+390	8+735	2,5	345,0	pochłaniający	**od szczytu skarpy wykopu
EK7.1	L	8+595	8+820	3,0	225,0	pochłaniający	*od poziomu nasypu torowiska
EK7.2	L	8+820	8+877	3,5	57,0	odbijający (przeźroczysty)	*od poziomu nasypu torowiska
EK8	P	9+270	9+855	2,0	585,0	pochłaniający	*od poziomu nasypu torowiska
EK9	L	10+190	10+257	4,5	67,0	pochłaniający	**od szczytu skarpy wykopu
EK10.1	P	10+146	10+186	2,5	40,0	pochłaniający	*od poziomu nasypu torowiska
EK10.2	P	10+200	10+367	2,5	167,0	pochłaniający	**od szczytu skarpy wykopu
EK10.3	P	10+367	10+600	3,0	233,0	pochłaniający	**od szczytu skarpy wykopu
EK10.4	P	10+612	10+917	3,0	305,0	pochłaniający	*od poziomu nasypu torowiska
EK11.1	P	11+207	11+452	2,5	245,0	pochłaniający	*od poziomu nasypu torowiska
EK11.2	P	11+470	11+630	2,5	154,00	pochłaniający	*od poziomu nasypu torowiska
SUMA					3544,0		

*„Od poziomu nasypu torowiska” - oznacza to, że ekran powinien być lokalizowany tak, aby jego wysokość efektywna (czynna) była mierzona od poziomu główki szyny.

**„Od szczytu skarpy wykopu” - wysokość czynna ekranu odnosi się do szczytu (górnej krawędzi) skarpy wykopu, w którym prowadzony jest tor.

IV.2. Zaprojektować absorbery przyszynowe w kilometrażu linii kolejowej 142 ok. km 4+775 – 4+825.

IV.3. Należy zastosować nawierzchnię o obniżonej hałaśliwości o skuteczności ok. 4 dB w stosunku do tradycyjnej nawierzchni na przebudowywanych odcinkach dróg:

- ul. Jankego w kilometrażu ok. 0+000 – 0+326 na długości ok. 326 m,
- ul. Boya-Żeleńskiego w kilometrażu ok. 0+000 – 0+750 na długości ok. 750 m.

IV.4. W rejonie budynku zlokalizowanego w km. 5+250 linii kolejowej na odcinku ok. km 5+175 - 5+285 zaprojektować maty antywibracyjne na dobudowywanym torze.

IV.5. Umocnienia koryt cieków Dopływ w Ochojcu oraz cieku Ślepiotka, wykonać w lokalizacjach zgodnie z tabelą 2:

Tabela 2

Nazwa ciek	km LK142	Umocnienie		
		odcinek [od km ok.– do km ok.]	długość [m]	material

Ciek Dopływ w Ochojcu	3+642	1+150,6 – 1+194,2	ok. 8 m poniżej i ok. 15 m powyżej wylotu	Umocnienie dowiązane do stanu istniejącego (elementy betonowe);
Ciek Ślepiotka	5+456	8+604,9 – 8+612,1	po ok. 3,6 m powyżej i poniżej projektowanego wylotu	

IV.6. Wszelkie urządzenia systemu odwodnienia należy zaprojektować tak aby nie stanowiły bezwzględnych pułapek dla drobnych zwierząt. W tym celu należy uwzględnić:

- rowy odwodnieniowe w postaci rowów otwartych o nachyleniu skarp nie bardziej stromym niż 1:1,5, obłożonych humusem i obsianych mieszkankami traw. (dopuszcza się lokalnie z uwagi na ograniczenia wynikające z morfologii i zagospodarowania terenu pochylenie nie większe niż 1:1), W przypadku rowów o pochyleniu podłużnym mniejszym niż 0,3% oraz na długości 1 m przed i za wylotem drenów i kolektorów dopuszcza się zastosowanie umocnienia w postaci płyt ażurowych. Zabrania się stosowania głębokich, betonowych rowów tzw. korytek krakowskich. W przypadku konieczności wprowadzenia umocnień rowów należy stosować płytki korytka betonowe, których dno jest zaokrąglone, a nachylenie ścianek bocznych nie większe niż 1:1,
- studzienki rewizyjne zaopatrzone w pełne pokrywy o jak najmniejszej liczbie otworów,
- otwory wlotowe wyposażone w kraty stalowe lub rząd pionowych prętów (płaskowników) o usytuowaniu prętów w odstępie maksymalnym co 20 mm,
- ewentualne urządzenia (studnie, niecki wpadowe itp.) zlokalizowane na rowach odwadniających, przed ich wylotem do odbiornika, należy wyposażyć w pochylnie umożliwiające wyjście z nich małym zwierzętom (np. płazom, gadom, drobnym ssakom). Elementy uciezkowe muszą zostać wykonane w postaci, np. spiralnych rur drenażowych umożliwiających zwierzętom wejście rurą przy różnych poziomach stanu wody w studni lub pochylni perforowanych (z blachy o grubości min. 1 mm, wielkości oczek poniżej 5 mm, o odgiętych pionowo krawędziach bocznych na wysokość min. 13 mm). Pochylnie powinny być zamontowane pod kątem maksymalnie 70° do dna studni.

IV.7. Przeźroczyste ekrany akustyczne oraz wiaty peronowe zaprojektować z pionowymi pasami w kolorze czarnym lub białym o szerokości min. 2 cm, umieszczonych w odległości 10 cm od siebie, na całej wysokości elementu.

IV.8. Zbiornik retencyjny zlokalizowany w km 6+200 linii kolejowej 142 (rejon skrzyżowania linii kolejowej z ul. Szarych Szeregów) należy zabezpieczyć przed dostępem płazów, gadów oraz zwierząt małych, średnich i dużych poprzez wykonanie ogrodzenia. Wygrodzenie takie powinno zostać wykonane za pomocą siatki stalowej o wysokości min. 240 cm, wkopanej w grunt na głębokość min. 30 cm. Siatka, powinna posiadać zmienną wielkość oczek (zmniejszającą się ku dołowi) przy czym do wysokości 50 cm od poziomu gruntu wymiar oczek ma wynieść 5 mm x 5 mm (wysokość x szerokość) oraz przewieszkę (odgięcie siatki) skierowaną na zewnątrz o szerokości 10 cm. W dolnej części ogrodzenia dopuszcza się zintegrowanie go z płótkami dla płazów, o sztywnej konstrukcji, wykonanymi z: ogrodzeń pełnych lub siatki stalowej o oczkach

wielkości maksymalnie 5 mm x 5 mm lub folii polimerowej lub geotkaniny, o wysokości 50 cm w części nadziemnej, zakończonych dodatkowo 10 cm przewieszka skierowaną „na zewnątrz”. Część podziemna ogrodzenia powinna być wkopana na głębokość ok. 30 cm.

IV.9. Adaptując przepust P4 zespolony z ciekim Dopływ w Ochojcu w km LK142 ok. 3+642 do pełnienia funkcji przejścia dla zwierząt:

- a) należy uwzględnić: szerokość minimum 1,5 m, wysokość minimum 1,5 m, współczynnik względnej ciasnoty minimum 0,07; wyposażenie w suchą półkę o szerokości min. 50 cm, pokrytą gruntem naturalnym,
- b) w obszarze najścia do obiektu nie wolno lokalizować otwartych rowów oraz urządzeń odwodnieniowych;
- c) należy go wkomponować i zharmonizować z otoczeniem,
- d) w przypadku potwierdzenia konieczności zastosowania przez nadzór herpetologiczny, należy wykonać ogrodzenie ochronno – naprowadzające do obiektu.

V. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której 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.

VI. Nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego. Analizę należy przedstawić rok po oddaniu inwestycji do użytkowania:

VI.1 Pomiary hałasu w środowisku należy przeprowadzić zgodnie z obowiązującymi metodykami referencyjnymi. Należy je wykonać na wysokości 4 m, na terenach faktycznie zagospodarowanych podlegających ochronie akustycznej w punktach pomiarowych wymienionych w poniższej Tabeli 3:

- a) na terenach zabezpieczonych ekranami akustycznymi poza cieniem akustycznym ekranów,
- b) w pozostałych przypadkach na granicy terenów normowanych akustycznie.

Tabela 3

Lp.	Receptor	Kilometraż LK 142 ok.	Strona
1	T112	1+000	L
2	T02	1+450	P
3	T119	1+740	L
4	T12	1+860	P
5	T30	2+900	P
6	T33	4+800	P
7	T44	8+580	P
8	T132	8+730	L

Lp.	Receptor	Kilometraż LK 142 ok.	Strona
9	T136	0+700 kilometraż w tym przypadku dotyczy ul. Boya-Zeleńskiego	P w tym przypadku strona dotyczy ul. Boya-Zeleńskiego
10	T60	9+450	P
11	T139	10+220	L
12	T91	10+450	P
13	T109	11+450	P

VI.2 Wyniki pomiarów z przeprowadzonej analizy porealizacyjnej należy przedstawić Marszałkowi Województwa Śląskiego.

VII. Nadać niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

VIII. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji.

UZASADNIENIE

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74 w imieniu, której działa Pełnomocnik, wnioskiem z 29 kwietnia 2024 r. zwróciła się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia pn.: „Przygotowanie alternatywnego połączenia aglomeracyjnego Tychy - Katowice Murcki - Katowice Ligota linią kolejową nr 142”.

Inwestycja ta zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w § 3 ust. 2 pkt 1 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm.), jako przebudowa linii kolejowej wchodzącej w skład infrastruktury transportu kolejowego transeuropejskiej sieci transportowej, o której mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. I, z późn. zm.), wymienionej w § 2 ust. 1 pkt 29 ww. rozporządzenia.

Ponadto w zakres inwestycji wchodzi inne elementy kwalifikujące się także do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, w tym:

- przebudowa linii wysokiego napięcia 110 kV, kwalifikowana, zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 ww. rozporządzenia, w związku z § 3 ust. 1 pkt. 7 ww. rozporządzenia, do napowietrznych linii elektroenergetycznych o napięciu znamionowym nie mniejszym niż 110 kV inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 6 ww. rozporządzenia,
- przebudowa lub budowa obiektów mostowych, zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 ww. rozporządzenia, w związku z § 3 ust. 1 pkt. 62 ww. rozporządzenia, jako przebudowa, budowa obiektów mostowych w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody,

- przebudowa sieci ciepłej, kwalifikowana, zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 ww. rozporządzenia, w związku z § 3 ust. 1 pkt. 32 ww. rozporządzenia jako przebudowa, rozbudowa instalacji do przesyłu pary wodnej lub ciepłej wody, z wyłączeniem osiedlowych sieci ciepłowniczych i przyłączy do budynków.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t) ustawy ooś tj. dla przedsięwzięć polegających na realizacji linii kolejowej, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w przedmiotowej sprawie jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach, dalej RDOŚ w Katowicach.

Do wniosku z 29 kwietnia 2024 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z uzupełnieniem formalnym z 20 maja 2024 r. w zakresie wskazania osoby kierującej zespołem wykonującym kartę informacyjną przedsięwzięcia, dołączono:

- a) kartę informacyjną przedsięwzięcia, wykonaną w marcu 2024 r. przez zespół autorów pod kierownictwem Pani Bożeny Szwentner (firma Arcadis Sp. z o.o. i Mosty Katowice Sp. z o.o. z siedzibą w Katowicach) wraz z wersją elektroniczną,
- b) mapę, w postaci papierowej oraz elektronicznej, w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem oddziaływania,
- c) poświadczoną przez właściwy organ kopię map ewidencyjnych w postaci elektronicznej i papierowej, obejmujących przebieg i zasięg oddziaływania przedsięwzięcia,
- d) poświadczony notarialnie odpis pełnomocnictwa nr IOR.0280.228/2021 z 20 grudnia 2021 r., udzielonego Panu Pawłowi Sarnackiemu Zastępcy Dyrektora Regionu Śląskiego w PKP Polskich Linii Kolejowych Spółki Akcyjnej Centrum Realizacji Inwestycji,
- e) kopię odpisu pełnego z rejestru przedsiębiorców nr KRS 0000037568 stan na dzień 25 kwietnia 2024 r.,
- f) dowód uiszczenia opłaty skarbowej za pełnomocnictwo oraz wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Jak wynika z przedłożonych dokumentów – kopii mapy ewidencyjnej obejmującej oddziaływanie planowanego zamierzenia w odległości 100 m od granic realizacji zamierzenia (zgodnie z art. 74 ust.1 pkt. 3a ustawy ooś) liczba stron w postępowaniu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, przekracza 10. Wobec powyższego, o czynnościach organu strony były zawiadamiane obwieszczeniami, umieszczanymi na okres 14 dni na tablicy ogłoszeń oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach. Ponadto obwieszczenia przesyłano do Urzędu Miasta Katowice celem zawiadomienia stron postępowania poprzez wywieszenie na tablicy ogłoszeń tamt. urzędu, w innej formie publicznego ogłoszenia zwyczajowo przyjętej w danej miejscowości lub przez udostępnienie w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej organu administracji publicznej. Wszystkie obwieszczenia o których mowa poniżej, zostały zwrócone wraz z informacją o miejscu i czasie ich wywieszenia.

Pismem z 10 maja 2024 r. znak WOOŚ.420.22.2024.KC.1 tut. organ wezwał pełnomocnika do wskazania kto jest kierującym zespołem autorów karty informacyjnej przedsięwzięcia. Pismem z 20 maja 2024 r. znak IRTS4.452.43.2024.SB-G.2 IRE-03032-I pełnomocnik uzupełnił wniosek.

Obwieszczeniem znak WOOŚ.420.22.2024.KC.2 z 23 maja 2024 r. tut. organ poinformował strony o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia.

W toku postępowania, przed wydaniem postanowienia orzekającego czy należy przeprowadzić ocenę oddziaływania na środowisko zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 oraz pkt. 4 ustawy ooś należy uzyskać odpowiednio opinię inspekcji sanitarnej oraz opinię organu właściwego do wydania oceny wodnoprawne.

Pismami z 24 maja 2024 r. za pośrednictwem platformy e-Puap tut. organ wystąpił o opinię do Śląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego (WOOŚ.420.22.2024.KC.5) oraz do Zarządu Zlewni w Katowicach Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie – dalej zwany Zarząd Zlewni w Katowicach (WOOŚ.420.22.2024.KC.4). Pismem z 3 czerwca 2024 r. Zarząd Zlewni w Katowicach przekazał wniosek o opinię do Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach PGW WP zgodnie z właściwością.

Śląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny opinią z 5 czerwca 2024 r. znak NS-NZ.9022.26.8.2024 wyraził konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. W toku prowadzonego postępowania Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach, po przedłożeniu przez inwestora uzupełnień, o które wzywał tamt. organ w pismach z 19 czerwca 2024 r. znak: C.RZŚ.4901.28.2024.KS.1, z 23 września 2024 r. znak C.RZŚ.4901.53.2024.MW.1 oraz z 29 października 2024 r. C.RZŚ.4901.53.2024.MW.2, wydał opinię z 21 listopada 2024 r. znak: C.RZŚ.4901.28.2024.KS. W przedmiotowej opinii przedstawiono stanowisko o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, określając jednocześnie warunki jej realizacji.

Przy piśmie z 14 października 2024 r. IRRK4/4/2.2233.8.8.2023.IRE-03232.20 przedłożono Aneks nr 2 – uzupełnienie do KIP wraz z nowym pełnomocnictwem dla Pana Janusza Pasierba (poświadczony notarialnie odpis pełnomocnictwa nr IROR.0280.317.2024.JB.1 z 12 sierpnia 2024 r.) oraz dowodem uiszczenia opłaty skarbowej. Pismem z 30 kwietnia 2025 r. znak IRRK4/6/7.2234.2.2025.IRE-03232-I.1 inwestor wskazał, że Pan Janusz Pasierb jest nowym pełnomocnikiem w sprawie.

W związku z powyższym biorąc pod uwagę opinie organów współdziałających oraz wynik własnych analiz dokumentacji tut. organ postanowieniem z 4 grudnia 2024 r. znak: WOOŚ.420.22.2024.KC.13 nałożył na Inwestora obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i określił zakres raportu, o czym poinformował strony postępowania obwieszczeniem z 5 grudnia 2024 r. znak: WOOŚ.420.22.2024.KC.13.

Wypełniając obowiązek wynikający z art. 63 ust. 5 ustawy ooś tut. organ postanowieniem z 16 stycznia 2025 r. znak: WOOŚ.420.22.2024.KC.15, zawiesił przedmiotowe postępowanie do czasu przedłożenia przez Inwestora raportu oddziaływania na środowisko, o czym poinformował strony postępowania obwieszczeniem z 16 stycznia 2025 r. znak: WOOŚ.420.22.2024.KC.16.

Przy piśmie IRRK4/6/7.2234.2.2025.IRE-03232-I.1 z 30 kwietnia 2025 r. Pełnomocnik Inwestora przedłożył raport o oddziaływaniu na środowisko (dalej ROŚ) w związku z powyższym tut. organ postanowieniem z 14 maja 2025 r. znak: WOOŚ.420.22.2024.KC.18 podjął z urzędu przedmiotowe postępowanie o czym poinformował strony postępowania obwieszczeniem z 15 maja 2025 r. znak: WOOŚ.420.22.2024.KC.19.

Po zapoznaniu się ze złożonym ROŚ tut. Organ pismem z 17 czerwca 2025 r. znak WOOŚ.420.22.2024.KC.21 wezwał pełnomocnika do uzupełnienia w zakresie oddziaływania na środowisko, w tym na przyrodę, hałas oraz gospodarkę wodną. Przy piśmie z 22 lipca 2025 r. znak IRRK4/6/7.2234.2.2025.IRE-03232-I.5 pełnomocnik ze względu na zawłość sprawy wystąpił o wydłużenie terminu uzupełnienia do 25 sierpnia 2025 r., który Organ zaakceptował (pismo z 25 lipca 2025 r. znak WOOŚ.420.22.2024.KC/EGK.24).

W dniach 6 i 10 czerwca, 14 i 22 lipca 2025 r., 29 sierpnia 2025 r. oraz 26 i 30 września 2025 r. strony postępowania zapoznały się w siedzibie Organu ze zgromadzonym materiałem dowodowym. Następnie pismami z 10 i 16 czerwca 2025 r., 7 i 16 lipca 2025 r., 22 września 2025 r., 17, 20 i 23 października 2025 r. ww. strony złożyły uwagi związane z realizacją przedmiotowego postępowania, które zostały przy pismach z 2 lipca 2025 r. znak WOOŚ.420.22.2025.KC.22, z 31 lipca 2025 r. znak WOOŚ.420.22.2025.KC.25 oraz 4 marca 2026 r. znak WOOŚ.420.22.2024.KC.35 (złożone na udziale społeczeństwa) przekazane do pełnomocnika celem odniesienia się do nich i ewentualnym ujęciem ich w dokumentacji. Przy piśmie z 25 sierpnia 2025 r. znak IRRK4/4/11.2234.1.2025.IRE-03232-I.5 przedłożone zostało uzupełnienie (Aneks nr 1 – odniesienie do uwag stron postępowania oraz ujednoliconą wersję raportu odnoszącą się do wezwania z 17 czerwca 2025 r.). Uwagi zostały omówione w dalszej części decyzji.

Pismem z 15 maja 2025 r. znak: WOOŚ.420.22.2024.KC.20 (9) tut. organ wystąpił do Śląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o wyrażenie opinii dla przedmiotowej inwestycji.

Opinią z 6 czerwca 2025 r. znak: NS-NZ.9022.28.2.2025 Śląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny zaopiniował pozytywnie przedmiotowe przedsięwzięcie w zakresie wymagań higienicznych i zdrowotnych. Ze względu na konieczność uzupełnienia ros tut. Organ ponownie wystąpił do Inspektora Sanitarnego (pismo z 12 września 2025 r. znak WOOŚ.420.22.2024.KC.26) o informację czy podtrzymuje swoją opinię wyrażoną 6 czerwca 2025 r. Pismem z 16 października 2025 r. znak NS-NZ.9022.28.6.2025 ponownie zaopiniował pozytywnie przedmiotowe przedsięwzięcie w zakresie wymagań higienicznych i zdrowotnych.

Zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś tut. organ nie wystąpił o uzgodnienie warunków realizacji inwestycji do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej PGW WP w Gliwicach – organ ten wydał wcześniej opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, o której mowa w art. 64 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś.

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

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się przebudowę i modernizację istniejącego odcinka linii kolejowej nr 142 Katowice Ligota – Katowice Murcki – Tychy od km ok.0+900 do km ok. 12+000. Zakres prac będzie realizowany na obszarze działania PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w województwie śląskim na terenie gminy Katowice.

Z przedłożonych dokumentów wynika, że linia kolejowa istnieje i jest aktualnie wykorzystywana przez ruch towarowy. Przedsięwzięcie nie zakłada zwiększenia przepustowości ani intensyfikacji przewozów towarowych – zarówno pod względem liczby składów, jak i ich tonażu. Ruch pociągów towarowych po realizacji inwestycji pozostanie na poziomie zbliżonym do obecnego, zgodnym ze stanem istniejącym.

Celem inwestycji jest przede wszystkim przywrócenie lub wprowadzenie ruchu pociągów pasażerskich, który obecnie nie jest prowadzony.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje m.in.:

- 1) wykonanie mijanki i przystanku osobowego na linii kolejowej nr 142 w rejonie Murcek na odcinku od km 4+790 do km 6+334 w zakresie:
 - budowy toru Nr 3 w km 4+894 – 5+986 linii kolejowej nr 142 wraz z rozjazdami Nr/Nr1/2/11/12 i żeberk ochronnych
 - budowę nowego peronu jednokrawędziowego zewnętrznego Nr 2 przy nowym torze Nr 3 w km od 5+510 do 5+710 naprzeciw peronu Nr 1,
- 2) budowę i przebudowę infrastruktury towarzyszącej: SRK, energetyka kolejowa, telekomunikacja, odwodnienia układów torowych,
- 3) przebudowę istniejącej infrastruktury kolidującej: sieci energetycznych, sieci telekomunikacyjnych, sieci wod.-kan., sieci ciepłowniczych, sieci gazowych,
- 4) rozbiórkę istniejących przejazdów kolejowo – drogowych w km ok.:
 - 1+ 836 – kat A (budowa wiaduktu),
 - 5+479 – kat B (likwidacja przejazdu kolejowo – drogowego),
 - 5+625 – kat B (budowa przejścia pod torami),
 - 6+253 – kat B (budowa wiaduktu),
 - 8+874 – kat A (likwidacja przejazdu kolejowo – drogowego),
 - 8+881 - kat B (budowa przejścia pod torami),
 - 9+225 - kat A (budowa wiaduktu);
- 5) budowę bezkolizyjnych skrzyżowań z linią kolejową,
- 6) budowę obiektów inżynierskich,
- 7) umocnienie cieków wodnych,
- 8) przebudowę i budowę układu dróg lokalnych obsługujących teren przyległy do projektowanej linii kolejowej,
- 9) budowę urządzeń bezpieczeństwa i organizacji ruchu drogowego,
- 10) budowę urządzeń ochrony środowiska (zbiornik retencyjny otwarty oraz zbiornik retencyjny podziemny, ekrany akustyczne, przepust dostosowany do możliwości wykorzystania przez zwierzęta),
- 11) rozbiórkę obiektów kubaturowych,
- 12) budowę oświetlenia zewnętrznego na wyznaczonych torowiskach i rozjazdach, posterunkach odgałęźnych, peronach i ciągach komunikacyjnych, rampach i placach, przejazdach i przejściach w poziomie torów, oraz na innych modernizowanych terenach i obiektach wymagających oświetlenia,
- 13) wycinkę zieleni kolidującej z inwestycją.

Szczegółowe informacje o planowanych pracach i sposobie ich wykonania zawiera charakterystyka przedsięwzięcia będąca załącznikiem do niniejszej decyzji.

W ramach analizy oddziaływania planowanego przedsięwzięcia rozpatrywano 2 warianty inwestycyjne przedsięwzięcia, racjonalny wariant alternatywny oraz wariant rekomendowany przez wnioskodawcę, a także wariant „zerowy”, czyli wariant niepodjęcia

przedsięwzięcia, który zakłada jedynie prace utrzymaniowe na eksploatowanych odcinkach linii, zapewniające ich funkcjonowanie.

Z dokumentacji sprawy wynika, że racjonalnym wariantem najkorzystniejszym dla środowiska jest wariant rekomendowany przez wnioskodawcę.

Inwestycja w obu analizowanych wariantach (alternatywnym i rekomendowanym) charakteryzuje się zasadniczo takimi samymi parametrami eksploatacyjnymi linii, układu torowego, przebudowy odwodnienia. Różnice między wariantami polegają na tym, że w wariantcie inwestycyjnym ma ulec rozdzielenie ruchu kolejowego i drogowego poprzez likwidację przejazdów jednopoziomowych i zastąpienie ich przejazdami bezkolizyjnymi. Ponadto wariant alternatywny bierze pod uwagę rozwinięcie infrastruktury przystanków osobowych i wyposażenie o perony nr 2 dodatkowych dwóch przystanków Katowice-Ochojec i Katowice-Kostuchna.

W raporcie dokonano porównania oceny oddziaływania na środowisko dwóch wariantów, a w szczególności omówiono różnice pomiędzy wariantami w zakresie bezkolizyjnych skrzyżowań ruchu kołowego z kolejowym. W analizie porównawczej wariantów wzięto pod uwagę następujące kryteria: bezpieczeństwo ruchu, hałas, powietrze, zagrożenia dla środowiska gruntowo - wodnego, wpływ na zwierzęta i rośliny, wpływ na zabytki, obszary chronione i konflikty społeczne.

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

Przekształcenia powierzchni ziemi i gleb związane będą przede wszystkim z przebudową przejazdów drogowo-kolejowych, z regulacją osi torów w planie i profilu, z naprawą podtorza i wymianą nawierzchni torowej, odtworzeniem i udrożnieniem odwodnienia oraz przebudową, rozbiórką i wymianą na nowe obiektów inżynierskich.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia potencjalnym zagrożeniem jest przenikanie zanieczyszczeń substancji ropopochodnych z pojazdów i maszyn pracujących na placu budowy (np. niekontrolowane wycieki) do wód. Takie sytuacje mogą się zdarzyć jedynie w wyniku awarii. W celu ograniczenia ryzyka: przedostawania się do wód substancji chemicznych, zanieczyszczenia ich materiałami budowlanymi i odpadami, zaburzenia przepływu wód oraz wycieku płynów eksploatacyjnych z maszyn oraz sprzętu budowlanego w wyniku ich awarii jako działania ograniczające ww. ryzyko przewidziano organizowanie zaplecza budowy (w tym baz materiałowo-sprzętowych) poza terenami znajdującymi się w pobliżu cieków wodnych, a także poza obszarami zagrożenia powodzią uszczelnienie terenu zaplecza budowy oraz wyposażenie terenu budowy w sorbenty na wypadek wystąpienia sytuacji awaryjnych.

Na etapie realizacji nie przewiduje się emisji ścieków technologicznych. W niewielkich ilościach powstawać będą jedynie ścieki socjalno-bytowe, które gromadzone będą w szczelnych przenośnych urządzeniach, które będą systematycznie odbierane przez specjalistyczną firmę posiadającą stosowne zezwolenie.

W czasie eksploatacji inwestycji prowadzony będzie nowy tabor elektryczny wyposażony w toalety z układem zamkniętym, który nie będzie stanowił źródła zanieczyszczenia dla wód powierzchniowych.

Z powierzchni torowisk, stacji i przystanków, dróg, dachów obiektów kubaturowych odprowadzane będą wody opadowe i roztopowe. Odbiornikami wód drenażowych z odwodnienia torów i rozjazdów, oprócz rowów otwartych, cieków oraz kanalizacji deszczowej, będą zbiorniki retencyjne (podziemny odprowadzający wody do kanalizacji deszczowej oraz zbiornik otwarty ziemny odprowadzający wody do potoku Ślepiotka). Wody opadowe i roztopowe z odwodnienia układu drogowego odprowadzane będą, za pośrednictwem szczelnych systemów odwodnienia, do istniejącej miejskiej kanalizacji deszczowej. W celu oczyszczania wód opadowych i roztopowych na studniach zbiorczych i przelotowych zainstalowane zostaną osadniki.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia będą powstawać odpady związane z:

- 1) robotami ziemnymi,
- 2) rozbiórką i demontażem istniejących elementów torowiska (szyn, podkładów, sieci trakcyjnej),
- 3) pracami rozbiórkowymi istniejących obiektów budowlanych (obiektów inżynierskich, budynków, peronów itp.),
- 4) wycinką drzew i krzewów,
- 5) eksploatacją zapleczy sanitarnych placu budowy,
- 6) serwisowaniem maszyn i urządzeń.

Szacuje się, że na etapie budowy największą grupę odpadów stanowić będą odpady budowlane z gr. 17 oraz odpady z grupy: 15 (odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach). W mniejszych ilościach powstaną odpady z grupy 13 (oleje opadowe i odpady ciekłych paliw), 16 (odpady nieujęte w innych grupach powstałe w związku z funkcjonowaniem maszyn budowlanych) i 20 (odpady komunalne powstałe w wyniku funkcjonowania zaplecza). Nie planuje się magazynowania odpadów niebezpiecznych na terenie budowy. Pozostałe odpady magazynowane będą czasowo na zapleczu budowy, w sposób selektywny, zorganizowany, zapobiegający rozprzestrzenianiu się odpadów w środowisku, w obrębie wydzielonych jednostek terenu, zabezpieczonych (utwardzonych) przed migracją zanieczyszczeń w głąb profilu glebowego.

Na etapie eksploatacji przewiduje się powstawanie jedynie odpadów komunalnych oraz odpadów związanych z utrzymaniem i konserwacją układu torowego oraz infrastruktury kolejowej, w tym odpadów związanych z:

- 1) bieżącymi remontami, utrzymaniem i konserwacją linii kolejowej (m.in. gruz, tłuczeń torowy),
- 2) konserwacją rowów,
- 3) funkcjonowaniem obiektów socjalnych,
- 4) kolizjami i wypadkami, wśród których znajdują się także odpady niebezpieczne.

Odpady będą magazynowane w sposób selektywny i przekazywane uprawnionym jednostkom. Wszystkie odpady wytworzone na etapie realizacji i funkcjonowania przedmiotowego przedsięwzięcia będą zagospodarowane zgodnie z przepisami obowiązującego w tym zakresie prawa.

Na etapie realizacji planowanej inwestycji źródłem emisji zanieczyszczeń pyłowych będą prace:

- 1) rozbiórkowe obejmujące m.in.: demontaż torów, rozjazdów, obiektów, rozbiórkę obiektów inżynierskich,
- 2) ziemne obejmujące m.in.: zdejmowanie wierzchniej warstwy ziemi, wykonywanie

wykopów i związanych z tym przemieszczeń mas ziemi,
3) torowe obejmujące m.in.: montaż i podbijanie podsypki.

Emisja gazów i pyłów z placu budowy będzie miała charakter nieorganizowany, a źródłem emisji będzie m.in. spalanie oleju napędowego w czasie pracy maszyn i urządzeń budowlanych. Praca ww. maszyn/urządzeń związana będzie z emisją takich zanieczyszczeń, jak np.: tlenki azotu, dwutlenek siarki, PM₁₀ i PM_{2,5}, tlenek węgla. Wielkość emisji i czas ich występowania będą się zmieniały w zależności od zaawansowania robót, czasu pracy oraz ilości maszyn i urządzeń. Emisja zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego na etapie realizacji będzie miała charakter lokalny (w miejscu prowadzenia robót) i ustanie z chwilą zakończenia prac.

W celu ograniczenia oddziaływania inwestycji na stan powietrza atmosferycznego na etapie realizacji inwestycji, zobowiązano Inwestora do utrzymywania w czystości kół pojazdów opuszczających teren budowy (warunek określony w punkcie II.4 niniejszej decyzji).

Linia kolejowa nr 142 będzie linią zelektryfikowaną, w związku z tym inwestycja nie będzie istotnym źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza na etapie jej eksploatacji. Śladowe ilości emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego mogą powstać jedynie w wyniku pracy maszyn, urządzeń, pojazdów technologicznych zarządcy infrastruktury napędzanych olejem napędowym, jak lokomotywa manewrowa, pług odśnieżny czy drezyna, które będą używane do celów technicznych takich jak manewry taboru, odśnieżanie torów, diagnostyka sieci, transport materiałów i sytuacje awaryjne. Będzie to związane z niewielkimi emisjami typowych zanieczyszczeń komunikacyjnych powstających w związku z ruchem pojazdów mechanicznych: dwutlenku azotu, tlenku węgla, dwutlenku siarki, pyłów zawieszonych (PM₁₀ i PM_{2,5}) oraz węglowodorów alifatycznych i aromatycznych, w tym benzenu. Emisja ta nie wpłynie w sposób znaczący na stan powietrza atmosferycznego.

Na terenie omawianego przedsięwzięcia jakość powietrza jest kształtowana przez emisję zanieczyszczeń pyłowo-gazowych ze źródeł emisji znajdujących się poza terenem przedsięwzięcia. Ponieważ linia kolejowa nr 142 będzie zelektryfikowana, emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie występować sporadycznie m.in. w przypadku incydentalnych przejazdów pojazdów napędzanych silnikami spalinowymi. Mając na uwadze powyższe, nie przewiduje się kumulacji oddziaływań w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego oraz wpływu inwestycji na czynniki klimatyczne.

Etap realizacji planowanego przedsięwzięcia związany będzie głównie z pracami rozbiórkowymi i budowlanymi, z których każda stanowić będzie źródło dźwięku, którego poziom zależny będzie od przyjętej technologii robót budowlanych i eksploatowanych maszyn i urządzeń. Prace prowadzone będą przy wykorzystaniu sprawnego technicznie sprzętu. Wielkość i zasięg emitowanego hałasu, związanego z prowadzonymi pracami budowlanymi będą uzależnione od rodzaju i liczby użytego sprzętu. Na zasięg oddziaływania akustycznego bardzo duży wpływ, oprócz rodzaju i liczby źródeł hałasu, będzie miał również czas trwania prac budowlanych. Jak wynika z raportu front robót będzie się przemieszczał wzdłuż torowiska, nie oddziałując długo na poszczególne budynki. Prace prowadzone w jednym miejscu będą krótkotrwałe. W celu ograniczenia hałasu powstającego na etapie budowy i jego oddziaływania na zlokalizowane w sąsiedztwie tereny zabudowy mieszkaniowej wskazano, że roboty budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej w przebiegu linii kolejowej od ul. Kościuszki do ul. Jankego, ul. Jaronia oraz ul. Podleśna w Katowicach należy prowadzić w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do

22:00 (warunek niniejszej decyzji nr II.1). Uwzględniając wyjaśnienia Inwestora (Aneks 1 do raportu) w decyzji (pkt. II.2) dopuszczono w przypadkach uzasadnionych względami technologicznymi lub organizacyjnymi, wynikających z potrzeby zachowania ciągłości procesu lub reżimu technologicznego, możliwość kontynuacji niezbędnych prac również w porze nocy. Etap realizacji inwestycji charakteryzuje się tym, że oddziaływanie prowadzonych robót budowlanych będzie ograniczone czasowo i ustąpi wraz z zakończeniem prac, polegających na przebudowie/modernizacji obiektu. W związku z powyższym nie przewiduje się, aby na tym etapie oddziaływanie akustyczne stanowiło zagrożenie dla mieszkańców pobliskich budynków.

Planowana inwestycja przebiega przez tereny podlegające ochronie akustycznej, które zostały wyznaczone na podstawie obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz zgodnie ze stanowiskiem właściwego organu w sprawie oceny do jakiego rodzaju terenów podlegających ochronie akustycznej należy zaliczyć tereny sąsiadujące z terenem planowanej inwestycji na podstawie faktycznego zagospodarowania i wykorzystania w przypadku braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego na podstawie art. 115 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2025 r., poz. 647 ze zm.) – pismo Wydziału Kształtowania Środowiska Urzędu Miasta Katowice z dnia 7.02.2024 r. znak: KŚ-IV.6254.4.2024.BG. doprecyzowane pismem z 21.03.2024 r. znak: KŚ-IV.6254.4.2024.BG. Do najbliższych terenów chronionych akustycznie zlokalizowanych wzdłuż projektowanego układu drogowego i linii tramwajowej należą: tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, tereny mieszkaniowo-usługowe, tereny rekreacyjno – wypoczynkowe oraz tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży (tereny oświaty).

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz. U. z 2014 r., poz. 112) dopuszczalne poziomy hałasu od dróg i linii kolejowych dla terenu, gdzie występuje zabudowa wynoszą:

- dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej: dla pory dnia – 61 dB(A), dla pory nocy – 56 dB(A),
- dla terenów zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży: dla pory dnia – 61 dB(A), dla pory nocy – 56 dB(A). W przypadku niewykorzystywania tych terenów, zgodnie z ich funkcją, w porze nocy, nie obowiązuje na nich dopuszczalny poziom hałasu w porze nocy,
- dla terenów mieszkaniowo-usługowych, wielorodzinnych: dla pory dnia – 65 dB(A), dla pory nocy – 56 dB(A),
- dla terenów rekreacyjno – wypoczynkowych: dla pory dnia – 65 dB(A), dla pory nocy – 56 dB(A). W przypadku niewykorzystywania tych terenów, zgodnie z ich funkcją, w porze nocy, nie obowiązuje na nich dopuszczalny poziom hałasu w porze nocy.

Źródłami bezpośredniej emisji hałasu będzie ruch pociągów towarowych i osobowych na analizowanym układzie torowym. Analizę akustyczną planowanego przedsięwzięcia przeprowadzono na wysokości 4 m dla pory dziennej i nocnej z wykorzystaniem oprogramowania wykorzystującego model obliczeniowy oparty o metodykę CNOSSOS-EU. Obliczenia wykonano dla stanu projektowanego dla dwóch horyzontów czasowych w roku 2029 i 2033, zarówno dla wariantu preferowanego (wybranego do realizacji), jak i alternatywnego. Na podstawie przeprowadzonych analiz wyznaczono izolinie dopuszczalnych poziomów hałasu i wykonano obliczenia w punktach kontrolnych

zlokalizowanych na granicy terenów chronionych akustycznie oraz na budynkach na poszczególnych kondygnacjach.

W obliczeniach rozprzestrzeniania hałasu jako parametry projektowanego układu uwzględniono między innymi: natężenie ruchu pociągów z podziałem na towarowe i osobowe z hamulcami żeliwnymi (starego typu), prędkość poruszania się pociągów (z uwzględnieniem hamowania i przyśpieszania w rejonie peronów), rodzaj torowiska (podkłady betonowe, podkłady miękkie) oraz zastosowanie środków minimalizujących. W analizie akustycznej opracowanej dla przedsięwzięcia uwzględniono zarówno ruch pociągów towarowych, jak i planowany ruch pociągów osobowych. W obliczeniach akustycznych dla wariantu preferowanego i alternatywnego przyjęto natężenie ruchu pociągów towarowych na linii kolejowej nr 142 wynoszące ok. 5 pociągów w porze dnia oraz ok. 2 pociągi w porze nocy. Prognozowane natężenie ruchu pociągów osobowych według wartości deklarowanych dla linii kolejowej LK142 przyjęto na poziomie 8 pociągów na dobę.

Z przeprowadzonych obliczeń na etapie oceny oddziaływania na środowisko wynika, że na terenach chronionych wzdłuż planowanego przedsięwzięcia, prognozuje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu zarówno w porze dziennej, jak i nocnej. W celu ograniczenia poziom dźwięku w środowisku związanego z eksploatacją przedsięwzięcia w niniejszej decyzji, zgodnie z propozycjami zawartymi w raporcie, zobowiązano Inwestora do zastosowania środków minimalizujących negatywne oddziaływanie:

- 1) zastosowania ekranów akustycznych (warunek określony w punkcie II.3 i IV.1),
- 2) zastosowania absorberów przyszybowych (warunek określony w punkcie II.4 i IV.2),
- 3) wykonanie nawierzchni o obniżonej hałaśliwości na przebudowywanych odcinkach dróg (warunek określony w punkcie II.5 i VI.3),

W pkt VI.1. niniejszej decyzji określono lokalizację ekranów akustycznych oraz ich parametry tj. wysokość, długość oraz typ, pozwalające na dotrzymanie standardów akustycznych. Istotne jest również, aby w trakcie ich montażu nie pozostawić szczelin na łączeniu poszczególnych modułów, łączeniu ekranu z podłożem oraz modułów z konstrukcją stalową. Jakakolwiek szczelina, przezroczysta dla fali akustycznej, zdegraduje jego skuteczność, a zatem zobligowano wnioskodawcę do zapewnienia szczelności konstrukcji ekranów akustycznych (warunek określony w punkcie II.9 niniejszej decyzji).

Dodatkowo w wariantcie preferowanym, w miejscach, gdzie przewiduje się przebudowę dróg zaplanowano w ramach działań minimalizujących zastosowanie nawierzchni o obniżonej hałaśliwości o skuteczności ok. 4 dB. Mając na uwadze powyższe w warunkach niniejszej decyzji wskazano konieczność zastosowania ww. nawierzchni dróg (pkt. IV.3).

Z przeprowadzonej analizy akustycznej wynika, iż na terenach podlegających ochronie akustycznej znajdujących się w obrębie planowanego zamierzenia powinny być dotrzymane dopuszczalne poziomy hałasu przy zastosowaniu planowanych środków minimalizujących oddziaływanie akustyczne.

Należy również zaznaczyć, iż w pobliżu przedmiotowej linii kolejowej nr 142 w kilometrażu ok. 5+100 – 5+250 (strona lewa linii kolejowej) oraz ok. 8+350 (strona prawa linii kolejowej) stwierdzono, że znajdują się odpowiednio 3 budynki mieszkalne i 1 budynek mieszkalny zlokalizowane na terenach zamkniętych. W związku z powyższym oraz zgodnie z zapisami art. 114 ust. 3 ustawy Prawo Ochrony Środowiska (Dz. U. 2025 poz. 647 ze zm.), ochrona przed hałasem dla ww. budynku, polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne wewnątrz budynku. Z przedstawionych analiz wynika, iż dla przedmiotowych budynków będą dotrzymane właściwe warunki akustyczne w budynkach.

W celu zbadania faktycznego wpływu inwestycji na środowisko, w decyzji środowiskowej w pkt. VI.1 wskazano, by po upływie 1 roku od oddania inwestycji do użytkowania wykonać i przedłożyć analizę porealizacyjną w zakresie pomiarów poziomu hałasu na terenach faktycznie zagospodarowanych podlegających ochronie akustycznej, w konkretnych lokalizacjach.

Analiza ta powinna obejmować sprawdzenie oddziaływania akustycznego oraz skuteczność zastosowanych rozwiązań (ekranów akustycznych, absorbera oraz nawierzchni o obniżonej hałaśliwości) mających na celu zapewnienie ochrony przed ponadnormatywnym hałasem terenów chronionych faktycznie zabudowanych i zagospodarowanych. Pomiar hałasu w środowisku należy przeprowadzić zgodnie z obowiązującymi metodykami referencyjnymi, określonymi w przepisach szczególnych (obecnie w rozporządzeniu 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. z 2011 r. nr 140 poz. 824), wykonanych na wysokości 4 m, na terenach faktycznie zagospodarowanych podlegających ochronie akustycznej.

Ponadto analiza porealizacyjna ma na celu zweryfikowanie, czy na terenach podlegających ochronie akustycznej w stanie faktycznym występują przekroczenia i czy trzeba podjąć działania mające na celu wyeliminowanie ich. Analizę porealizacyjną należy również przekazać Marszałkowi Województwa Śląskiego (jako organowi ochrony środowiska). Uznano, iż wskazane w decyzji punkty pomiarowe (tabela 3 w pkt. VI.1) będą reprezentatywne dla analizowanego odcinka linii kolejowej 142 na całej jego długości. W przypadku, gdy z analizy porealizacyjnej będą wynikały przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie, należy zastosować dodatkowe działania minimalizujące negatywne oddziaływanie na środowisko lub utworzyć obszar ograniczonego użytkowania dla analizowanej trasy kolejowej.

W obecnej sytuacji na analizowanym obszarze warunki akustyczne kształtowane są przez ruch lokalny. Analizowana inwestycja przebiega przez tereny zabudowy mieszkaniowej. Z informacji przedstawionych w raporcie wynika, że przeprowadzono analizę pod względem oddziaływań skumulowanych w zakresie emisji hałasu. Kumulacja hałasu wynikać będzie z szeregu oddziaływań pochodzących z istniejących ciągów komunikacyjnych oraz linii kolejowych znajdujących w pobliżu projektowanego przedsięwzięcia.

W analizie oddziaływania skumulowanego, oprócz linii kolejowej 142 i odcinków dróg objętych terenem przedsięwzięcia, uwzględniono pozostałe linie kolejowe oraz drogi przebiegające w otoczeniu inwestycji.

Wyniki analiz hałasu skumulowanego dla wariantu inwestycyjnego wykazały, że na etapie eksploatacji w niektórych miejscach może dojść do przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie, jednak analiza wpływu poszczególnych typów źródeł hałasu na poziomy dźwięku wykazała, że w miejscach tych przeważający udział ma hałas drogowy. Zarządca drogi jest odpowiedzialny za minimalizowanie wpływu hałasu wynikającego z ruchu drogowego, a zarządca linii kolejowej – za hałas pochodzący od kolei. W związku z tym, obowiązki związane z zarządzaniem hałasem i stosowaniem środków zaradczych powinny być przypisane do odpowiednich podmiotów. W przypadku, gdy to droga generuje hałas przekraczający dopuszczalne normy, odpowiedzialność za podjęcie działań w celu ograniczenia tego hałasu leży po stronie zarządcy drogi, a nie zarządcy linii kolejowej.

Informacje dostępne w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko są wystarczające, aby ocenić oddziaływanie planowanego zamierzenia, w związku z tym nie stwierdzam potrzeby przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

Z raportu wynika, że podczas eksploatacji drgania powodowane ruchem kolejowym zależą przede wszystkim od siły wzbudzającej na styku koła z nawierzchnią szynową. Przeprowadzenie działań modernizacyjnych linii kolejowej doprowadzi do zniwelowania defektów na granicy koło-szyna. Ochrona przed drganiami od planowanej inwestycji opierać się będzie na starannym wykonaniu podtorza o prawidłowej konstrukcji i utwardzeniu podbudowy podczas modernizacji. W rejonie budynku zlokalizowanego w km. 5+250 (budynek znajduje się w odległości do 25 m od toru) w kilometrażu linii kolejowej ok. km 5+175 - 5+285 w raporcie zaplanowano zastosowanie mat antywibracyjnych na torze dobudowywanym (warunek IV.4 niniejszej decyzji). Prace związane z dobudową toru (mijanki) przewidziane są w rejonie km ok. 4+900 – 6+000. Oczekiwanym efektem przebudowy podtorza oraz zastosowania mat antywibracyjnych w ww. kilometrażu będzie m.in. tłumienie drgań wzbudzanych przez pojazdy szynowe.

Na etapie realizacji nie przewiduje się wykorzystania urządzeń emitujących promieniowanie elektromagnetyczne o natężeniu mogącym powodować negatywny wpływ na otoczenie, w tym zdrowie i życie ludzi. Głównymi rodzajami źródeł pól elektromagnetycznych występujących w otoczeniu linii kolejowych są:

- 1) linie elektroenergetyczne,
- 2) podstacje trakcyjne,
- 3) urządzenia sterowania ruchem kolejowym, w tym infrastruktura radioł łączności kolejowej.

Praca sieci trakcyjnej oraz linii elektroenergetycznych napowietrznych i kablowych niskich i średnich napięć nie powoduje powstawania pól elektromagnetycznych, których składowe, elektryczna bądź magnetyczna, byłyby wyższe od wartości dopuszczalnych. Według danych literaturowych, w przypadku linii napowietrznych średniego napięcia natężenie składowej elektrycznej (E) może osiągać pod liniami wartość poniżej 0,3 kV/m, natomiast składowa magnetyczna (H) pola pod liniami wynosi 0,8 - 16 A/m. Wartości te są niższe niż dopuszczalne dla miejsc dostępnych dla ludzi, które wynoszą odpowiednio: E = 10 kV/m i H = 60 A/m. Modernizacja ww. odcinka linii kolejowej nie zwiększy oddziaływania na organizmy żywe w zakresie pól elektromagnetycznych.

W sąsiedztwie przedmiotowego odcinka linii kolejowej nr 142 w odległości do 300 m od osi toru brak jest obiektów wpisanych do gminnego i wojewódzkiego rejestru zabytków.

Zgodnie z art. 32 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2024 r., poz. 1292), w razie ujawnienia przedmiotu, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem, prowadzący prace budowlane i ziemne, obowiązany jest:

- 1) wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot,
- 2) zabezpieczyć, przy użyciu dostępnych środków, ten przedmiot i miejsce jego odkrycia,
- 3) niezwłocznie zawiadomić o tym właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków, a jeśli nie jest to możliwe, właściwego wójta (burmistrza, prezydenta miasta).

Ponadto, wszelkie prace prowadzone w rejonach stanowisk archeologicznych należy prowadzić pod nadzorem archeologicznym, a w przypadku odkrycia przedmiotu, co do którego istnieje przypuszczenie, że jest on zabytkiem archeologicznym, należy wstrzymać roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, odpowiednio zabezpieczyć i oznakować miejsce jego odnalezienia i bezzwłocznie powiadomić Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Planowana inwestycja przebiega częściowo poprzez tereny zurbanizowane, w otoczeniu których znajdują się niewielkie zadrzewienia, zabudowa mieszkaniowa (jedno i wielorodzinna), ogrody działkowe oraz zabudowa przemysłowa i usługowa. Jednocześnie linia kolejowa Nr 142 w dużej części przebiega przez liczne obszary dróg, nieużytków, pól uprawnych, użytków zielonych oraz terenów leśnych, w których dominują siedliskowe typy lasu takie jak: las mieszany świeży, las mieszany wyżynny oraz bór mieszany świeży. Projektowana inwestycja przebiega po istniejących nasypach i wykopach kolejowych. Nieznacznego zajęcia dodatkowego terenu, w tym terenu leśnego, wymagać będzie realizacja, m.in. układu drogowego.

Na podstawie baz danych będących w posiadaniu Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach oraz w oparciu o zebrane w postępowaniu dowody ustalono, że teren inwestycji zlokalizowany jest poza obszarami form ochrony przyrody w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2026 r. poz. 13 z późn. zm.).

Mając na uwadze przebieg inwestycji ustalono, że najbliższym obszarem Natura 2000 jest obszar specjalnej ochrony ptaków Stawy w Brzeszczach PLB120009, położony w odległości ok. 17 km w kierunku południowo - wschodnim od granic inwestycji.

Ostoję Stawy w Brzeszczach PLB120009 stanowi kompleks kilkunastu stawów ekstensywnej hodowli karpia. W większości otoczone są lasem, częściowo graniczą z nadwiślańskimi łąkami. Wisła na tym odcinku ma naturalny charakter, płynie meandrując, a w jej dolinie znajduje się wiele starorzeczy w różnych stadiach ładowacenia. Szatę roślinną zdominowała roślinność wodna i wodno-bagienna. Do najbardziej efektywnych wodnych zbiorowisk roślinnych należą płyty grążela żółtego porastające staw Przebór, gdzie również stwierdzono kilka okazów grzybieni białych. Pomiedzy stawem Frydrychowskim i Rudakiem rozwinęła się cenna pod względem przyrodniczym wilgotna łąka ostrożeńiowa. W ostoi stwierdzono występowanie, co najmniej 14 gatunków ptaków wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej. Stawy w Brzeszczach są jedną z najważniejszych w Polsce ostoi ślepowrona i bączka. Teren ma również duże lokalne znaczenie dla populacji lęgowej rybitwy białowąsej. Przedmiotami ochrony analizowanego obszaru Natura 2000 są: A023 Ślepowron *Nycticorax nycticorax*, A051 Krakwa *Anas strepera*, A059 Głowienka *Aythya felina*, A061 Czernica *Aythya fuligula*, A179 Śmieszka *Larus ridibundus*, A008 Zausznik *Podiceps nigricollis*, A021 Bąk *Botaurus stellaris*, A022 Bączek, *Ixobrychus minutus*, A004 Perkoz *Tachybaptus ruficollis*, A005 Perkoz dwuczuby *Podiceps cristatus*, A123 Kokoszka *Gallinula chloropus*, A162 Krwawodziób *Tringato tanus*, A193 Rybitwa rzeczna *Sterna hi rundo*, A196 Rybitwa białowąsa *Chlidonias hybrida*, A176 Mewa czarnogłowa *Larus melanocephalus*, A229 Zimorodek *Alcedo atthis*, A197 Rybitwa czarna *Chlidonias niger*.

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

Dla ww. obszaru ustanowiono plan zadań ochronnych – Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 27 sierpnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Stawy w Brzeszczach PLB120009, zmienione Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 30 stycznia 2017 r. zmieniające zmieniającym zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Stawy w Brzeszczach PLB120009, zmienione ponownie Zarządzeniem Regionalnego

Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 6 lipca 2022 r. zmieniającym zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Stawy w Brzeszczach PLB120009.

Z uwagi na zakres i lokalizację przedsięwzięcia w znacznej odległości od ww. ostoju, nie przewiduje się znaczącego oddziaływania zamierzenia na przedmioty ochrony obszaru Natura 2000, a także na spójność i integralność sieci dla których te obszary zostały powołane, a także na ich integralność oraz ciągłość łączących ją korytarzy ekologicznych.

W bliskim sąsiedztwie od granic planowanego przedsięwzięcia znajdują się wielkopowierzchniowe oraz punktowe formy ochrony przyrody, w tym:

- zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Źródła Kłodnicy” - w odległości około 30 m,
- rezerwat przyrody Ochojec - w odległości około 330 m,
- rezerwat przyrody Las Murckowski - w odległości około 650 m,
- pomniki przyrody (klon pospolity PL.ZIPOP.1393.PP.2469011.1402 w odległości około 90 m, jesion wyniosły PL.ZIPOP.1393.PP.2469011.1403 w odległości około 100 m, dąb bezszypułkowy PL.ZIPOP.1393.PP.2469011.1667 w odległości około 660 m, buk pospolity PL.ZIPOP.1393.PP.2469011.1672 w odległości około 680 m).

Zespół przyrodniczo-krajobrazowy Źródła Kłodnicy ustanowiony został 22 maja 2001 r. na podstawie Uchwały Nr XXXIV/453/01 Rady Miejskiej Katowic z dnia 26 kwietnia 2001 r. w sprawie uznania za zespół przyrodniczo-krajobrazowy obszaru źródliskowego rzeki Kłodnicy położonego w północnej części kompleksu Lasów Murckowskich w Katowicach, zmienionej Uchwałą Nr LIII/718/2002 Rady Miejskiej Katowic z dnia 23 września 2002 r. (Dz. Urz. z 2002 r. Nr 85, poz. 3009). Obejmuje on oddziały leśnictwa Muchowiec obrębu Murcki. Celem jego ochrony jest obszar źródliskowy rzeki Kłodnicy wraz z występującą tam fauną i florą. Zgodnie z raportem przedmiotowa linia kolejowa na odcinku przebiegającym w sąsiedztwie ww. zespołu przyrodniczo-krajobrazowego stanowi dalszy, zachodni tor linii kolejowej, na którym nie będą wykonywane prace torowe. Mając na uwadze powyższe uznać należy, że planowane przedsięwzięcie nie wpłynie na zachowanie obecnego stanu zespołu przyrodniczo-krajobrazowego „Źródła Kłodnicy”.

Ponadto pomimo niewielkiej odległości planowanego przedsięwzięcia od pomników przyrody: klon pospolity PL.ZIPOP.1393.PP.2469011.1402 w odległości około 90 m oraz jesion wyniosły PL.ZIPOP.1393.PP.2469011.1403 w odległości około 100 m, z uwagi na usytuowanie ww. obiektów chronionych w otoczeniu zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, na terenie zieleni urządzonej, poza obszarem prac, realizacja inwestycji nie wpłynie negatywnie na zachowanie oraz stan ich ochrony.

Celem ochrony w rezerwacie Ochojec (położonego w Obrębie Murcki, w Leśnictwie Ochojec) jest zachowanie zbiorowiska roślin górskich o reliktowym charakterze na Górnym Śląsku, a w szczególności stanowiska liczydła górskiego.

Celem ochrony w rezerwacie Las Murckowski jest zachowanie ze względów naukowych, dydaktycznych i społecznych fragmentu lasu mieszanego o cechach naturalnych, położonego w bezpośrednim sąsiedztwie aglomeracji miejskiej.

Z ustaleń tut. organu wynika także, że planowana inwestycja przebiega w części na terenie, a także w bezpośrednim sąsiedztwie obszarów, które Klub Przyrodników zaproponował do włączenia do obszarów rezerwatów przyrody: Ochojec i Las Murckowski (<https://kp.org.pl/pl/rezerваты-przyrody-czas-na-comeback/projektowane-i-proponowane-rezerваты/województwo-slaskie>). Jak wynika z przedstawionych na ww. platformie informacji, celem proponowanego powiększenia powierzchni rezerwatu przyrody Ochojec ma być

ochrona dalszych stanowisk liczydła górskiego oraz cennych płatów siedlisk przyrodniczych, dotychczas nie reprezentowanych (9190, 7140, 3150) lub słabo reprezentowanych (91E0*), a także ochrona cieku Ślepiotka (Ślepotka) i osi hydrologicznej. W przypadku rezerwatu przyrody Las Murckowski celem jego proponowanego powiększenia ma być natomiast ochrona cennych płatów siedlisk przyrodniczych dotychczas nie reprezentowanych (91E0*, 9190, 7140) oraz stanowisk ksylobiontów (pachnica dębowa, zagłębek bruzdkowany, zgniotek cynobrowy).

Jak wynika z dokumentacji, na potrzeby sporządzenia raportu o oddziaływaniu inwestycji na środowisko, wykonana została szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza. Inwentaryzacja ukierunkowana była między innymi na poszukiwanie chronionych siedlisk przyrodniczych oraz chronionych lub rzadkich gatunków roślin i owadów.

Na obszarze proponowanego do powiększenia rezerwatu przyrody Ochojec, tj. na odcinku od km ok. 4+000 do km ok. 8+700 LK 142 stwierdzono występowanie siedliska przyrodniczego 91E0*. Siedlisko to wykazano w załączonej inwentaryzacji oraz wskazano lokalizację na mapach. Zgodnie z metodyką zawartą w inwentaryzacji przyrodniczej poszukiwano również gatunków chrząszczy saproksylicznych i chronionych lub rzadkich gatunków roślin, takich jak liczydło górskie.

Jak wynika z raportu inwestycja koliduje z potencjalnymi siedliskami zagłębka bruzdkowanego (stare, dojrzałe drzewostany). Ma to miejsce na terenach leśnych oznaczonych zgodnie z Leśną Mapą Numeryczną Nadleśnictwa Katowice, Plan urządzenia lasu na lata 2020-2029 jako wydzielienia: 02-09-1-05-300 -h-00, 02-09-1-05-300-f-00 oraz 02-09-1-05-300-d-00. W trakcie wizji terenowej nie zaobserwowano jednak jego osobników ani larw.

W trakcie prowadzenia prac terenowych w granicach proponowanego do powiększenia rezerwatu nie zaobserwowano obecności liczydła górskiego, zgniotka cynobrowego ani zagłębka bruzdkowanego. Natomiast zlokalizowano drzewa mogące być siedliskiem gatunków saproksylicznych, w obrębie których przeprowadzono poszukiwania postaci dorosłych i śladów obecności tych gatunków (larwy, odchody, kokolity, wygryzione otwory). W obszarze przeprowadzonej inwentaryzacji znaleziono co prawda martwe drewno, ale stanowiące głównie podłoże dla rozkładających drewno grzybów oraz mszaków i porostów. Wymiary leżących kłód i konarów były niewielkie, zwykle nie przekraczające 20 cm i nie stanowiły siedliska rzadkich gatunków saproksylicznych.

Mając na uwadze powyższe, w pkt II.13 nałożono na inwestora obowiązek skontrolowania przez nadzór przyrodniczy - w tym entomologiczny, przeznaczonych do usunięcia drzew starych, dziuplastych, z wypróchnieniami i odstającą korą, których pierśnica wynosi minimum 50 cm, pod kątem wykorzystywania ich jako siedliska przez owady. W decyzji określono również (pkt II.18.2c), że entomolog ma uprawnienia do wskazania innych, alternatywnych metod postępowania (sposobu prowadzenia wycinki oraz jej dokładnego terminu), o ile będą one lepiej dostosowane do specyficznych wymagań stwierdzonego gatunku owada.

W ocenie organu, w przypadku drzew wskazanych do wycinki, których pierśnica wynosi minimum 50 cm, zachodzi duże prawdopodobieństwo występowania chronionych gatunków entomofauny, tym bardziej że w trakcie badań terenowych wykazano drzewa z dziuplami.

Dziuple i rozkładające się drewno w ich wnętrzu są idealnym miejscem dla gatunków związanych z martwym drewnem, takich jak zgniotek cynobrowy, zagłębek bruzdkowany.

Wskazano więc, by kontrole zasiedlenia drzew przez chronione gatunki owadów przeprowadzić pod nadzorem specjalisty entomologa, nie wcześniej niż 3 dni przed rozpoczęciem wycinki. W przypadku stwierdzenia występowania chronionych gatunków niezbędne będzie uzyskanie zezwolenia na czynności zakazane w stosunku do gatunków

podlegających ochronie na podstawie art. 56 ustawy o ochronie przyrody. Dopiero po uzyskaniu tej derogacji będzie można przystąpić do wycinki drzew.

Mając na uwadze ochronę ww. owadów określono także w pkt. II.11 szczegółowe zasady ochrony drzew nieprzeznaczonych do wycinki, będących w ocenie entomologa potencjalnym miejscem występowania ksylobiontów i saproksylobiontów. Biorąc pod uwagę cykl rozwojowy ww. grupy owadów, w oparciu o wytyczne zawarte w Instrukcji Ochrona drzew i krzewów podczas prac budowlanych, OPEC 2023, tut. organ wskazał, aby drzewa w sąsiedztwie prac budowlanych, nie przeznaczone do wycinki, zabezpieczyć tak, aby umożliwić owadom bytującym pod korą drewna prawidłowe funkcjonowanie i rozwój. Zgodnie z ww. instrukcją zabezpieczenie drzew na etapie budowy może zostać wykonane w postaci trwałego ogrodzenia wokół drzewa lub grup drzew na powierzchni nie mniejszej niż rzut korony powiększony o 1,5 m. Ogrodzenie takie powinno mieć wysokość min. 1,8 m, być widoczne i trwałe. Ramy rusztowania wykonane z pionowych lub poziomych ram drewnianych, dobrze zespolonych, wypełnione siatką metalową o oczkach min. 5 cm. Wyjaśnić należy, iż zastosowanie standardowego odeskowania drzew (z zastosowaniem osłon z mat ochronnych), zaburzy cykl rozwojowy owadów, a w szczególności uniemożliwi loty godowe dorosłych form owadów. Wobec powyższego zasadne jest zastosowanie takich ogrodzeń, które nie będą przylegały bezpośrednio do pnia drzew.

Ponadto, jak wynika z raportu, w trakcie prowadzenia wycinki na terenach leśnych (oznaczonych zgodnie z Leśną Mapą Numeryczną Nadleśnictwa Katowice, Plan urządzenia lasu na lata 2020-2029 jako wydzielienia: 02-09-1-05-300-h-00, 02-09-1-05-300-f-00, 02-09-1-05-300-d-00 oraz 02-09-1-05-300-b-00), pozostawionych ma zostać do samoczynnego rozkładu kilka kłód o średnicy na wysokości 130 cm powyżej 40 cm. W raporcie zaproponowano pozostawienie ok. 7 kłód, po jednej kłodzie co około 100 m na granicy przedsięwzięcia ze wskazanymi powyżej oddziałami leśnymi. Zdaniem tut. organu rozwiązanie takie jest zasadne, wobec powyższego nakazano, aby nadzór entomologiczny i dendrologiczny, będący na miejscu realizacji działań, zdecydował które z pozyskanych w trakcie wycinki drzew kłody należy pozostawić. Zadaniem nadzoru będzie także precyzyjne ustalenie rozmieszczenia tych kłód (pkt II.13). Powyższe działania należy prowadzić w uzgodnieniu z właściwym miejscowo nadleśniczym lub zarządcą terenu. Taki sposób postępowania umożliwi stworzenie potencjalnie dogodnych siedlisk dla ksylobiontów i saproksylobiontów.

W decyzji nałożono również warunek (pkt III.2b) zobowiązujący Inwestora do przekazania Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Katowicach danych dotyczących dokładnej liczby i lokalizacji kłód pozyskanych w trakcie wycinki drzew i pozostawionych na terenie leśnym do samoczynnego rozkładu. Dane w tym zakresie będą pomocne przy weryfikacji stworzonych warunków bytowania dla chronionych gatunków owadów, umożliwiających ich prawidłowy rozwój.

W zakresie rozpoznania terenowego, przeprowadzonego na potrzeby sporządzenia raportu o oddziaływaniu inwestycji na środowisko, stwierdzono występowanie pospolitych gatunków bezkręgowców takich jak trzmieł *Bombus sp.*, biegacz fioletowy *Carabus violaceus*, rohatyniec nosorożec *Oryctes nasicornis*, ważka płaskobrzucha *Libellula depressa*, lecicha pospolita *Orthetrum cancellatum*, witalnik dębiak *Macaria notata* itp. Ponadto stwierdzono występowanie ślimaka winniczka *Helix pomatia*, gatunku objętego ochroną częściową. Nie stwierdzono gatunków podlegających ochronie ścisłej.

Teren inwestycji zlokalizowany jest w obrębie korytarza spójności obszarów chronionych Las Murckowski-Ochojec oraz obszaru węzłowego ssaków kopytnych Las Murckowski - zgodnie z opracowaniem pt. „Opracowanie ekofizjograficzne do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego” (Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska, Katowice, 2015).

Wpływ eksploatacji inwestycji jaką jest linia kolejowa dotyczy głównie jej funkcjonowania jako bariery utrudniającej migrację fauny. Przecinanie siedlisk przez inwestycje liniowe powoduje bowiem ich fragmentację. Dodatkową przeszkodę dla małych zwierząt mogą ponadto stanowić elementy odwodnieniowe towarzyszące linii kolejowej, które potencjalnie mogą stanowić również pułapki dla małych zwierząt, szczególnie płazów.

W otoczeniu inwestycji występują tereny leśne, tworzące dogodne warunki dla migracji zwierząt na omawianym terenie, takich jak np.: dzik europejski *Sus Scrofa*, lis rudy *Vulpes vulpes*, sarna *Capreolus capreolus*, jeleń europejski *Cervus elaphus*, zając *Lepus sp.* oraz dla płazów i gadów.

Zgodnie z raportem, badana linia kolejowa, w obecnym jej stanie i przy aktualnym, stosunkowo niewielkim natężeniu ruchu, nie stanowi bariery dla migracji ssaków, które przekraczają ją swobodnie na prawie całej długości oraz nie powoduje istotnej, mogącej mieć wpływ na stan populacji, śmiertelności zwierząt. Ponadto rozbudowa układów drogowych odbywać się będzie głównie na odcinkach położonych wśród zabudowań, czyli poza istotnymi siedliskami i szlakami migracji dzikich zwierząt. Jedynie przebudowa przejazdów Nr 3 (km linii 5+479) oraz Nr 4 (km linii 6+253) obejmujących łącznice ulicy Cegielnia Murcki i Szarych Szeregów odbędzie się głównie wśród terenów leśnych. Mając na względzie obecny zurbanizowany charakter terenu w rejonie projektowanych łącznic, niewielkie natężenie ruchu kolejowego (tj. ok. dodatkowych 8 pociągów na dobę), przebieg nowych dróg w skrajnych fragmentach terenów leśnych, w bezpośredniej bliskości terenu kolejowego, a także przystosowanie zwierząt do aktualnych warunków migracji w sąsiedztwie istniejącego układu drogowego i kolejowego uznać należy, iż w wyniku realizacji inwestycji nie nastąpi pogorszenie obecnych możliwości przemieszczania się zwierząt na omawianym terenie. Wobec powyższego nie zachodzi potrzeba wykonania przejść dla zwierząt dużych i średnich.

Niezależnie od powyższego, tut. organ określił warunki służące ochronie ww. grupy zwierząt podczas prowadzenia prac budowlanych. W celu zapobiegania nieumyślnemu zabijaniu zwierząt podczas wykonywania robót w pkt. II.16 nakazano, aby wszyscy pracownicy zostali przeszkoleni i poinformowani, przez nadzór przyrodniczy (teriolog, ornitolog, herpetolog, entomolog, chiropterolog), o sposobie postępowania w przypadku stwierdzenia na terenie budowy zwierząt. Ponadto prace budowlane muszą być prowadzone w sposób umożliwiający spontaniczne przemieszczanie się zwierząt ze stref zagrożenia, np. poprzez skarpowanie wykopów, które ułatwi wydostawanie się z nich uwięzionych zwierząt lub zastosowanie punktowych pochylni, np. z desek, umożliwiających wydostanie się fauny. W przypadku stwierdzenia przez nadzór przyrodniczy występowania małych zwierząt i płazów w rejonie prowadzonych prac, plac budowy należy zabezpieczyć wygradzeniem tymczasowym. Wygradzenie, jeśli nadzór przyrodniczy podejmie taką decyzję, należy przemieszczać w miarę postępu prac, stosując się do jego wskazań, w sposób zapobiegający przedostawaniu się małych zwierząt, w tym płazów i gadów na teren budowy. Wygradzenia wykonać należy pod nadzorem przyrodniczym z geotkaniny, folii lub płótka wykonanego z siatki stalowej o oczkach wielkości maksymalnie 5 mm x 5 mm, o wysokości nie mniejszej niż 50 cm w części nadziemnej, zakończonych dodatkowo 10 cm przewieszka

skierowaną „na zewnątrz”. Część podziemna ogrodzenia powinna być wkopana na głębokość nie mniejszą niż 30 cm. Wolne końce ogrodzeń należy zakończyć U – kształtnymi zawrotkami.

Jeżeli pomimo zastosowanych rozwiązań zwierzęta przedostaną się na plac budowy, zostaną one odłowione i przeniesione do odpowiednich siedlisk, poza rejon objęty inwestycją. Ponadto miejsca mogące stanowić pułapki dla płazów, gadów i drobnych ssaków (wykopy, zagłębienia wypełnione wodą, zastoiska i zalewiska, koleiny, rowy) poddawane będą regularnym kontrolom, w okresie wiosennych i jesiennych migracji, tj. od 15 lutego do 15 maja oraz od 15 września do 15 listopada dwa razy dziennie (rano i wieczorem), w pozostałym okresie raz dziennie. Przy wyborze miejsca, do którego zwierzęta zostaną przeniesione należy wziąć pod uwagę wskazania nadzoru przyrodniczego oraz możliwość ich przetrwania we właściwym stanie ochrony na nowym stanowisku, również z uwzględnieniem czynników antropogenicznych.

Zastosowanie powyższych rozwiązań skutecznie ograniczy wpływ etapu budowy przed nieumyślnym zabijaniem zwierząt.

W trakcie rocznego monitoringu badanego obszaru stwierdzono w sumie 9 gatunków płazów oraz 3 gatunki gadów tj.: ropucha szara *Bufo bufo*, ropucha zielona *Bufo viridis*, żaby zielone *Rana esculenta complex*, traszka zwyczajna *Lissotriton vulgaris* i jaszczurka zwinka *Lacerta agilis*.

Ponadto w bliskim sąsiedztwie linii kolejowej, w rejonie prowadzonych prac, w zagłębieniu pod liniami wysokiego napięcia (w kilometrze 5+000 - 5+040, strona lewa), zidentyfikowano miejsce rozrodu rzekotki (*Hyla arborea* lub *orientalis*) oraz traszki grzebieniastej – stwierdzono tu aż 60 godujących osobników tego gatunku. Ponadto miejsce to jest też miejscem rozrodu żab z kompleksu żab zielonych.

W związku z powyższym, w celu minimalizacji negatywnego wpływu planowanych prac budowlanych na siedlisko rozrodcze, podczas prac budowlanych zastosowane zostaną tymczasowe płotki herpetologiczne. Płotki zlokalizowane zostaną w km linii kolejowej ok. 4+845 do 6+312 obustronne. Ogrodzenie powinno istnieć w okresie od 15 lutego do 15 listopada być stabilne oraz mieć trwały naciąg, aby nie dopuścić do fałdowania, które obniża jego efektywność. Wygradzenie powinno być wykonane z geotkaniny, folii lub płotka wykonanego z siatki stalowej o oczkach o wielkości maksymalnie 0,5 cm x 0,5 cm, mieć wysokość nie mniejszą niż 50 cm ponad powierzchnię gruntu, być osadzone w gruncie na głębokość nie mniejszą niż 30 cm i być wyposażone w przewieszkę o szerokości minimum 10 cm, skierowaną „na zewnątrz” od placu budowy. Wolne końce ogrodzeń należy zakończyć U – kształtnymi zawrotkami.

Ponadto stwierdzone w kilometrze 5+000 - 5+040, strona lewa siedlisko rozrodcze płazów i gadów, na czas prowadzonych prac w bliskim jego sąsiedztwie, zostanie oznaczone taśmą ostrzegawczą. Jak wynika z raportu w rejonie tym, w razie konieczności, będzie dokonywana korekta wysokości zawieszenia przewodów. Słup linii wysokiego napięcia zlokalizowany jest w odległości ponad 80 metrów od siedliska płazów i prowadzi do niego odrębna droga dojazdowa. W związku z tym w trakcie prowadzenia prac ruch pojazdów nie będzie odbywał się w bezpośrednim otoczeniu ww. stanowiska herpetofauny. W raporcie wskazano, że taśma ostrzegawcza zamontowana zostanie od kilometra ok. 5+000 po wyznaczonej granicy inwestycji w kierunku południowo wschodnim na długości około 23 m, następnie wzdłuż granicy zajęcia czasowego pod prace na linii wysokiego napięcia w kierunku północno wschodnim na odcinku o długości ok. 5 m, potem po zewnętrznej stronie obszaru ze

stagnującą wodą, przy czym taśma ostrzegawcza powinna być zlokalizowana nie bliżej niż 2 m od granicy lustra wody, wygradzenie to powinno następnie ponownie łączyć się z granicą zajęcia czasowego, a szacunkowa długość tego odcinka wynosić ok. 45 m. Końcowy odcinek wygradzenia należy wykonać wzdłuż granicy zajęcia czasowego w kierunku północno-wschodnim na odcinku o długości ok. 10 m. Jak wskazano w pkt II.16.5 nadzór herpetologiczny wskaże dokładne miejsce zamontowania oznakowania oraz sposób jego wykonania. Po zakończeniu robót taśmy ostrzegawcze należy zdemontować. Prawidłowo wykonane oznakowanie, nad realizacją którego czuwać będzie ekspert z nadzoru przyrodniczego, ograniczy negatywne oddziaływanie prac związanych z przebudową linii energetycznej na siedlisko rozrodcze płazów i gadów.

Jak wynika z inwentaryzacji, na drodze dojazdowej leśnej do stawu Dupina, na odcinku od km 10+600 do km 11+000 LK 142, stwierdzono intensywną migrację ropuchy szarej. W bezpośrednim otoczeniu siedliska nie będą wykonywane jednak żadne prace. Dopiero 100 m na południe i 190 m na północ od koryta rzeki Mleczna stawiane będą ekrany akustyczne. Ekrany stawiane będą po drugiej stronie linii kolejowej od kompleksu stawów Dupina, a prace z tym związane będą prowadzone z istniejących torów. Wykonanie inwestycji nie ingeruje więc w stwierdzone w okolicy stawów szlaki migracji i nie wpłynie na śmiertelność płazów w tym miejscu. Mając na względzie zasadę przezorności w raporcie zaproponowano, aby w okresie wzmożonych wędrówek wiosennych (III — IV) ograniczyć na tym odcinku ruch pojazdów poza torowiskiem. Biorąc jednak pod uwagę powyższe informacje oraz nałożony na inwestora warunek prowadzenia prac budowlanych pod nadzorem herpetologicznym, tut. organ odstąpił od nałożenia ww. warunku zaproponowanego przez inwestora.

W ramach planowanej inwestycji przepust P-4 zlokalizowany na cieku Dopływ w Ochojcu, w km LK142 ok. 3+642, dostosowany zostanie do pełnienia funkcji przejścia dla płazów. Dostosowanie ww. przepustu do pełnienia funkcji przejścia dla płazów podyktowane zostało jego lokalizacją w sąsiedztwie siedlisk płazów jak również możliwościami technicznymi. Jak wynika z raportu ze względu na jego położenie na terenie leśnym zarówno po wewnętrznej stronie pasów przeciwpożarowych oraz mniej niż 6 m od dolnej krawędzi nasypu, nie ma możliwości zaprojektowania w jego rejonie zieleni naprowadzającej (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury 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) – w związku z powyższym tut. organ odstąpił od nałożenia warunku w tym zakresie. Jednak położenie przepustu P-4 w terenie zadrzewionym powoduje, że migrujące w jego stronę zwierzęta nie napotkają barier w postaci dróg i innych obiektów budowlanych, które mogłyby utrudnić ich przemieszczanie się. Jak zapewniają autorzy raportu przepust ten będzie w pełni funkcjonalny bez dodatkowych nasadzeń zieleni naprowadzającej. Mając na uwadze powyższe tut. organ w sentencji decyzji pkt. II.16.7 wskazał, aby prace związane z adaptacją przepustu P4 do pełnienia funkcji przejścia dla zwierząt prowadzić pod nadzorem specjalisty herpetologa, stosując się do jego wskazań. Nadzór herpetologiczny wskaże bowiem docelowe parametry przejścia oraz sposób zagospodarowania terenu w obszarze najścia, a w przypadku stwierdzenia potrzeby wykonania ogrodzeń ochronno-naprowadzających, określi ich dokładną lokalizację, parametry oraz sposób wykonania.

Biorąc pod uwagę powyższe, nie przewiduje się, aby planowane zamierzenie miało istotny wpływ na drożność korytarzy ekologicznych. Mając na uwadze lokalizację projektowanej

infrastruktury kolejowej po trasie istniejącej linii kolejowej, niewielkie natężenie ruchu kolejowego oraz drogowego, należy uznać, że zwierzęta będą mogły nadal swobodnie przemieszczać się po analizowanym terenie.

Jak wynika z dokumentacji, w obszarze objętym inwentaryzacją przyrodniczą, stwierdzono przeloty oraz żerowanie 12 gatunków nietoperzy: borowca wielkiego *Nyctalus noctula*, karlika większego *Pipistrellus nathusii*, karlika malutkiego *Pipistrellus pipistrellus*, karlika drobnego *Pipistrellus pygmaeus*, karlika *Pipistrellus* sp., borowca leśnego *Nyctalus leisleri*, mroczka pozłocistego *Eptesicus nillsonii*, mroczka późnego *Eptesicus serotinus*, mroczka/borowca *Eptesicus/Nyctalus*, gacka *Plecotus* sp., nocka *Myotis* sp. i nocka rudego *Myotis daubentonii*. Nie odnaleziono miejsc zimowania i miejsc przebywania kolonii rozrodczych na terenie objętym rozpoznaniem przyrodniczym. Najcenniejsze dla nietoperzy, stwierdzone na terenie planowanej inwestycji obszary, to odcinki zlokalizowane w kilometrze linii kolejowej ok.:

- 10+900 – 11+100 – rejon rzeki Mleczna i Stawu Dupina, wraz z rozlewiskami i obszarem leśnym - szlak migracji w poprzek torowiska pomiędzy terenami zurbanizowanymi i terenami leśnymi, miejsce żerowania nad wodami zbiornika i cieków oraz w terenie zalesionym, a także prawdopodobne miejsce przebywania kolonii letniej borowców wielkich (*Nyctalus noctula*) - obserwowano do kilku osobników podczas porannego rojenia i wczesnych wylotów wieczornych, nie udało się zlokalizować miejsca kryjówki, które znajduje się prawdopodobnie poza buforem inwentaryzacji;
- 5+700 – 7+100 – korytarz migracyjny i istotne żerowisko okresu letniego wzdłuż torowiska i strefy ekotonowej pogranicza torowiska i kompleksu leśnego. Obserwowano tu wysoką aktywność żerowiskową nietoperzy w okresie rozrodu i rozpadu kolonii letnich, przeloty wzdłuż linii kolejowej i żerowanie w kompleksie leśnym;
- 2+900 – 4+500 – teren żerowiskowy – obserwowane były przeloty z żerowaniem wzdłuż linii kolejowej i aktywność żerowiskowa w strefie ekotonowej kompleksu leśnego, a także potencjalne miejsce przebywania kolonii letniej/rozrodczej - z uwagi na wysoką aktywność w pierwszej części nocy i tuż po zachodzie słońca, głównie nietoperzy z grupy *Eptesicus*. Nie obserwowano porannego rojenia i nie udało się zlokalizować kryjówki nietoperzy w kompleksie leśnym lub pobliskich budynkach. Jak wynika z raportu możliwe, że kolonia ma schronienia kilkaset metrów dalej, na terenie zurbanizowanym.

W celu minimalizacji negatywnego wpływu etapu budowy oraz eksploatacji inwestycji na ww. gatunki nietoperzy, wynikającego głównie z wpływu oświetlenia na otoczenie, ważne jest, aby na etapie realizacji inwestycji do oświetlenia zaplecza budowy zastosować odpowiednie oświetlenie, polegające na ukierunkowaniu tymczasowego oświetlenia na obszary robocze oraz ograniczeniu pracy do niezbędnego minimum. W związku z powyższym w pkt. II.9 decyzji nałożono na inwestora warunek w tym zakresie. Określenie barwy światła o ograniczonej emisji promieniowania ultrafioletowego (UV) i niebieskiego na etapie realizacji przedsięwzięcia, umożliwi przede wszystkim ograniczenie aktywności owadów. Z kolei mniejsza ilość owadów w rejonie elementów oświetleniowych, pośrednio wpływa na mniejszą efektywność wabienia nietoperzy, co może przyczynić się do zmniejszenia ich śmiertelności, w obszarach przedsięwzięcia, gdzie prowadzone będą prace inwestycyjne. Z kolei zastosowanie opraw świetlnych o kierunkowej wiązce światła, umożliwi zmniejszenie efektu zanieczyszczenia światłem na tereny sąsiadujące podczas prowadzenia prac budowlanych czy też późniejszej eksploatacji przedsięwzięcia. Jest to istotne również dla fauny, przyczyni się bowiem do ograniczenia wpływu inwestycji na rytm dobowy zwierząt, zwłaszcza prowadzących nocny tryb życia, występujących na sąsiednich terenach leśnych czy też nadrzecznych.

Mając na uwadze możliwe występowanie na terenie inwestycji i w zasięgu jego oddziaływania miejsc rozrodczych nietoperzy, jak również występowanie miejsc, które mogą stwarzać dogodne warunki jako schronienia letnie i zimowe tej grupy ssaków, m.in. przepusty, kierując się zasadą przezorności, w pkt II.15 nakazano, aby przed wykonaniem prac rozbiórkowych skontrolować te obiekty pod kątem ich wykorzystywania jako siedliska lęgowe i schronienia nietoperzy, ale również ptaków. Kontroli dokonać ma specjalista chiropterolog oraz ornitolog z nadzoru przyrodniczego, nie wcześniej niż 3 dni przed rozpoczęciem prac rozbiórkowych. W przypadku ich stwierdzenia nadzór przyrodniczy zadecyduje o dalszym sposobie postępowania, m.in. o konieczności wstrzymania prac i uzyskaniu odpowiedniego zezwolenia na realizację czynności zakazanych w stosunku do chronionych gatunków zwierząt. Dopiero po uzyskaniu tej zgody będzie można przystąpić do rozbiórki obiektu oraz usuwania zieleni.

Linia kolejowa Nr 142 przecina ciek wodne oraz liczne rowy (Rów RBN1, Ciek Dopływ w Ochojcu, Rów RBN2, Ciek Ślepotka, Rów RBN3, Rów RBN4, Rów RBN5, rów RBN6, ciek Rów Matownik oraz rzekę Mleczna).

Jak wynika z raportu podczas przeprowadzania rozpoznania ichtiologicznego, na badanym obszarze ciek wodne w większości były suche lub nie spełniały warunków do bytowania ryb i minogów. Badania ichtiofauny przeprowadzono na siedmiu stanowiskach badawczych. Dwa z wytypowanych stanowisk (rzeka Kłodnica i dopływ w Ochojcu) okazały się całkowicie wyschnięte i tym samym nie spełniały warunków do bytowania ryb i minogów. Na czterech stanowiskach tj. rzeka Ślepotka, rzeka Mleczna, rów Matownik i Kanał Murckowski, ze względu na wpływ antropopresji (najprawdopodobniej zanieczyszczenia komunalne), nie stwierdzono występowania ichtiofauny. Jedynie na jednym stanowisku (zbiornik wodny o powierzchni ok. 0,5 ha stanowiący źródło rzeki Ślepotki), oddalonym o ok. 130 m od planowanej inwestycji (na wysokości km LK 142 ok. 5+200) stwierdzono występowanie szczupaka – *Esox lucius*. Mając na uwadze powyższe oraz zakres planowanych prac w korytach cieków tut. organ odstąpił od nałożenia warunków minimalizujących negatywne oddziaływanie etapu budowy na ichtiofaunę.

Realizacja inwestycji wymagać będzie wykonania zbiornika retencyjnego otwartego, którego lokalizację przewidziano w km 6+200 linii kolejowej 142 (rejon skrzyżowania linii kolejowej z ul. Szarych Szeregów). Z uzupełnienia raportu wynika, że obiekt ten nie będzie przystosowany do bytowania płazów, gadów oraz pozostałych grup zwierząt. Analiza uwarunkowań lokalizacyjnych wskazuje bowiem, że zbiornik zlokalizowany pomiędzy szlakami komunikacyjnymi, pozostawałby izolowany od siedlisk sąsiednich, a próby migracji do i z niego, obarczone byłyby dużym ryzykiem śmierci na jezdniach sąsiednich dróg. W związku z powyższym przewidziano wykonanie wokół niego ogrodzenia o wysokości min. 2,4 m wkopanego w grunt na głębokość min. 30 cm. Wygrodenie takie (pkt IV.8) powinno zostać wykonane za pomocą siatki stalowej o zmiennej wielkości oczek (zmniejszającej się ku dołowi) przy czym do wysokości 50 cm od poziomu gruntu wymiar oczek ma wynieść 5 mm x 5 mm (wysokość x szerokość) oraz przewieszkę (odgięcie siatki) skierowaną na zewnątrz o szerokości 10 cm. W dolnej części ogrodzenia dopuszcza się zintegrowanie go z płótkami dla płazów, o sztywnej konstrukcji, wykonanymi z: ogrodzeń pełnych lub siatki stalowej o oczkach wielkości maksymalnie 5 mm x 5 mm lub folii polimerowej lub geotkaniny, o wysokości 50 cm w części nadziemnej, zakończonej dodatkowo 10 cm przewieszką skierowaną „na zewnątrz”. Część podziemna ogrodzenia powinna być wkopana na głębokość ok. 30 cm. Wykonane w powyższy sposób ogrodzenie

uniemożliwi przedostawanie się płazów, gadów jak również zwierząt średnich i dużych do zbiornika.

W ramach inwestycji przewidziano, m.in. zmianę przebiegu istniejących dróg, budowę skrzyżowań, budowę przejść podziemnych dla pieszych, co wiązać się będzie z przebudową oraz budową systemu odwodnienia. Mając zatem na uwadze ochronę zwierząt, w szczególności małych i drobnych ssaków oraz płazów i gadów, wszelkie urządzenia systemu odwodnienia należy zaprojektować tak aby nie stanowiły bezwzględnych pułapek dla drobnych zwierząt. W związku z powyższym w pkt IV. 6 nałożono warunek, aby ewentualne elementy urządzeń kanalizacyjnych zabezpieczyć w sposób utrudniający wpadanie drobnej zwierzyny, w tym płazów do wnętrza tych obiektów (np. kraty), przyjmując rozwiązania kompromisowe pomiędzy wymaganiami ochrony, a wymaganiami hydrologicznymi. Wielkość oczek krat na otworach wlotowych (odstępów między prętami) powinna zapewnić przynajmniej zatrzymywanie dorosłych płazów. Powyższe rozwiązania należy stosować w uzgodnieniu z nadzorem herpetologicznym na etapie budowy (pkt II.16.3). Rozwiązaniem minimalizującym efekt barierowy oraz śmiertelność płazów na etapie eksploatacji linii kolejowej będzie również stosowanie odwodnienia z wykorzystaniem rowów trawiastych lub szczelnej kanalizacji z wykorzystaniem płytkich i zabezpieczonych korytek, co zapewni zwierzętom swobodne przemieszczanie się w poprzek torowiska.

W decyzji nałożono także warunek (pkt III.2a) zobowiązujący Inwestora do przekazania Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Katowicach danych dotyczących dokładnej lokalizacji i parametrów adaptowanego do pełnienia funkcji przejścia dla zwierząt obiektu inżynierskiego, sposobu wykonania zagospodarowania jego powierzchni oraz terenu wokół, w tym także zasięgów ewentualnie zastosowanych wygradzeń ochronno-naprowadzających. Dane w tym zakresie będą pomocne przy zabezpieczeniu tych miejsc i elementów, na etapie późniejszego zagospodarowania obszaru.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją w trakcie badań terenowych przeprowadzonych w okresie od marca 2023 r. do stycznia 2024 r., na terenie realizacji zamierzenia zinwentaryzowano ok. 91 gatunków ptaków. Niemal wszystkie gatunki ptaków występujące w kraju podlegają ochronie gatunkowej. Zgodnie z art. 52 ustawy o ochronie przyrody oznacza to zarówno ochronę samych osobników, ich jaj, postaci młodocianych, jak i zakaz niszczenia ich gniazd oraz siedlisk lub ostoi, będących ich obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania. Większość z nich to gatunki pospolite i szeroko rozpowszechnione, typowe dla terenów leśnych, zadrzewień oraz terenów miejskich.

Jak wynika z raportu w bezpośrednim sąsiedztwie torowiska w obszarze przebiegającym przez tereny leśne (tj. od km LK142 ok. 2+400 do km ok. 8+300), stwierdzono rewiry występowania dzięcioła dużego *Dendrocopos major*, dzięciołka *Dryobates minor*, dzięcioła zielonosiwego *Picus canus*, dzięcioła zielonego *Picus viridis*, dzięcioła średniego *Dendrocopos medius*, dzięcioła czarny *Dryocopus martius* oraz innych ptaków leśnych takich jak siniak *Columba oenas*, puszczyk *Strix aluco*, muchołówka białoszysza *Ficedula albicollis*, kowalik *Sitta europaea* czy gatunki pełzaczy *Certhia brachydactyla*, *Certhia familiaris*. W buforze badań na nielicznych terenach podmokłych lub zbiornikach wodnych stwierdzono nieliczne gatunki typowo wodne, takie jak perkozek *Tachybaptus ruficollis*, wodnik *Rallus aquaticus*, kokoszka *Gallinula chloropus*. Ponadto w dolinie rzeki Ślepiotki zinwentaryzowano jedną parę łęgową pliszki górskiej *Motacilla cinerea*.

W związku z powyższym nakazano (pkt II.12), aby wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków lub po uprzednim potwierdzeniu przez specjalistę ornitologa

braku lęgów gatunków chronionych. Kontrolę należy przeprowadzić nie wcześniej niż 3 dni przed rozpoczęciem prac, ponieważ pozwoli to na uzyskanie aktualnych danych dotyczących zasiedlenia roślinności przez ornitofaunę oraz zminimalizowanie możliwości zasiedlenia przez ptaki skontrolowanych już miejsc. W przypadku wykrycia lęgów gatunków chronionych należy zaprzestać wycinki do czasu stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wyprowadzenia młodych z gniazda i uzyskania odrębnego zezwolenia, w trybie art. 56 ustawy o ochronie przyrody, na czynności podlegające zakazom (ze względu na zakaz niszczenia gniazd i siedlisk, nawet w przypadku opuszczenia ich przez ptaki). Inwestycja przebiega głównie w śladzie istniejącej linii kolejowej, a nieznaczne zajęcie terenu wynikać będzie z projektowanego układu drogowego zapewniającego skomunikowanie terenów przyległych do linii kolejowej nr 142. Pomimo skali planowanej wycinki i zajętości dodatkowego terenu biologicznie czynnego, inwestycja nie spowoduje znaczącej utraty siedlisk ptaków w skali, która zagrażałaby ich lokalnym populacjom oraz wpłynęła znacząco na właściwy stan ochrony gatunków. Ptaki będą mogły przenieść się poza obszar prowadzonych robót w inne tereny, dogodne do zakładania lęgów, żerowania czy odpoczynku. W sąsiedztwie inwestycji, znajduje się bowiem szereg biotopów, nie objętych wpływem planowanego przedsięwzięcia, gdzie ptaki mogą znaleźć korzystne warunki bytowania. Rozwiązania ograniczające negatywne oddziaływanie zamierzenia na ptaki powinny zatem koncentrować się na zapobieganiu niszczenia lęgów na etapie jej realizacji. Realizacja inwestycji wymagać będzie wycinki drzew dziuplastych, na których łącznie znajduje się ok. 30 dziupli. Mając na względzie ochronę awifauny obszaru, Inwestor przewiduje wywieszenie w obrębie drzew nie przewidzianych do wycinki budek lęgowych dla ptaków. Opierając się na danych przedstawionych w raporcie i jego uzupełnieniach tut. organ w pkt. II.14 określił więc wymaganą minimalną liczbę oraz rodzaj budek lęgowych. Rodzaje budek zostały zaproponowane na podstawie listy gatunków ptaków, stwierdzonych podczas inwentaryzacji przyrodniczej, która wśród dziuplaków wykazała obecność m.in. sikor, muchołówek, kowalika. Spełnienie wymagań określonych w ww. warunku wpłynie na udatność zasiedlenia budek przez ptaki, a odpowiednia ich lokalizacja stworzy bezpieczne warunki dla zasiedlających je ptaków. Szczegółowe miejsca montażu odpowiednich skrzynek lęgowych dla ptaków wskaże ornitolog z nadzoru przyrodniczego, po uzgodnieniu z właściwym miejscowo nadleśniczym lub zarządcą terenu. Miejsca ich wywieszenia muszą odpowiadać wymaganiom biologicznym i ekologicznym poszczególnych gatunków. Ornitolog będzie sprawował kontrolę nad prawidłowością ich lokalizacji oraz montażu. Jednocześnie, określony w pkt. III.1 obowiązek wykonywania czyszczenia oraz naprawy lub wymiany uszkodzonych budek lęgowych przez okres 10 lat, na etapie eksploatacji inwestycji, pozwoli na osiągnięcie celu zakładanego przy wykonywaniu kompensacji i zagwarantuje jej skuteczność w dłuższym okresie czasu.

W ramach inwestycji planowana jest budowa ekranów akustycznych oraz wiat peronowych. Mając zatem na uwadze ochronę awifauny przeźroczyste ekrany akustyczne i wiaty peronowe należy, zgodnie z warunkiem pkt IV.7, oznakować pionowymi pasami w kolorze czarnym lub białym o szerokości min. 2 cm, umieszczonych w odległości 10 cm od siebie, na całej wysokości elementu. Takie oznakowanie pozwoli ptakom wcześniej zauważyć przeszkodę i bezpiecznie ominąć tego typu barierę przestrzenną. Właściwe oznakowanie ekranów akustycznych zmniejszy śmiertelność ptaków, w szczególności w miejscach ich przelotów i żerowania.

Szata roślinna wzdłuż całej planowanej do przebudowy i rozbudowy infrastruktury kolejowej jest charakterystyczna dla terenów leśnych jak równie krajobrazu zmienionego

antropogenicznie, terenów kolejowych, zabudowy mieszkaniowej, oraz nieużytków w dużej mierze porośniętych samoistnie przez zadrzewienia i krzewy.

Podczas inwentaryzacji stwierdzono jedno punktowe stanowisko rośliny objętej ochroną częściową kolidujące z zakresem inwestycji, tj. stanowisko orlika pospolitego *Aquilegia vulgaris* zlokalizowane w km LK142 ok. 10+400. Ponadto w sąsiedztwie linii kolejowej nr 142 stwierdzono 2 stanowiska występowania roślin objętych ochroną, tj. pióropusznik strusi *Matteuccia struthiopteris* występujący na wysokości LK142 ok. 10+600 w odległości ok. 4 m od linii kolejowej oraz kosaciec syberyjski *Iris sibirica* występujący na wysokości LK142 ok. 9+800 w odległości ok. 14 m. Stanowiska ww. roślin stwierdzono w pobliżu zabudowań, poza typowymi dla tych gatunków siedliskami. Pióropusznik strusi został zidentyfikowany w ogrodzie przydomowym, a stanowisko kosaćca przy rowie na tyłach ogrodu przydomowego. Jak wynika z raportu obecność tego gatunku na terenie planowanej inwestycji wykazuje cechy pochodzenia antropogenicznego, wobec czego utrata pojedynczych stanowisk tych gatunków roślin nie będzie miało istotnego znaczenia dla zachowania walorów przyrodniczych omawianego terenu. Odstąpiono zatem od nałożenia obowiązku ich wygrodzenia czy innego zabezpieczenia.

W otoczeniu inwestycji stwierdzono występowanie gatunków roślin inwazyjnych obcego pochodzenia (IGO), określonych w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 grudnia 2022 r. w sprawie listy inwazyjnych gatunków obcych stwarzających zagrożenie dla Unii i listy inwazyjnych gatunków obcych stwarzających zagrożenie dla Polski, działań zaradczych oraz środków mających na celu przywrócenie naturalnego stanu ekosystemów (Dz. U. z 2022 r. poz. 2649), m. in. rdestowca ostrokończystego *Reynoutria japonica* (24 stanowiska), rdestowca sachalińskiego *Reynoutria sachalinensis* (1 stanowisko), barszczu Mantegazziego *Heracleum mantegazzianum* (1 stanowisko) i niecierpka gruczołowatego (himalajskiego) *Impatiens glandulifera* (3 stanowiska).

Gatunki inwazyjne stanowią duże zagrożenie dla różnorodności biologicznej. Skutecznie konkurując z rodzimą roślinnością ograniczają jej rozwój, a w przypadku wielu gatunków uniemożliwiają ich regenerację. Rozprzestrzenianiu gatunków obcych sprzyjają wszelkie zaburzenia zachodzące w środowisku: prace ziemne, a także wyrzucanie całych roślin lub ich fragmentów. W ramach nadzoru botanicznego na etapie realizacji zamierzenia narzucony został zatem obowiązek: kontroli terenu inwestycji pod kątem występowania tam gatunków roślin obcych i inwazyjnych oraz podejmowania działań mających na celu uniemożliwienie ich rozprzestrzeniania się.

Zwracam jednak uwagę, że określone w pkt. II.17 decyzji warunki postępowania w przypadku stwierdzenia obecności w miejscu realizacji przedsięwzięcia inwazyjnych gatunków roślin dotyczą wyłącznie inwazyjnych gatunków obcych innych niż: inwazyjne gatunki obce stwarzające zagrożenie dla Polski, inwazyjne gatunki obce stwarzające zagrożenie dla Unii oraz inwazyjne gatunki obce, które prawdopodobnie spełniają kryteria uznania ich za stwarzające zagrożenie dla Unii, o których mowa odpowiednio w art. 2 pkt 7 i 8 oraz art. 29 ustawy z dnia 11 sierpnia 2021 r. o gatunkach obcych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1589, z późn. zm.), bowiem postępowanie z nimi jest regulowane przez przepisy tej ustawy i w postępowaniach odrębnych od postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Nad pracami związanymi z usuwaniem inwazyjnych gatunków obcych będzie czuwał nadzór botaniczny, aby przypadkowo nie rozprzestrzeniać ich w analizowanym obszarze.

W przypadku natomiast, gdy na terenie zamierzenia zidentyfikowane zostaną stanowiska inwazyjnych gatunków obcych stwarzających zagrożenie dla Polski, inwazyjnych gatunków

obcych stwarzających zagrożenie dla Unii czy inwazyjnych gatunków obcych, które prawdopodobnie spełniają kryteria uznania ich za stwarzające zagrożenie dla Unii, należy ten fakt niezwłocznie zgłosić organowi właściwemu ze względu na miejsce stwierdzenia obecności tego IGO w środowisku, tj. Prezydentowi Miasta Katowice - zgodnie z art. 15 ust. 1 ustawy o gatunkach obcych.

Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wycinką ok. 2550 sztuk drzew, ok. 2,2 ha krzewów oraz 2 ha zadrzewień. Otoczenie inwestycji stanowią głównie lasy różnych typów siedliskowych, np.: las mieszany świeży, las mieszany wilgotny, bór mieszany świeży. Drzewostan występujący w ww. zbiorowiskach tworzą typowe gatunki rodzime. Najliczniej pojawia się dąb i sosna zwyczajna, bardzo liczna jest uprawa brzozy brodawkowatej, klonu jaworu, jesionu wyniosłego. W wilgotnych lub podmokłych fragmentach siedlisk dominuje olcha czarna. Wycinka drzew wynika głównie z konieczności budowy nowych oraz przebudowy istniejących dróg czy obiektów inżynierskich, a także zapewnienia normatywnych pasów technicznych, których utrzymanie na etapie eksploatacji wymaga usunięcia zadrzewień. W ocenie tut. organu, zakładana skala usunięcia roślinności (w tym drzewiastej), przy uwzględnieniu pozostałej powierzchni leśnej nie przewidzianej do wycinki, nie wpłynie znacząco negatywnie na środowisko przyrodnicze w rejonie inwestycji, ani nie spowoduje istotnej zmiany walorów krajobrazowych w rejonie przedsięwzięcia. Z uwagi na powyższe oraz konieczność zachowania widoczności projektowanej linii kolejowej wynikającej z odrębnych przepisów, w ramach planowanego przedsięwzięcia nie przewidziano wykonania nasadzeń zastępczych, dlatego też tut. organ nie określił warunków w tym zakresie.

Etap realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia wiązać się będzie z ryzykiem uszkodzeń systemu korzeniowego oraz kory drzew i krzewów rosnących w bezpośrednim sąsiedztwie planowanych prac, nie przewidzianych do wycinki. Z tego względu szczególną uwagę trzeba zwrócić na zabezpieczenie ww. drzew i krzewów, które rosną w bezpośrednim sąsiedztwie pasa budowy. Zgodnie z art. 87a ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, prace ziemne oraz inne prace wykonywane ręcznie, z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych, wykonywane w obrębie korzeni, pnia lub korony drzewa lub w obrębie korzeni lub pędów krzewu, przeprowadza się w sposób najmniej szkodzący drzewom lub krzewom. Natomiast w art. 22 pkt 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane wskazano, że do podstawowych obowiązków kierownika budowy należy protokolarne przejęcie od inwestora i odpowiednie zabezpieczenie terenu budowy wraz ze znajdującymi się na nim obiektami budowlanymi, urządzeniami technicznymi i stałymi punktami osnowy geodezyjnej oraz podlegającymi ochronie elementami środowiska przyrodniczego i kulturowego. Ww. przepisy obligują zatem zarówno wykonawcę robót, jak również inwestora, do zabezpieczenia drzew i krzewów, w sposób gwarantujący ich skuteczną ochronę przed zniszczeniem oraz by drzewa i krzewy przetrwały inwestycję w niepogorszonej kondycji. Oznacza to, że drzewa po zakończonej inwestycji nie tylko mają zachować żywotność, ale również nie mogą mieć widocznych objawów osłabienia kondycji. Dlatego też należy chronić całe drzewo, ze szczególnym naciskiem na ochronę systemu korzeniowego, który jest kluczowy dla zachowania jego żywotności. Specyfika rozwoju systemu korzeniowego oznacza, że nawet płytkie liniowe uszkodzenie może spowodować odcięcie korzeni i zniszczenie drzewa, dlatego już na etapie planowania inwestycji konieczne jest ustalenie strefy ochronnej. Szczegółowe zasady ochrony drzew nieprzeznaczonych do wycinki, uwzględniające powyższe wymagania zostały zatem określone w pkt. II.11. Ponadto w pkt. II.11, w celu ochrony roślinności nie przewidzianej do wycinki nakazano, aby zapleczka

budowy lokalizować w pierwszej kolejności na terenie kolejowym lub w obrębie terenów przekształconych antropogenicznie - tj. na odcinku od km ok. 2+060 do km ok. 2+150 LK142 strona prawa (otwarty teren położony poza obszarami zabudowanymi i leśnymi) oraz na odcinku od km ok. 7+550 do km ok. 8+350 LK142 strona prawa i lewa (teren kolejowy, położony poza obszarami zabudowanymi i leśnymi). Równocześnie dopuszczono lokalizację zapleczy w innych miejscach, jednak ich umiejscawianie wymaga uwzględnienia ich usytuowania poza zasięgiem rzutu pionowego koron drzew nieprzeznaczonych do wycinki i co najmniej w odległości 2 m na zewnątrz od tego zasięgu oraz poza bezpośrednim sąsiedztwem terenów zielonych i zadrzewionych. W ww. pracach obowiązkowa będzie ponadto obecność dendrologa z nadzoru przyrodniczego, co posłuży maksymalnemu ograniczeniu negatywnego oddziaływania inwestycji na roślinność, której usunięcie nie jest bezwzględnie konieczne dla zrealizowania przedsięwzięcia. W raporcie zapewniono, że na etapie realizacji przedsięwzięcia wdrożony nadzór przyrodniczy, zapewni szybkie podjęcie stosownych działań minimalizujących ewentualne negatywne oddziaływania związane z etapem budowy, w tym również na formy ochrony przyrody.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w zlewniach dwóch Jednolitych Części Wód Powierzchniowych (JCWP) o kodzie:

- 1) RW600006116159 Kłodnica od źródeł do Promnej (obszar dorzecza Odry, region wodny Górnej Odry),
- 2) RW200006211889 Mleczna (obszar dorzecza Wisły, region wodny Małej Wisły).

Jednolita część wód powierzchniowych RW600006116159 Kłodnica od źródeł do Promnej - stanowi silnie zmienioną część wód, o słabym potencjale ekologicznym - wskaźniki determinujące stan ekologiczny: OWO, przewodność, azot ogólny, azot amonowy, azot azotanowy, fosfor ogólny, fosfor fosforanowy (V), fitobentos, stan chemiczny poniżej dobrego - wskaźniki determinujące stan chemiczny: benzo(a)piren, fluoranten, kadm, nikiel, ołów, - 907, ocena stanu (ogólnego) - zły stan wód. Celem środowiskowym dla ww. JCWP jest umiarkowany potencjał ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [azot amonowy, fosforany, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C, IO]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w), fluoranten(w), kadm(w), nikiel(w), ołów(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Odstępstwa: z art. 4.4, 4.5 oraz 4.7 RDW.

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

- 1) rezerwat przyrody Ochojec – celem środowiskowym dla obszaru jest zachowanie łągu jako biotopu liczydła górskiego (wymaga zachowania naturalnych warunków wodnych).

Z przedłożonej dokumentacji wynika, że analizowana inwestycja nie wpłynie na możliwość nie osiągnięcia ww. celu środowiskowego.

- 2) zakres rzeczowy planowanego przedsięwzięcia będzie realizowany w minimalnej odległości ok. 0,33 km i nie będzie ingerować w przedmioty ochrony rezerwatu przyrody. W raporcie wykazano, że nie przewiduje się wpływu na gatunki i siedliska związane ze środowiskiem wodnym (płaty siedlisk łągowych czy liczydło górskie), z uwagi na położenie rezerwatu powyżej terenu inwestycji. Ponadto, z uwagi na niewielki zakres prac na cieku Ślepiotka (planowane umocnienie koryta na odcinku o łącznej długości ok. 7,2 m), przewidywane retencjonowanie wód opadowych i roztopowych w zbiornikach retencyjnych, realizacja inwestycji nie wpłynie na obecne, naturalne warunki wodne, a tym samym na osiągnięcie celu środowiskowego

jakim jest zachowanie łągu jako biotopu liczydła górskiego, zespół przyrodniczo-krajobrazowy Dolina Jamny - celem środowiskowym jest ochrona krajobrazu naturalnego i kulturowego; walorów widokowych lub estetycznych. Celem ochrony jest zachowanie wyjątkowo cennych fragmentów krajobrazu naturalnego.

Mając na uwadze odległość przedmiotowej inwestycji tj. ok. 5,0 km oraz jej charakter, uznać należy, że przedsięwzięcie nie wpłynie na zmianę krajobrazu analizowanej formy ochrony przyrody a tym samym na możliwość osiągnięcia ww. celu środowiskowego.

- 3) zespół przyrodniczo- krajobrazowy Uroczysko Buczyna - ochrona krajobrazu naturalnego i kulturowego; walorów widokowych lub estetycznych. Celem ochrony jest zachowanie bioróżnorodności na obszarze położonym pomiędzy dużymi aglomeracjami. Obszar chroniony obejmie kwaśną buczynę niżową ze związanymi z nią gatunkami roślin i zwierząt oraz starym drzewostanem z 22 drzewami pomnikowymi. Uznanie za zespół przyrodniczo-krajobrazowy ma służyć zabezpieczeniu dziedzictwa przyrodniczego regionu. Będzie również ważne ze względów dydaktycznych i naukowych.

Z przeprowadzonej oceny oddziaływania wynika, że z uwagi na odległość ok. 3 km i charakter analizowanej inwestycji, przedsięwzięcie nie wpłynie na zmianę krajobrazu ani nie zaburzy walorów widokowych i estetycznych analizowanej formy ochrony przyrody, a tym samym nie wpłynie na możliwość osiągnięcia ww. celu środowiskowego.

- 4) zespół przyrodniczo- krajobrazowy Źródła Kłodnicy- celem środowiskowym jest ochrona krajobrazu naturalnego i kulturowego; walorów widokowych lub estetycznych.

Z przeprowadzonej oceny oddziaływania wynika, że z uwagi na odległość ok. 30 m i charakter analizowanej inwestycji, a także oddzielenie terenu objętego pracami budowlanymi od przedmiotowej formy ochrony przyrody torem nie objętym pracami budowlanymi, realizacja inwestycji nie wpłynie na zmianę krajobrazu ani nie zaburzy walorów widokowych i estetycznych zpk Źródła Kłodnicy, a tym samym nie wpłynie na możliwość osiągnięcia ww. celu środowiskowego.

Jednolita część wód powierzchniowych RW200006211889 Mleczna –stanowi silnie zmienioną część wód, o umiarkowanym potencjale ekologicznym - wskaźniki determinujące stan ekologiczny to: BZT5, OWO, przewodność, azot ogólny, azot amonowy, fosfor ogólny, fitobentos, stan chemiczny dobry. Wskaźniki determinujące stan chemiczny: -907, ocena stanu (ogólnego) - zły stan wód. Celem środowiskowym dla ww. JCWP jest umiarkowany potencjał ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [azot amonowy, OWO, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C, IO]; poz. wskaźniki - II kl. jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D; dobry stan chemiczny. Odstępstwa: z art. 4.4, 4.5 oraz 4.7 RDW. Na terenie zlewni JCWP nie występują obszary przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, dla których utrzymanie lub poprawa stanu jest ważnym czynnikiem w ich ochronie.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją realizacja inwestycji wymagać będzie:

- rozbiórki i budowy nowego przepustu na Cieku Dopływ w Ochojcu km LK142 ok. 3+642; rzędne wlotu i wylotu z obiektu zostaną dostosowane do istniejących rzędnych koryta bez konieczności jego znaczącego pogłębiania. Koryto cieku zostanie ukształtowane do przekroju trapezowego o szerokości w dnie około 1,0 – 2,5 m i nachyleniu skarp 1:1,5 oraz umocnione w całości przy pomocy elementów betonowych (jak w stanie istniejącym). Prace te zostaną wykonane na długości ok. 8 m poniżej wylotu i 15 m powyżej wylotu. Ciągłość przepływu wody w cieku

w trakcie prowadzenia prac budowlanych zostanie zachowana poprzez zastosowanie tymczasowego koryta obiegowego tj. tymczasowe zarurowanie;

- umocnienia koryta ciekłu Ślepiotka w km LK142 ok. 5+456, na łącznej długości ok. 7,2 m tj. po ok. 3,6 m powyżej i poniżej projektowanego wylotu odwodnienia kolejowego (w tym peronu),
- przebudowy zarurowanego odcinka rowu Matownik (Malownik), będącego urządzeniem kanalizacyjnym, w km LK 142 ok. 8+925 wraz z zasypaniem jego koryta otwartego we fragmencie kolidującym z projektowaną drogą; przekroczenie linii kolejowej będzie realizowane w tym miejscu przy pomocy projektowanego zarurowania rowu.

Umocnienia te przewiduje się wykonać na możliwie krótkich odcinkach w nawiązaniu do obecnego stanu tj. przy użyciu elementów betonowych. Parametry oraz odcinki umacnianych koryt określono w punkcie IV.5 decyzji.

Stan techniczny pozostałych obiektów inżynierskich na przekraczanych ciekach i rowach nie wymaga ich rozbiórki, budowy oraz przebudowy, zatem pozostaną one bez zmian.

Realizacja inwestycji nie będzie również ingerowała w koryta tych cieków i rowów. Nie przewiduje się zatem regulacji koryt cieków jak również znaczącej zmiany przebiegu dna w układzie pionowym jak i poziomym. Konieczne będzie wykonanie prac konserwacyjnych na moście zlokalizowanym na rzece Mlecznej w km LK142 ok. 11+108, jednak nie przewiduje się prac w jej korycie, pozostanie on w stanie istniejącym.

W związku z powyższymi pracami budowlanymi spodziewać się można oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne w postaci zaburzenia przepływu wody, ryzyka przedostawania się do wód substancji chemicznych, zanieczyszczenia ich materiałami budowlanymi i innymi odpadami, które potencjalnie mogą wpływać na warunki wodne w rezerwacie przyrody Ochojec. Z dokumentacji wynika, że zaburzenie stosunków wodnych w wyniku realizacji inwestycji będzie lokalne i czasowe. Spodziewać się również można okresowego zwiększenia zawiesiny ogólnej w wodach. Nie mniej jednak uciążliwości generowane przez roboty budowlane na cieklu, ustąpią po wykonaniu robót. Zakłada się, iż prace te będą prowadzone przez wykonawcę robót w sposób minimalizujący uciążliwość na środowisko wodno-gruntowe. W fazie eksploatacji nie przewiduje się prowadzenia prac w cieklu mających wpływ na stan ww. JCWP.

Mając na uwadze konieczność ochrony wód powierzchniowych kolidujących z projektowaną inwestycją, w decyzji wprowadzono warunek (pkt. II.7) by w trakcie realizacji przedsięwzięcia wyeliminować wprowadzanie do koryt rzek i cieków ciężkiego sprzętu budowlanego. Jako że cieki wraz z ich otuliną biologiczną stanowią z zasady cenną ostoję bioróżnorodności, korytarze migracji oraz siedlisko występowania roślin i zwierząt związanych z wodami, prace w ich sąsiedztwie powinny być prowadzone ze szczególną ostrożnością. Ponadto kierując się zasadą przezorności nałożono na Inwestora obowiązek prowadzenia prac konserwacyjnych mostu na rzece Mlecznej w km LK142 ok. 11+108 (pkt. II.8) w sposób zabezpieczający przed zanieczyszczeniem doliny oraz koryta cieklu w okresie niskiego stanu wód płynących oraz zabezpieczenie koryta rzeki przed przedostaniem się ewentualnych zanieczyszczeń do wód (np. poprzez zastosowanie osłon, pomostów lub przy użyciu siatki zabezpieczającej).

Wody opadowe i roztopowe z odwodnienia analizowanego terenu nie będą wprowadzane bezpośrednio do wód powierzchniowych tylko będą kierowane do projektowanego systemu odprowadzania wód w związku z czym nie będą mieć wpływu na stan elementów biologicznych. Koncepcja projektowa uwzględnia budowę, m.in. odwodnienia wgłębnego (z wykorzystaniem m.in. drenażu kamiennego, drenokolektorów), budowę rowów

odwadniających. Wody opadowe i roztopowe pochodzące z obszaru niniejszej inwestycji odprowadzane będą do istniejących odbiorników tj. do Cieku Ślepiotka oraz do miejskiej kanalizacji deszczowej. Ze względu na brak możliwości bezpośredniego odprowadzenia wód opadowych z części zlewni do istniejących odbiorników, w ramach niniejszego zadania przewidziano także retencjonowanie wód opadowych i roztopowych w zbiornikach retencyjnych. Na obszarze niniejszej inwestycji planuje się zarówno budowę zbiornika retencyjnego otwartego przed zrzutem do odbiornika naturalnego (Ciek Ślepiotka), jak i zbiornika podziemnego przed zrzutem do istniejącej kanalizacji deszczowej miejskiej. W dokumentacji wykazano, że sposób odprowadzania wód deszczowych będzie bezpieczny dla środowiska i nie będzie stwarzał zagrożenia bezpośredniego zanieczyszczenia wód powierzchniowych, realizacja inwestycji przy prawidłowo prowadzonych pracach budowlanych oraz przestrzeganiu przepisów i norm nie będzie wpływała na potencjał ekologiczny cieków i stan chemiczny znajdujących się w obrębie zlewni. Zaprojektowane sposoby ujmowania wód opadowych i roztopowych nie zakłócą zatem osiągnięcia celów środowiskowych dla jednolitych części wód podziemnych zawartych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry.

W wyniku realizacji przedsięwzięcia warunki morfologiczne nie zostaną pogorszone. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe i ograniczone będzie do miejsca prowadzonych prac i nie doprowadzi do stałego upośledzenia funkcjonowania ekosystemów wodnych. Zastosowane rozwiązania projektowe uwzględniają zachowanie dynamiki przepływów w przekraczanym cieku oraz jego ciągłość i podstawowe parametry hydromorfologiczne. Prace budowlane będą prowadzone przy wykorzystaniu sprawnego technicznie sprzętu, a zaplecza budowy rozmieszczone poza korytami i doliną cieków. Dodatkowo na placu budowy obecny ma być również nadzór przyrodniczy, który dysponując wiedzą o aktualnych warunkach terenowych będzie oceniał zagrożenie i decydował o wyłączeniu dodatkowych cennych przyrodniczo terenów, z możliwości lokalizacji zapleczy budowy (pkt II.10), celem ich zabezpieczenia przed zniszczeniem czy zanieczyszczeniem. Zakres wykonywanych prac pozostanie bez wpływu na: temperaturę wody, warunki tlenowe, zanieczyszczenia organiczne oraz zasolenie, zakwaszenie i stężenie substancji biogennych. Dlatego nie przewiduje się pogorszenia stanu elementów fizykochemicznych cieku. W czasie prowadzonych prac może wystąpić jedynie czasowa zmiana parametrów fizyko - chemicznych wód cieku, w zakresie zawiesiny ogólnej (zamulenie koryta). Będzie to jednak oddziaływanie czasowe, które po zakończeniu robót całkowicie zaniknie. Prace prowadzone w fazie budowy nie będą związane z wprowadzaniem substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego wchodzących w skład grupy wskaźników chemicznych, dlatego nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na stan chemiczny cieku.

Na potrzeby dojazdu do miejsc prowadzonych robót budowlanych wykorzystane będą w miarę możliwości istniejące drogi. Co więcej, zgodnie z dokumentacją, maksymalna ilość prac wykonywana ma być z ławy torowiska. Niemniej zamierzenie będzie wymagało przekształcenia powierzchni w obrębie terenu realizacji inwestycji. W dokumentacji dokonano analizy uwarunkowań terenowych oraz zasadności wyłączenia określonych miejsc z możliwości lokalizacji baz materiałowo-sprzętowych. Tut. organ analizując powyższe, mając na względzie ochronę drzew (minimalizując m.in. ryzyko uszkodzenia lub zniszczenia zieleni), cieków wodnych i ich dolin (w szczególności ograniczając ryzyko zanieczyszczenia wód oraz zasypywania ich brzegów i miejsc umożliwiających migrację zwierząt) oraz zminimalizowanie oddziaływania inwestycji na wskazane przez nadzór przyrodniczy siedliska, wskazał tereny dopuszczone do wyznaczania zapleczy budowy (pkt. II.10).

Ze względu na zakres prowadzonych prac i uwarunkowania przyrodnicze terenu inwestycji w decyzji określono zasady zapewnienia nadzoru przyrodniczego w trakcie jej realizacji prowadzonego przez specjalistów: botanika, dendrologa, entomologa, ornitologa, herpetologa, teriologia, chiropterologa. W pkt II.18 określono również zakres obowiązków i ramy czasowe prowadzenia poszczególnych nadzorów. Obowiązkiem nadzoru przyrodniczego będzie, m.in. zabezpieczenie terenu budowy, jeżeli warunki siedliskowe ulegną zmianie, np. pojawią się nowe zastoiska wody czy na terenie budowy stwierdzone zostaną płazy. Zadaniem nadzoru przyrodniczego będzie również wskazanie konieczności zastosowania zabezpieczeń, kierując się aktualnymi uwarunkowaniami terenowymi oraz rzeczywistym, stwierdzonym w danym sezonie występowaniem migracji płazów. W decyzji określone zostały również parametry jakie powinny mieć wygradzenia herpetologiczne, aby skutecznie spełniały one swoją rolę. W przypadku wszystkich wygradzeń szczególną uwagę zwracać należy na to, że aby gwarantowały skuteczną ochronę małych zwierząt, muszą być szczelne, stabilne, z trwałym naciągami, aby nie dopuścić do fałdowania, które obniża ich efektywność. Niezbędne są regularne kontrole ogrodzeń i w razie stwierdzenia ich wad – natychmiastowe naprawy. Ponieważ zawsze istnieje ryzyko, że pomimo podjętych środków ostrożności część zwierząt przedostanie się na teren realizacji przedsięwzięcia, nałożono jednocześnie obowiązek regularnych kontroli terenu budowy przez nadzór herpetologiczny i teriologiczny, ze szczególnym uwzględnieniem miejsc mogących stanowić pułapki dla płazów i innych małych zwierząt, takich jak wykopy, zagłębienia wypełnione wodą, zastoiska i zalewiska, koleiny czy rowy. W przypadku stwierdzenia obecności zwierząt, zostaną one przeniesione do odpowiedniego dla danego gatunku siedliska poza zasięgiem oddziaływania inwestycji. Kontrola placu budowy pod kątem zasiedlenia przed płazy będzie dokonywana również przed zdjęciem warstwy humusu, niwelacją terenu, likwidacją rowów i ewentualnych zastoisk wodnych, jeżeli takie powstaną na terenie inwestycji. Zastosowane działania pozwolą na zminimalizowanie ryzyka nieumyślnego zabijania płazów oraz innych małych zwierząt podczas prowadzenia robót budowlanych.

Ze względu na skalę wycinki nadzór eksperta z dziedziny botaniki będzie konieczny, m.in. podczas wykonywania prac związanych z zabezpieczeniem drzew nieprzeznaczonych do wycinki. Botanik odpowiedzialny będzie także za identyfikację i podejmowanie działań mających na celu uniemożliwienie rozprzestrzeniania się roślin gatunków obcych i inwazyjnych. Powołanie nadzoru przyrodniczego ma również na celu zapewnienie skutecznej ochrony grup zwierząt najbardziej narażonych na zwiększoną śmiertelność podczas realizacji przedsięwzięcia: płazów, ze względu na szeroki zakres planowanych prac ziemnych oraz ptaków i nietoperzy, ze względu na zaplanowaną wycinkę zieleni, a także remont obiektów inżynierskich (mogących stanowić potencjalne schronienie nietoperzy). W zakresie nadzoru przyrodniczego jest nie tylko kontrola prawidłowego dostosowania się do wskazań wszystkich decyzji wydanych przed uzyskaniem zgody na realizację przedsięwzięcia, ale również zapewnienie by wszystkie prace prowadzone były z poszanowaniem ochrony gatunkowej. Prowadzenie prac pod nadzorem przyrodniczym pozwoli zmniejszyć oddziaływanie na występującą na tym terenie faunę do minimum.

W raporcie przeprowadzono również analizę skumulowanych oddziaływań planowanej inwestycji z przedsięwzięciem pn.: „Rozbudowa układu drogowego wraz z budową linii tramwajowej od pętli Brynów do planowanej pętli Kostuchna”, planowanym w sąsiedztwie przedmiotowej linii kolejowej nr 142.

Z raportu wynika, że w zakresie przewidywanych oddziaływań skumulowanych etapu budowy w przypadku środowiska przyrodniczego, oddziaływanie skumulowane dotyczyć

będzie przede wszystkim odcinków, na których prace prowadzone będą w miejscach przecinających linię tramwajową tj. w km 2+085 linii kolejowej nr 142 oraz w miejscu, gdzie prace prowadzone będą równolegle (w zbliżeniu) do przebiegi linii tramwajowej, tj. na odcinku od km LK142 ok. 2+600 do km ok. 3+000.

Na skutek prowadzonych prac w ramach przedsięwzięcia wystąpi czasowa degradacja siedlisk flory i fauny w pobliżu inwestycji, związana z prowadzeniem prac budowlanych, czasowe ograniczenie migracji zwierząt oraz czasowe pogorszenie warunków ich bytowania (emisje hałasu powodowane przez ruch sprzętu i pracowników budowy).

Z dokumentacji wynika, że skrzyżowanie linii kolejowej nr 142 z torowiskiem tramwajowym, wykonane zostanie bezkolizyjnie – poprzez projektowane przejście linii tramwajowej pod torami LK 142. W związku z powyższym oraz z uwagi na wykazany w dokumentacji brak terenów atrakcyjnych dla migracji zwierząt w tej części inwestycji, nie przewiduje się kumulacji oddziaływań w zakresie efektu barierowego na etapie budowy. Wystąpi natomiast kumulacja oddziaływań akustycznych i płoszenie zwierząt związane z obecnością pracowników budowy i sprzętu budowlanego. Oddziaływania te dotyczą głównie ptaków.

Oddziaływania skumulowane występujące w miejscu równoległego przebiegu linii kolejowej nr 142 i linii tramwajowej, tj. na odcinku od km LK142 ok. 2+600 do km ok. 3+000, w zakresie wpływu na warunki migracji zwierząt, mogą powodować powstanie dodatkowych barier ekologicznych dla zwierząt. Na odcinku tym występujące tereny leśne nie stanowią jednak formy wielkoobszarowej, a w sąsiedztwie znajduje się istniejąca zabudowa mieszkaniowa, jak również istniejąca infrastruktura kolejowa (w tym LK142, LK 707, LK 898, LK 653) i drogowa (DK 81). Ponadto w dokumentacji nie stwierdzono istotnych szlaków migracji zwierząt na tym odcinku, wobec czego realizacja obu inwestycji, nie powinna generować dodatkowych barier migracyjnych dla zwierząt, również na etapie ich eksploatacji. Aktualne oddziaływanie istniejącej infrastruktury kolejowej, tj. hałas, drgania, powodują, iż zwierzęta wykorzystują inne miejsca w celu przemieszczania się w obrębie terenów leśnych.

Realizacja przedsięwzięć wiązać się będzie z dodatkowym zajęciem terenu, a co za tym idzie z uszczupleniem powierzchni siedlisk fauny i flory, w tym siedliska przyrodniczego 6510 Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie *Arrhenatherion elatioris* zlokalizowanego w rejonie skrzyżowania LK nr 142 z linią tramwajową oraz siedliska 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny, występującego w rejonie km LK 142 ok. 3+000, na trasie projektowanej linii tramwajowej. Niemniej jednak, oba przedsięwzięcia zlokalizowane są na skraju terenów stanowiących zbiorowiska roślinne leśne, zaroślowe i okrajków lasów. Realizacja obu inwestycji nie powinna zatem negatywnie oddziaływać na florę omawianego terenu ani w sposób znaczący uszczuplić powierzchnię siedlisk przyrodniczych. Ponadto tereny te odcięte są od najcenniejszych terenów przyrodniczych występujących w rejonie oddziaływań skumulowanych tj. od obszaru zespołu przyrodniczo-krajobrazowego „Źródła Kłodnicy”, poprzez istniejącą infrastrukturę kolejową.

Z analizy raportu i jego uzupełnień jednoznacznie wynika, że w rejonie inwestycji w miejscach kolizyjnych, gdzie możliwe jest największe oddziaływanie skumulowane, z projektowaną linią tramwajową nie stwierdzono przepustów przystosowanych do przejść dla zwierząt oraz innych urządzeń chroniących środowisko przyrodnicze, których funkcjonalność będzie zagrożona przez realizację analizowanych zamierzeń.

Zaznaczam ponadto, że Wykonawca zobowiązany jest do przestrzegania przepisów dotyczących ochrony gatunkowej z mocy prawa i w sytuacji, gdy kontynuacja prac budowlanych wymagała będzie zniszczenia siedlisk gatunków zwierząt (miejsc ich rozrodu,

wychowu młodych, odpoczynku, migracji i żerowania) objętych ochroną, chwytania okazów zwierząt objętych ochroną czy też przemieszczania ich z miejsc regularnego przebywania na inne miejsca, winno się wstrzymać prace do czasu uzyskania stosownego zezwolenia – tj. decyzji wynikającej z art. 56 ust. 2, pkt 1 i 2 ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie dotychczas wykorzystywanym jako tereny linii kolejowej. Inwestycja przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie terenów leśnych oraz terenów zurbanizowanych. Biorąc pod uwagę, iż planowane przedsięwzięcie dotyczy istniejącej linii kolejowej nie przewiduje się również negatywnego oddziaływania na lokalny krajobraz czy krajobraz kulturowy.

Wody opadowe i roztopowe pochodzące z linii kolejowych nie są ściekami, w związku z czym nie przewiduje się kumulacji oddziaływań w zakresie gospodarki wodno-ściekowej analizowanego przedsięwzięcia, w połączeniu z innymi obiektami.

Prace na linii kolejowej, a w szczególności place budowy, tymczasowe parkingi maszyn i urządzeń budowlanych, zaplecza budowy mogą być źródłem wystąpienia na etapie realizacji zanieczyszczeń środowiska, w związku z awarią maszyn budowlanych i wyciekiem paliwa, olejów czy innych szkodliwych substancji. Konsekwencje takich sytuacji mogą być szczególnie poważne na obszarach bardziej wrażliwych, tj. w okolicach zbiorników i cieków wodnych, na obszarach płytkiego zalegania wód podziemnych czy na obszarach chronionych. Wystąpienie przypadkowych awarii, na etapie budowy, będzie ograniczone w związku ze zobowiązaniem wykonawcy do podstawowych zasad, związanych z właściwym utrzymaniem zaplecza budowy oraz prowadzenia prac na placu budowy przy wykorzystaniu sprawnego sprzętu budowlanego.

Na etapie eksploatacji linii kolejowej również nie można wykluczyć zagrożenia wystąpienia zdarzeń o znamionach poważnej awarii w transporcie kolejowym, które związane jest przede wszystkim z transportowanymi materiałami (ładunki niebezpieczne). Każda poważna awaria wiąże się z zagrożeniem dla środowiska oraz zdrowia, życia ludzi i zwierząt. Wielkość oddziaływania będzie głównie zależała od rodzaju substancji i ich ilości, które przedostaną się do środowiska. Planowane przedsięwzięcie służy m.in. poprawie warunków transportu i bezpieczeństwa przewozów. W wyniku modernizacji ww. odcinków linii, poprawie ulegnie stan całej infrastruktury, dzięki czemu ruch pociągów będzie odbywał się płynniej, przez co zmniejszeniu ulegnie potencjalne ryzyko wystąpienia awarii.

Planowane przedsięwzięcie nie stwarza ryzyka wystąpienia katastrofy naturalnej, jak również samo jest odporne na ewentualne sytuacje ekstremalne o cechach katastrofy naturalnej, do których można zaliczyć np. silne wiatry, intensywne opady atmosferyczne, długotrwałe występowanie ekstremalnych temperatur, susze. Zakres i forma planowanego przedsięwzięcia, w tym brak planowanych, skomplikowanych i ryzykownych konstrukcyjnie budynków i budowli, skutkuje brakiem ryzyka wystąpienia katastrofy budowlanej.

Na etapie prac budowlanych wystąpi emisja gazów cieplarnianych, w szczególności dwutlenku węgla. Będzie ona wynikiem procesu spalania paliw w silnikach pojazdów i maszyn wykorzystywanych na etapie budowy. Emisja tych zanieczyszczeń będzie koncentrować się w obrębie prowadzonych prac przy linii kolejowej i ustąpi po zakończeniu budowy. W związku z realizacją przedsięwzięcia nastąpi usunięcie drzew i krzewów, co skutkować może utratą roślinności wysokiej zapewniającą sekwestrację dwutlenku węgla. Skutkiem tego będzie obniżenie lokalnego potencjału roślinności w zakresie możliwości asymilacji dwutlenku węgla, jednak w ogólnym bilansie emisji nie będzie to miało

znaczącego wpływu. Wpływ inwestycji na klimat na etapie realizacji będzie mało istotny. Linia kolejowa nr 142 objęta planowanym przedsięwzięciem w większości jest i nadal będzie linią zelektryfikowaną, a jej eksploatacja nie będzie stanowić bezpośredniego źródła emisji gazów cieplarnianych (poprzez zużycie energii elektrycznej do napędu pociągów i oświetlenia stacji, linie są źródłem pośrednim).

Podczas eksploatacji linii mogą wystąpić niewielkie emisje zanieczyszczeń pochodzących ze spalania paliw wynikające z ruchu pojazdów technicznych, jednak będą to sytuacje wyjątkowe. Realizacja planowanego przedsięwzięcia poprawi jakość infrastruktury i przyczyni się do wzrostu płynności ruchu pomiędzy stacjami pośrednimi, co zwiększy atrakcyjność przewozową. Na skutek przejścia części ruchu drogowego, zarówno indywidualnego, jak i publicznego, nastąpi zmniejszenie ilości zużywanego paliwa, co będzie miało przełożenie na redukcję emisji gazów cieplarnianych do powietrza. W związku z powyższym przewiduje się, że przedsięwzięcie pośrednio będzie miało pozytywny wpływ na klimat.

W ROŚ przedstawiono ocenę wpływu czynników klimatycznych na przedmiotowe przedsięwzięcie. Utrudnienia w funkcjonowaniu infrastruktury kolejowej mogą być spowodowane przez niskie temperatury (w tym gołoledź) i opady śniegu, wysokie temperatury (w tym pożary), silne wiatry, burze oraz wyładowania atmosferyczne, silne opady deszczu i powodzie, mgły. Przeprowadzona w ROŚ analiza zagrożenia, wynikającego z położenia geograficznego, wykazała, że największe zagrożenie dla infrastruktury kolejowej na analizowanym odcinku, stanowią silne i bardzo silne wiatry oraz opady deszczu – ekstremalne przepływy, pożary, wysokie temperatury i osuwiska.

W ROŚ przedstawiono stosowane przez PKP PLK rozwiązania mające na celu ograniczenie wpływu zmian klimatu na linie kolejowe. Adaptacja przedmiotowego przedsięwzięcia do zmian klimatu nastąpi poprzez m.in.:

- 1) montaż elektrycznego ogrzewania rozjazdów (eor),
- 2) zapewnianie wiat do schronienia się pasażerów podczas śnieżycy,
- 3) instalację systemów chłodzenia w miejscach, gdzie urządzenia mogą być narażone na przegrzewanie. Zaleca się stosowanie rozwiązań opartych o systemy chłodzenia pasywnego. W przypadku braku możliwości, należy rozważyć wykorzystanie systemów chłodzenia wodnego lub powietrznego lub klimatyzatorów precyzyjnych do chłodzenia wrażliwych elementów,
- 4) stosowanie osłon przeciwsłonecznych, izolacji termicznej i wentylacji w celu zmniejszenia wpływu wysokich temperatur,
- 5) stabilizacja stwierdzonych miejsc zagrożonych osuwiskami - wzmocnienie odwodnienia, skarp, środków ochronnych, stosowanie odsadzek, środków ochronnych,
- 6) dostosowywanie skarp, nasypów do możliwości napływu dużej ilości wody np. zmniejszenie nachylenia skarp, działania zmierzające do wzmocnienia skarp i ochrony nasypów, odwodnienie skarp, podwyższenie nasypów, wzmocnienie nawierzchni na obszarach szczególnie zagrożonych,
- 7) kontrola skarp i nasypów wokół krytycznych obiektów inżynierskich pod kątem występowania osuwisk – tam, gdzie to konieczne stosowanie dodatkowych systemów zabezpieczenia,
- 8) użycie pociągów sieciowych, pogotowia energetycznego oraz sprzętu szybkiego usuwania awarii do naprawy sieci trakcyjnej i linii energetycznych oraz do usuwania zalegających drzew,
- 9) naprawę i wymianę uszkodzonych elementów.

Ze względu na lokalizację – ok. 38 km od granicy państwa oraz przewidywany stopień oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko należy wykluczyć możliwość transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia zostało przeprowadzone z oceną oddziaływania na środowisko. Wobec powyższego w postępowaniu został zapewniony udział społeczeństwa.

Obwieszczeniem z 23 stycznia 2026 r. znak WOOS.420.22.2024.KC.33 RDOŚ w Katowicach, podał do publicznej wiadomości informacje, o których mowa w art. 33 ustawy ooś, a w szczególności, że w terminie od 29 stycznia 2026 r. do 27 lutego 2026 r., każdy może składać uwagi i wnioski do tutejszego organu w formie pisemnej, ustnej do protokołu lub za pomocą środków komunikacji elektronicznej, bez konieczności opatrywania ich kwalifikowanym podpisem elektronicznym.

Powyższe obwieszczenie było zamieszczone:

- w terminie od 26 stycznia 2026 r. do 27 lutego 2026 r., na tablicy ogłoszeń oraz na stronie internetowej, w BIP-ie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach,
- w terminie od 27 stycznia 2026 r. do 27 lutego 2026 r. na tablicy ogłoszeń oraz BIP-ie Urzędu Miasta Katowice.

Podczas udziału społeczeństwa wpłynęły 4 pisma z 23 lutego 2026 r.

W trakcie przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia rozpatrzono uwagi i wnioski zgłoszone w ramach postępowania z udziałem społeczeństwa oraz od stron postępowania.

Poniżej przedstawiono wyjaśnienia Inwestora odnośnie do wniesionych w trakcie postępowania uwag oraz stanowisko tut. organu:

1. PKP PLK nie przeprowadziło żadnych konsultacji społecznych, nie odbyły się spotkania jawne, które zapewniłyby mieszkańcom możliwość przedstawienia swojej opinii, zapoznania się z projektami, rozmowy i przedstawienia swoich uwag.

W odpowiedzi pełnomocnik podkreślił, że w organie prowadzącym postępowanie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach prowadzone były konsultacje społeczne w ramach ustawy ooś, ponadto nie będą na obecnym etapie organizowane odrębne spotkania z mieszkańcami.

Uwaga nie może zostać uwzględniona – nie dotyczy bowiem zakresu działania RDOŚ w Katowicach w ramach przedmiotowej sprawy. W ramach prowadzonego postępowania tut. organ udostępnił zgromadzony materiał dowodowy stronom postępowania i przeprowadził w myśl art. 33 ustawy ooś 30-dniowy udział społeczny pozwalający również społeczeństwu na zapoznanie się, między innymi z raportem o oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i złożeniem swoich uwag.

2. Rozwiązania przedstawione w dokumentacji w RDOŚ odbiegają od przedstawianych wcześniej w Urzędzie Miasta Katowice. Następuje znaczne zajęcie terenu co spowoduje odcięcie dojazdu do posesji (w rejonie skrzyżowania linii kolejowej z ul. Gen. Jankego w Katowicach) co stanowi naruszenie przepisów prawa budowlanego.
3. Brak zgody na zajęcie prywatnego terenu pod realizację drogi dojazdowej (zajęcie terenu rekreacyjnego – ogrodu).
4. Wskazano, że przebudowa wodociągu magistralnego została zaplanowana na

terenie prywatnej działki – jak wynika z obecnego stanu faktycznego – jest zajmowana przez miasto Katowice bezumownie.

Inwestor odnosząc się do podniesionej kwestii ingerencji w nieruchomość, wskazał, że przebudowa istniejącego układu komunikacyjnego w rejonie ul. Gen. Jankego jest niezbędna zarówno z uwagi na realizację inwestycji kolejowej, jak również z uwagi na konieczność dostosowania układu drogowego do aktualnych przepisów, parametrów technicznych oraz wymagań w zakresie bezpieczeństwa ruchu. Obecne skrzyżowanie ma charakter kolizyjny, co powoduje istotne utrudnienia w ruchu drogowym, w tym tworzenie się zatorów komunikacyjnych. W celu wyeliminowania konieczności wyburzeń nieruchomości z uwagi na utratę dostępu do drogi publicznej została zaprojektowana dodatkowa jezdnia do obsługi nieruchomości, które poprzez zastosowanie układu dwupoziomowego utraciłyby dotychczasową możliwość obsługi z ul. Jankego. Z uwagi na fakt, iż przedmiotowa dodatkowa jezdnia jest drogą nieprzelotową, przepisy w tym zakresie nakazują wykonanie na końcu drogi zawrotki do zawracania. Z uwagi na ścisły, wysoce zurbanizowany charakter obszaru realizacji przebudowy w celu zminimalizowania ingerencji w sąsiednie działki jak również w domy mieszkalne na całej długości przebudowy ul. Jankego zastosowano ściany oporowe, które znacząco zmniejszyły obszar niezbędny do realizacji przejazdu dwupoziomowego w ciągu ul. Jankego. Należy z całą stanowczością podkreślić, iż interes ochrony osób trzecich z punktu widzenia realizacji inwestycji z uwzględnieniem obecnie obowiązujących norm i standardów technicznych zaprojektowany został w sposób jak najmniej ingerujący w obszary prywatne.

Natomiast kwestia przebudowy wodociągu magistralnego wynika z konieczności dostosowania infrastruktury kolidującej z planowaną inwestycją do docelowego układu komunikacyjnego. Natomiast zagadnienia związane z obecnym stanem prawnym terenu oraz ewentualnym sposobem jego dotychczasowego użytkowania nie stanowią przedmiotu niniejszego postępowania środowiskowego.

Należy również wskazać, że zakres inwestycji obejmuje nie tylko wykonanie projektowanego układu drogowego, lecz także przebudowę kolidującej infrastruktury technicznej, w tym sieci uzbrojenia terenu, w zakresie wynikającym z obowiązujących przepisów prawa, warunków technicznych oraz wymagań realizacyjnych. Przyjęte rozwiązania projektowe przewidują wyłącznie niezbędny zakres zajęć terenu, ograniczony do minimum koniecznego dla realizacji inwestycji celu publicznego. Dodatkowo pełnomocnik zaznaczył, iż obecnie trwają rozmowy z przedstawicielami JST oraz PKP Polskie Linie Kolejowe dotyczące zakresu ujętego do dalszej realizacji w obrębie projektu realizowanego w ramach Kolei+, co jest podyktowane ograniczonymi środkami finansowymi planowanymi do wydatkowania z ww. Programu.

Organ prowadzący postępowanie bazuje na dokumentach złożonych przez inwestora z rozwiązaniami technicznymi oraz przebudową koniecznej infrastruktury kolidującej z przedsięwzięciem i dokonuje jej analizy pod kątem środowiskowym. Analiza zajętości terenu, jej własności oraz wydatkowania finansów nie leży w kompetencji tut. Organu, zatem wnoszone uwagi nie mogą zostać uwzględnione w ramach prowadzonego postępowania.

5. Brak zgody na zajęcie części działki w związku z wykonaniem dróg dojazdowych w rejonie skrzyżowania linii kolejowej z ul. Gen. Jankego w Katowicach. Droga dojazdowa ma przebiegać praktycznie w linii budynku (ok. 0,5 m), tuż pod oknami części mieszkalnej, co niszczy jej funkcję mieszkalną.

Inwestor wyjaśnił, że ujęte w zakresie projektu wykonanie dróg dojazdowych konieczne jest do wykonania z uwagi na przebudowę układu ul. Jankego. Jednocześnie wskazuje, że

przebudowa istniejącego układu komunikacyjnego w rejonie ul. Jankego jest niezbędna zarówno z uwagi na realizację inwestycji kolejowej, jak również z uwagi na konieczność dostosowania układu drogowego do aktualnych przepisów, parametrów technicznych oraz wymagań w zakresie bezpieczeństwa ruchu. Celem planowanej inwestycji jest uporządkowanie układu komunikacyjnego, poprawa przepustowości i płynności ruchu oraz zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników drogi i linii kolejowej. W efekcie realizacja bezkolizyjnego skrzyżowania powinna przyczynić się do ograniczenia części obecnie występujących uciążliwości komunikacyjnych i środowiskowych, które są skutkiem funkcjonowania istniejącego, niewystarczającego układu drogowego. Należy przy tym zauważyć, że zabudowa w tej części miasta charakteryzuje się stosunkowo niewielką odległością budynków od ul. Gen. Jankego, a sąsiedztwo zabudowy mieszkaniowej i układu drogowego stanowi istniejącą cechę tego obszaru. Tym samym oddziaływanie ruchu drogowego w bezpośrednim otoczeniu budynków występuje już obecnie. Po realizacji inwestycji ruch pojazdów będzie miał bardziej uporządkowany i płynny charakter. Dlatego też nie znajduje uzasadnienia stanowisko, zgodnie z którym projektowana droga dojazdowa miałaby skutkować utratą funkcji mieszkalnej pomieszczeń, skoro już obecnie nieruchomość zlokalizowana jest w bezpośrednim sąsiedztwie ul. Gen. Jankego (głównego ciągu), która stanowi istniejący element układu komunikacyjnego i źródło oddziaływań związanych z ruchem drogowym. Obecny przebieg ulicy powoduje tworzenie się zatorów komunikacyjnych oraz ruch o charakterze niepłynnym, związany z funkcjonowaniem kolizyjnego skrzyżowania. Po realizacji inwestycji główny ciąg ulicy pozostanie zasadniczo w tym samym miejscu w ujęciu osiowym, przy jednoczesnym usprawnieniu organizacji ruchu, co przełoży się na większą płynność przejazdu pojazdów i ograniczenie obecnie występujących uciążliwości komunikacyjnych.

Ponadto inwestor wyjaśnił, że ujęte w zakresie procedowanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rozwiązanie bezkolizyjne ul. Jankego w Katowicach nie jest ujęte w harmonogramie planowanym do realizacji w ramach projektu finansowanego z Programu Kolei+, realizacja powyższego zakresu uzależniona będzie od pozyskania środków finansowych.

Tut. organ prowadząc postępowanie dokonuje oceny wpływu inwestycji na środowisko we wskazanym przez inwestora zakresie. Bezkolizyjne skrzyżowanie linii kolejowej z układem drogowym przyczyni się znacząco do upłynnienia ruchu, a co za tym idzie również do mniejszej emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz w zakresie emisji hałasu.

6. Planowane jest pozostawienie jednego wjazdu w ul. Fabryczną od strony ul. T. Kościuszki, natomiast od strony ul. Gen. Jankego zostanie on zlikwidowany. Na ul. Fabrycznej zlokalizowany jest szpital, który będzie miał ograniczony dojazd szczególnie w godzinach wzmożonego ruchu samochodowego. W związku z tym wnoszący uwagę nie zgadzają się na takie rozwiązania i oczekują innych rozwiązań.

Pełnomocnik inwestora wyjaśnił, że podmiotem właściwym do kształtowania polityki komunikacyjnej, w tym docelowego układu dojazdów, organizacji ruchu na drogach publicznych oraz standardów obsługi komunikacyjnej obszarów miasta, jest Prezydent Miasta Katowice (działający przy udziale właściwych komórek Urzędu Miasta oraz zarządcy drogi). Inwestor inwestycji kolejowej nie zastępuje organów gminy w tym zakresie. Rozwiązania układu komunikacyjnego w obecnym kształcie zostały wypracowane oraz uzgodnione na etapie koncepcji, a następnie projektu budowlanego z Jednostką Samorządu Terytorialnego – Miastem Katowice (które partycypuje w kosztach realizacji zadania) oraz z Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią (GZM). Oznacza to, że proponowane rozwiązania

zostały ocenione i zaakceptowane przez podmioty odpowiedzialne za funkcjonowanie miejskiej sieci drogowej, w tym w kontekście bezpieczeństwa i ciągłości dojazdów. Poinformowano również, że w dniu 29.04.2025 r. odbyło się spotkanie mieszkańców z udziałem Prezydenta Miasta Katowice oraz PKP PLK dotyczące koncepcji połączenia drogowego ul. Fabrycznej z ul. Lechicką łącznikiem drogowym. W toku konsultacji mieszkańcy nie wyrazili zgody na realizację tego typu inwestycji. Tym samym rozwiązanie to nie uzyskało społecznej akceptacji i nie zostało przyjęte do realizacji przez stronę samorządową. Inwestor wskazał, iż nie przewiduje dalszych modyfikacji rozwiązań projektowych w zakresie docelowego układu komunikacyjnego. Alternatywą dla przyjętego wariantu jest pozostawienie stanu istniejącego bez przebudowy. Taki scenariusz w praktyce prowadziłby do generowania istotnych przestojów w ruchu ulicznym i pieszym, związanych z funkcjonowaniem przejazdu kolejowego oraz koniecznymi zamknięciami/ograniczeniami. W konsekwencji, w realnych warunkach eksploatacyjnych, dojazd od strony ul. Gen. Z. W. Jankego uległby istotnemu pogorszeniu aż do okresowej niedostępności wskutek paraliżu ruchu w obszarze przejazdu i dojazdów. Innymi słowy: pozornie „zachowany” wjazd nie dawałby gwarancji dojazdu, a w sytuacjach krytycznych mógłby okazać się mniej przewidywalny niż układ po przebudowie.

Tutejszy Organ prowadząc postępowanie zmierzające do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie określa przebiegu inwestycji oraz nie podważa zasadności przebudowy infrastruktury. Zadaniem Organu jest ocena wpływu planowanego przedsięwzięcia, w kształcie przedstawionym przez podmiot planujący realizację inwestycji, a nie wytyczanie jego ram. Zadaniem Gminy jest opracowywanie rozwiązań komunikacyjnych na swoim terenie.

Podsumowując, wnioski wniesione na etapie udziału społecznego nie zostały wzięte pod uwagę przy określaniu środowiskowych uwarunkowań planowanego przedsięwzięcia.

Po przeprowadzeniu oceny oddziaływania na środowisko, obejmującej:

- 1) weryfikację raportu o oddziaływaniu na środowisko z aneksami,
- 2) uzyskanie opinii RZGW w Gliwicach,
- 3) uzyskanie opinii Śląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego,
- 4) zapewnienie udziału społeczeństwa,

RDOŚ w Katowicach po zapoznaniu się i szczegółowej analizie materiału dowodowego nie znalazł podstaw do podważenia wiarygodności przedstawionych w ROŚ analiz. Zebrany materiał dowodowy był wystarczający dla rozpatrzenia sprawy tj. ustalenia uwarunkowań środowiskowych.

Pismem z 23 kwietnia 2026 r. znak WOOŚ.420.22.2025.KC.37, w nawiązaniu do pism z 22 kwietnia 2026 r. znak IRRK4/4/11.2234.2.2026.I.RE-03232-I.7 oraz z 20 marca 2026 r. znak IRRK4/4/11.2234.2.2026.I.RE-03232-I.3, tut. organ wystąpił do pełnomocnika o wyjaśnienie kwestii ewentualnych zmian projektowych (wskazanych w ww. pismach), wynikających z toczących się rozmów przedstawicieli PKP Polskie Linie Kolejowe oraz Jednostek Samorządu Terytorialnego i ich wpływu na toczące się postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia. Pismem z 13 kwietnia 2026 r. (wpływ 13 maja 2026 r.) pełnomocnik wyjaśnił, że zakres zamierzenia o jaki występowała PKP PLK pozostaje bez zmian, a prowadzone rozmowy dotyczą Programu Kolej+ oraz środków finansowych na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia.

Następnie tut. organ zawiadomił strony (obwieszczeniem z 18 maja 2026 r. znak WOOŚ.420.22.2025.KC.38) o zakończeniu gromadzenia materiału dowodowego oraz

zgodnie z art. 10 ustawy Kpa, o przysługującym prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Pismem z 13 maja 2026 r. Nr IRRK4/4/11.2234.2.2026.IRE-03232-I.11 pełnomocnik inwestora wystąpił z wnioskiem o nadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rygoru natychmiastowej wykonalności.

Decyzji niniejszej nadano rygor natychmiastowej wykonalności. Zgodnie z art. 108 § 1 Kpa, decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. W toku postępowania Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, działając przez pełnomocnika, złożyła wniosek z 13 maja 2026 r., o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności niniejszej decyzji. Pełnomocnik inwestora wnioskując o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności wskazał, iż kieruje się ważnym interesem społecznym oraz wyjątkowo ważnym interesem strony.

Nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności umożliwi inwestorowi niezwłoczne złożenie wniosku o dalsze pozwolenia inwestycyjne i zrealizowanie przedsięwzięcia bez zagrożenia utraty funduszy w ramach Programu Kolej+ oraz stanowi projekt o kluczowym znaczeniu dla Regionu Śląskiego.

Analizowana inwestycja wpisuje się w cele Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (SRT2030). Celem tej strategii przyjętej Uchwałą Rady Ministrów Nr 105 z dnia 24 września 2019 r. jest zwiększenie dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym. Realizacja tego celu pozwoli na rozwijanie dogodnych warunków, sprzyjających stabilnemu rozwojowi gospodarczemu kraju, który jest funkcją dostępności.

Realizacja projektu umożliwi przede wszystkim lepszą dostępność komunikacyjną na terenie województwa śląskiego co przyczyni się do poprawy konkurencyjności transportu kolejowego oraz poprawy wykorzystania kolei w transporcie aglomeracyjnym konurbacji górnośląskiej. Realizacja inwestycji wspomogę zachowanie zrównoważonego rozwoju województwa śląskiego przy tworzeniu przestrzennej i funkcjonalnej struktury regionu. Inwestycja przyniesie wiele korzyści społecznych jak rozwój poprzez wykorzystanie układu kolejowego do obsługi pasażerskiej wewnątrz miasta, zwiększenie, a przynajmniej utrzymanie udziału kolei w obsłudze towarowej stref przemysłowych oraz zaopatrzenia miasta. Będzie to miało pozytywny wpływ na zwiększenie dostępności mieszkańców regionu do transportu kolejowego zarówno w kontekście dojazdów do pracy, do ośrodków usług i kultury. Zwiększenie mobilności ludności na tym terenie wpłynie także na stymulowanie rozwoju społeczno-gospodarczego regionu.

Ponadto inwestycja przyczyni się do rozwoju oraz wsparcia niskoemisyjnego i czystego transportu niepowodującego emisji dużych ilości gazów cieplarnianych, zmniejszania kosztów zewnętrznych i ochrony środowiska, a tym samym przyczynienie się do obniżenia emisji CO₂, dzięki zwiększeniu udziału bardziej przyjaznego dla środowiska transportu kolejowego w przewozie osób i towarów. W wyniku realizacji przedsięwzięcia zwiększą się również korzyści dla użytkowników. Projekt odpowiada na zdiagnozowane potrzeby użytkowników w zakresie mobilności i transportu, zapewnia bezpieczne, pewne i wysokiej

jakości normy w zakresie przewozu osób i towarów, spełnia wymogi dotyczące infrastruktury, w szczególności w obszarze interoperacyjności, bezpieczeństwa i ochrony, które zapewnią jakość, skuteczność i równowagę usług transportowych oraz zapewnią dostępność transportu kolejowego dla osób starszych, osób o ograniczonej sprawności ruchowej i pasażerów niepełnosprawnych. Realizacja Projektu przyczyni się do realizacji celów szczegółowych, w tym m.in.: stworzenia nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej, poprawy sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym, ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko oraz poprawy bezpieczeństwa i niezawodności. Przejęcie pasażerów przez transport kolejowy z transportu drogowego spowoduje spadek liczby pojazdów w ruchu drogowym co z kolei przyczyni się do zmniejszenia liczby wypadków na drogach oraz oszczędności w kosztach eksploatacji pojazdów.

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

W związku z wypełnieniem przez Wnioskodawcę wymogów formalnych do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz szczegółowym przeanalizowaniu specyfiki planowanego przedsięwzięcia we wszystkich aspektach środowiskowych, orzeczono jak w sentencji decyzji.

Pouczenie

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

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania, strona ma prawo do zrzeczenia się wniesienia odwołania składając stosowne oświadczenie organowi, który decyzję wydał, nie później niż w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji (art. 127a § 1 Kpa). Z dniem doręczenia Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Katowicach oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania decyzja staje się ostateczna i prawomocna (art. 127a § 2 Kpa). Skutkiem zrzeczenia się odwołania jest niemożność zaskarżenia decyzji do organu odwoławczego i wniesienia skargi do sądu administracyjnego.

Decyzja podlega wykonaniu przed upływem terminu do wniesienia odwołania, jeżeli jest zgodna z żądaniem wszystkich stron lub jeżeli wszystkie strony zrzekły się prawa do wniesienia odwołania (art. 130 § 4 Kpa).

Zgodnie z art. 57 § 5 pkt 2 Kpa w przypadku wnoszenia odwołania w drodze przesyłki pocztowej czynność ta będzie skuteczna poprzez jej nadanie wyłącznie w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (tj. w placówce Poczty Polskiej S.A.) albo placówce pocztowej operatora świadczącego pocztowe usługi powszechne w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej albo państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stronie umowy o Europejskim Obszarze

Gospodarczym. Nadanie pisma w placówce innego operatora będzie skuteczne o ile zostanie ono doręczone przed upływem terminu na jego złożenie.

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

Załącznik do decyzji:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymuje:

1. Pełnomocnik Wnioskodawcy Pan Janusz Pasierb
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Region Śląski
ul. Joannitów 13, 50-525 Wrocław
2. Pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa w związku z art. 74 ust. 3 ustawy ooś.

Do wiadomości (ePUAP):

1. Śląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny - zgodnie z art. 74 ust. 4 ustawy ooś,
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie - zgodnie z art. 74 ust. 4 ustawy ooś
3. Prezydent Miasta Katowice, zgodnie z art. 86a ustawy ooś
4. WOOS – aa

Zgodnie z ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2021 r. poz. 1923), za wydanie decyzji uiszczono opłatę skarbową w wysokości 205 zł na konto Urzędu Miasta Katowice.

główny specjalista Krystyna Czech