



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
WE WROCŁAWIU
UL. JANA DŁUGOSZA 68
51-162 WROCŁAW**

WOOS.420.49.2025.JS.15

Wrocław, dnia 9 stycznia 2026 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, w związku z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t, art. 84 oraz art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 *ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 ze zm.)*, § 3 ust. 1 pkt 60 *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839 ze zm.)* oraz art. 104 *ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r., poz. 1691)*, po rozpatrzeniu wniosku Województwa Dolnośląskiego – Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu z dnia 11 września 2025 r., uzupełnionego formalnie w dniu 30 września 2025 r.,

stwierdzam

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 302 Strzegom – Marciszów na odcinku Grabina Śląska – Roztoka, od km 41,595 do km 46,445, etap I” oraz:

I. Określam warunki, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b *ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, tj.:

1. Wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do egzemplarzy kolidujących z inwestycją i w okresie od 1 marca do 15 października prowadzić pod nadzorem specjalisty ornitologa, który przed rozpoczęciem prac dokona oglądu terenu pod kątem gniazdowania ptaków, a w przypadku potwierdzenia ich gniazdowania – wskaże dopuszczalny termin ww. prac. W pozostałym okresie (od 16 października do końca lutego) ww. nadzór nie jest wymagany.
2. Pnie drzew narażone na uszkodzenia mechaniczne odeskować do wysokości ok. 2 m od poziomu gruntu (dolna część desek winna opierać się na podłożu). Odeskowanie należy przymocować do pnia, w sposób niepowodujący okaleczania drzewa, a pomiędzy odeskowaniem i powierzchnią pnia drzewa umieścić elastyczny materiał (np. grube maty słomiane).
3. Prace ziemne w obrębie brył korzeniowych drzew i krzewów wykonywać ręcznie. Odsłonięte korzenie przykrywać matami słomianymi lub jutowymi – przy temperaturach przekraczających 20°C zwilżonymi wodą, by zapobiec wysuszeniu korzeni, natomiast przy temperaturach ujemnych maty powinny być suche, by uniknąć przemarzania korzeni.
4. Nie składować ziemi, odpadów stałych lub płynnych mogących zmienić chemizm gleby (np. oleje, paliwa) w obrębie drzew i krzewów.
5. Nie rzadziej niż raz dziennie kontrolować wykopy oraz inne miejsca mogące stanowić pułapki dla zwierząt: płazów, gadów, małych ssaków (ze szczególnym uwzględnieniem okresu migracji i rozrodu, tj. od 15 marca do 15 października), a znajdujące się w nich zwierzęta niezwłocznie odławiać i wypuszczać poza obszar inwestycji, przy czym ostatnią kontrolę obecności zwierząt w wykopach przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów.

6. Zaplecza budowy, składy materiałów budowlanych i sprzętu lokalizować w odległości co najmniej 50 m od cieków.

II. Integralną częścią decyzji jest Charakterystyka przedsięwzięcia.

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 11 września 2025 r. (data wpływu: 11 września 2025 r.), podmiot planujący podjęcie realizacji przedsięwzięcia – Województwo Dolnośląskie – Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu (zwany dalej Wnioskodawcą) – zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu, dalej zwanego Regionalnym Dyrektorem, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 302 Strzegom – Marciszów na odcinku Grabina Śląska – Rostoka, od km 41,595 do km 46,445, etap I”.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t *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*, zwanej dalej *ustawą ooś*, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia jest Regionalny Dyrektor.

Pismem z dnia 18 września 2025 r., znak: WOOŚ.420.49.2025.JS.1, Regionalny Dyrektor wezwał Wnioskodawcę do usunięcia braków formalnych we wniosku. Wymagane uzupełnienie wpłynęło do organu w dniu 30 września 2025 r.

Dane o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zostały zamieszczone w Systemie Informacji o Środowisku (<https://system.sios.pl>), pod numerem 77/2025.

Liczba stron postępowania przekracza 10. W związku z powyższym, na podstawie art. 49 *ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego*, zwanej dalej *Kpa*, w związku z art. 74 ust. 3 *ustawy ooś*, w niniejszym postępowaniu strony inne niż podmiot planujący podjęcie realizacji przedsięwzięcia informowane są o wszystkich czynnościach podjętych w przedmiotowej sprawie poprzez zawiadomienie w formie publicznego obwieszczenia wywieszane na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu oraz przez udostępnienie zawiadomienia w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej organu.

Obwieszczeniem z dnia 3 października 2025 r., znak: WOOŚ.420.49.2025.JS.3, Regionalny Dyrektor poinformował strony postępowania m.in.: o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. inwestycji, możliwości zapoznawania się z aktami sprawy, składania uwag i wniosków na każdym etapie postępowania, miejscu przechowywania akt sprawy, a także możliwej formie składania uwag i wniosków oraz organie właściwym do ich rozpatrywania. Pismem z dnia 3 października 2025 r., znak: WOOŚ.420.49.2025.JS.2, Regionalny Dyrektor powiadomił Wnioskodawcę, analogicznie jak w ww. obwieszczeniu, m.in. o wszczęciu postępowania administracyjnego i o przysługujących mu prawach strony postępowania oraz wskazał, iż pozostałe strony będą informowane o jego etapach poprzez zawiadomienie wywieszane na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu oraz publikowane w Biuletynie Informacji Publicznej organu.

Stosownie do dyspozycji ustawowej art. 74 ust. 3aa *ustawy ooś*, Regionalny Dyrektor o decyzjach i innych czynnościach wydanych lub podjętych w przedmiotowym postępowaniu powiadamia również organy wykonawcze gmin właściwych ze względu na obszar, o którym mowa w art. 74 ust. 3a ww. *ustawy*, tj. Burmistrza Strzegomia oraz Wójta Gminy Dobromierz.

Z uwagi na fakt, iż w załączonej do wniosku *Karcie informacyjnej przedsięwzięcia* (ProSilence – zespół autorów pod kierownictwem Mateusza Ulańczyka; Opole, 28.08.2025 r.), zwanej dalej *Kip*, Regionalny Dyrektor stwierdził braki merytoryczne, pismem z dnia 3 października 2025 r., znak: WOOŚ.420.49.2025.JS.5, wezwał Wnioskodawcę do ich uzupełnienia. Pismem z dnia 23 października 2025 r. Wnioskodawca przedłożył uzupełnienie treści *Kip*.

Przedmiotowa inwestycja należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 60 *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać*

na środowisko, dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane.

W toku prowadzonego postępowania Regionalny Dyrektor, pismami z dnia 30 października 2025 r., znak: WOOŚ.420.49.2025.JS.7 oraz znak: WOOŚ.420.49.2025.JS.8, wystąpił kolejno do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz do Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu o wydanie opinii co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – o określenie zakresu raportu oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

O ww. czynnościach Regionalny Dyrektor poinformował strony postępowania i Wnioskodawcę pismami z dnia 30 października 2025 r., znak: WOOŚ.420.49.2025.JS.9 i znak: WOOŚ.420.49.2025.JS.10.

Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny we Wrocławiu w opinii sanitarnej z dnia 5 listopada 2025 r., znak: ZNS.9022.5.46.2025.MŚ, wyraził stanowisko o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie pismem z dnia 2 grudnia 2025 r., znak: V.RZŚ.4901.51.2025.JH (po złożeniu wyjaśnień przez Wnioskodawcę pismem z dnia 19 listopada 2025 r. oraz pismem z dnia 27 listopada 2025 r.), wyraził opinię, że dla ww. przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących wymagań:

1. *W związku z położeniem części inwestycji na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią, przed realizacją inwestycji, zgodnie z ustawą z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2024 r. poz. 1087, ze zm., dalej: Prawo wodne), należy uzyskać stosowne decyzje administracyjne.*
2. *Podczas prowadzenia prac budowlanych wyznaczyć miejsca parkowania maszyn budowlanych na terenie utwardzonym i zabezpieczonym przed ewentualnym wypływem substancji ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego.*
3. *W celu zminimalizowania poziomu emisji zanieczyszczeń do środowiska wodnego stale prowadzić kontrole stanu technicznego maszyn i urządzeń pracujących na terenie budowy.*
4. *Zaplecze budowy wyposażać w sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych.*
5. *Tankowanie oraz serwisowanie pojazdów, maszyn i urządzeń przeprowadzać na utwardzonym i uszczelnionym podłożu poza terenem inwestycji. Nie dopuszczać do zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego płynami eksploatacyjnymi, paliwem, olejami, itp.*
6. *W trakcie prac budowlanych chronić otwarte wykop przed ich zalaniem wodami opadowymi lub roztopowymi oraz przed możliwością przedostania się do nich zanieczyszczeń. W przypadku konieczności odwadniania wykopów budowlanych zasięg leja depresji nie może wykraczać poza granice terenu, do którego Inwestor posiada tytuł prawny. Na odwadnianie wykopów budowlanych, a także odprowadzanie wód z wykopów, zgodnie z ustawą Prawo wodne, należy uzyskać stosowne zgody wodnoprawne.*
7. *Wszelkie materiały sypkie np. kruszywo, ziemię z wykopów gromadzić w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków/rowów melioracyjnych lub systemów odwodnienia na skutek odpływu wód opadowych lub roztopowych.*
8. *Zaplecze budowy zlokalizować w bezpiecznej odległości od cieków i rowów oraz wyposażać w sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych i substancji ropopochodnych do gruntu. W przypadku awaryjnego wycieku substancji szkodliwych należy natychmiastowo usunąć skażoną glebę. Zużyte sorbenty oraz skażoną glebę należy przekazać jako odpad wyspecjalizowanym podmiotom do unieszkodliwienia.*
9. *Po wykonaniu prac przy remoncie przepustów należy umocnić skarpy cieków objętych pracami i odpowiednio jej zabezpieczyć (np. poprzez obsianie ich trawą), w celu ograniczenia do minimum erozji powierzchniowej, a tym samym ograniczenia*

- przedostawania się frakcji tworzącej zawiesiny do wód powierzchniowych. Do umocnień należy stosować materiały naturalne lub zbliżone do naturalnych.*
- 10. Ograniczyć stosowanie ciężkiego sprzętu technicznego na gruntach niestabilnych w bliskim sąsiedztwie koryt cieków.*
 - 11. Prace remontowe na obiektach inżynieryjnych należy prowadzić w sposób umożliwiający zanieczyszczenie wód podziemnych.*
 - 12. Prace prowadzone w obrębie obiektów inżynierskich, w ciekach lub rowach prowadzić w sposób minimalizujący ingerencję w warunki biologiczne, hydromorfologiczne i fizykochemiczne wód cieków, w sposób niezaburzający dynamiki przepływu wód oraz w sposób zapobiegający ich zanieczyszczeniu. Niniejsze prace organizować z uwzględnieniem możliwości schronienia się gatunków wodnych w miejscach wolnych od prac i intensywnych zanieczyszczeń, po wcześniejszym uzyskaniu stosownych zgód wodnoprawnych.*
 - 13. Zapewnić swobodny przepływ wód w korytach cieków oraz zapobiegać zaburzeniom stosunków wodnych, np. poprzez czasowe przystosowanie części istniejącego koryta do prowadzenia wód, umożliwiające swobodne wykonywanie prac w samym korycie, bez narażenia wód cieku na niekontrolowane zanieczyszczenie.*
 - 14. Należy używać wyłącznie materiałów budowlanych spełniających standardy jakościowe, ze szczególnym uwzględnieniem odporności na wymywanie.*
 - 15. Odpady wytworzone na etapie realizacji, eksploatacji i ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia gromadzić selektywnie w zależności od rodzaju odpadów w wydzielonych i przystosowanych miejscach, zabezpieczonych przed wpływem niekorzystnych warunków atmosferycznych (odpady niebezpieczne) i dostępem osób postronnych, w warunkach odpowiednio zabezpieczonych przed przedostaniem się do środowiska gruntowo-wodnego substancji szkodliwych, w oznakowanych pojemnikach lub kontenerach, a następnie przekazywać firmom posiadającym stosowne zezwolenie do dalszego zagospodarowania.*
 - 16. Na etapie realizacji wodę na teren inwestycji dostarczać z istniejących sieci wodociągowych lub dowozić z zewnątrz, w beczkowozach lub przeznaczonych do tego zbiornikach. Zapewnić racjonalne jej wykorzystanie.*
 - 17. Na etapie realizacji inwestycji ścieki bytowe gromadzić w przenośnych urządzeniach sanitarnych, a następnie przekazywać do zagospodarowania wyspecjalizowanym podmiotom.*
 - 18. Nie dopuszczać do powstawania ścieków przemysłowych.*
 - 19. Wody opadowe lub roztopowe odprowadzać poprzez spływ wód opadowych lub roztopowych do rowów kolejowych, na przylegający do linii kolejowej teren lub do systemu odwodnieniowego w zależności od występujących warunków gruntowo-wodnych, możliwości technicznych oraz występowania odbiorników naturalnych. Parametry techniczne urządzeń odwodnieniowych należy dobierać indywidualnie, na podstawie stosownych obliczeń, a zrzut wód opadowych lub roztopowych prowadzić w sposób kontrolowany, niepowodujący strat na terenach sąsiednich i w odbiornikach tych wód.*
 - 20. Na odprowadzanie wód opadowych lub roztopowych do ziemi lub urządzeń wodnych uzyskać stosowne pozwolenia wodnoprawne.*
 - 21. Po zakończeniu prac budowlanych należy uporządkować teren w granicach inwestycji i w miarę możliwości przywrócić do stanu pierwotnego.*

Ww. warunki nie zostały zadysponowane w sentencji niniejszej decyzji z uwagi na ich zbyt ogólny zapis (bez doszczegółowienia sposobu postępowania/wdrożenia działań minimalizujących) bądź z uwagi na fakt, iż ich wykonanie wynika z odrębnych przepisów prawa i w opinii Regionalnego Dyrektora nie ma konieczności dodatkowego zobowiązania Wnioskodawcy do ich stosowania.

Regionalny Dyrektor, wypełniając dyspozycję ustawową art. 10 § 1 Kpa, obwieszczeniem z dnia 3 grudnia 2025 r., znak: WOOS.420.49.2025.JS.13, poinformował strony postępowania o zebraniu materiału dowodowego w przedmiotowej sprawie, a także przysługującym prawie wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań przed wydaniem przedmiotowej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wnioskodawca został zawiadomiony o powyższym pismem z dnia 3 grudnia 2025 r., znak: WOOS.420.49.2025.JS.12. Regionalny Dyrektor poinformował jednocześnie wszystkie strony postępowania, że rozstrzygnięcie kończące postępowanie

administracyjne w przedmiotowej sprawie zostanie wydane nie wcześniej niż po upływie pięciu dni od dnia doręczenia zawiadomienia. W ww. terminie nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski stron postępowania.

Na podstawie analizy zgromadzonego materiału dowodowego, uwzględniając kryteria określone w art. 63 ust. 1 ustawy o oś oraz biorąc pod uwagę stanowiska organów opiniujących, Regionalny Dyrektor nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Stwierdzając brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, Regionalny Dyrektor uwzględnił łącznie następujące uwarunkowania:

1. Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie:

Przedmiotem inwestycji będzie rewitalizacja nieużytkowanej linii kolejowej nr 302 od km 41,595 (Grabina Śląska) do km 46,445 (Roztoka) o łącznej długości wynoszącej ok. 4,850 km. Planowana inwestycja będzie realizowana na terenie województwa dolnośląskiego, w powiecie świdnickim, na terenie gmin: Strzegom (obręb Tomkowice, obręb Godziszówek) oraz Dobromierz (obręb Roztoka).

Celem realizacji zadania jest utworzenie infrastruktury kolejowej sprzyjającej rozwojowi gospodarczemu regionu. Zadanie polega na wznowieniu ruchu taboru kolejowego na odcinku Grabina Śląska – Roztoka.

Zakres inwestycji obejmuje rewitalizację linii kolejowej nr 302 poprzez odtworzenie toru w istniejącym śladzie. Planowana prędkość dla pociągów poruszających się po przedmiotowej linii wynosić będzie 80 km/h.

Zakres prac obejmie: demontaż toru, wymianę i odtworzenie toru w postaci wymiany podsypki i stabilizacji podbudowy, podkładów na podkłady strunobetonowe z przytwierdzeniem sprężystym; odtworzenie rowów i uregulowanie gospodarki wodnej w obrębie torowiska; oprofilowanie nasypów; remont obiektów; a także zabudowę nowych nawierzchni w istniejących przejazdach kolejowo drogowych. Układ torowy w stacji Roztoka przewiduje 2 tory (mijanka – zabudowa dwóch rozjazdów), odtworzenie peronu wyspowego i wiaty oraz zabudowę małej architektury. Na całej długości odcinka zostaną zabudowane rury rezerwowe z zasobnikami na potrzeby przyszłej rozbudowy urządzeń teletechnicznych i srk (sterowanie ruchem kolejowym).

Zakres prac nie przewiduje zmiany sposobu odwodnienia, zmiany niwelety oraz geometrii toru, itp. Najważniejszym celem przedmiotowej inwestycji jest przywrócenie połączenia kolejowego, zapewnienie odcinkowi objętemu opracowaniem jej normatywnych parametrów, remont torów jak również infrastruktury towarzyszącej, poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na przejazdach oraz ruchu kolejowego, jak również poprawę jakości życia mieszkańców.

Realizacja przedsięwzięcia ma na celu przywrócenie ruchu kolejowego.

Planowana do uruchomienia linia kolejowa przebiega zarówno przez tereny rolnicze, jak i tereny zurbanizowane. W lokalizacji od km ok. 45,200 do km ok. 46,000 tor będzie biegł wzdłuż terenów zalesionych.

Przedmiotowa inwestycja zajmie powierzchnię ok. 15 ha. Na omawianym terenie przewiduje się wycinkę maksymalnie do 7 ha samosiejek drzew pospolitych i owocowych oraz krzewów. Realizacja przedsięwzięcia nie zmieni dotychczasowej funkcji obszarów, na których zrealizowana zostanie inwestycja – w dalszym ciągu pozostaną to obszary o przeznaczeniu i funkcji kolejowej.

b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem:

Oddziaływanie skumulowane w Kip przeanalizowano w odniesieniu do infrastruktury liniowej znajdującej się w sąsiedztwie inwestycji. Z informacji zawartych w Kip wynika,

że na etapie eksploatacji nie będzie dochodzić do kumulacji oddziaływań w sąsiedztwie linii kolejowej ani w zakresie emisji hałasu ani w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza. Na etapie eksploatacji nie zidentyfikowano możliwości występowania oddziaływań skumulowanych w odniesieniu do innych komponentów środowiska.

c) różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi:

Plac i zaplecze budowy zorganizowane zostaną w sposób zapewniający ochronę gleby, polegającą w szczególności na uwzględnieniu zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni. W fazie realizacji przedsięwzięcia przewiduje się zużycie surowców i materiałów niezbędnych do wykonania planowanych w ramach inwestycji prac, m.in. takich jak: strunobeton (podkłady kolejowe), tłuczeń kamienny (podsypka pod torowisko), kruszywo łamane (warstwa ochronna nasypu torowiska), geowłóknina (warstwa ochronna nasypu torowiska, stal (szyny kolejowe, beton, kostka brukowa, kable, słupy, masa bitumiczna, podzespoły elektryczne i elektroniczne. Przewiduje się także wykorzystanie wody na cele bytowe oraz technologiczne, a także paliw do zasilania maszyn i sprzętu budowlanego. Woda do wykonania robót przywożona będzie beczkowozami przystosowanymi do realizacji robót lub za zgodą zarządcy pobierana z sieci wodociągowej rozdzielczej.

W zasięgu inwestycji nie występują obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody – w rozumieniu art. 6 ust. 1 *ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2026 r., poz. 13)*. Najbliższy obszar Natura 2000: specjalny obszar ochrony siedlisk Dobromierz (PLH020034) znajduje się w odległości ok. 4,5 km. Przedsięwzięcie położone jest poza granicami głównych korytarzy ekologicznych. W zasięgu oddziaływania inwestycji znajdują się obszary leśne.

Biorąc pod uwagę zapisy *Kip* oraz jej uzupełnienia stwierdzić należy, że przy zastosowaniu warunków określonych w rozstrzygnięciu niniejszej decyzji, przedsięwzięcie nie będzie wywierać znaczącego negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze oraz różnorodność biologiczną.

d) emisji i występowania innych uciążliwości:

Na etapie realizacji przedsięwzięcia podczas prac ziemnych i budowlanych do atmosfery emitowane będą zanieczyszczenia pyłowe i gazowe. Powyższe oddziaływania, ze względu na lokalny i okresowy charakter zmieniający się w zależności od miejsca i fazy budowy, nie wpłyną znacząco na stan powietrza i ustąpią po zakończeniu prac, nie powodując trwałych zmian w środowisku.

W wyniku pracy maszyn i środków transportu oraz wykonywania prac montażowych i budowlanych może dojść do krótkotrwałej emisji hałasu i wzrostu uciążliwości akustycznych dla najbliższego otoczenia. Wielkość i zasięg emitowanego hałasu do środowiska podczas realizacji inwestycji będzie różny, w zależności od rodzaju wykonywanych prac i wykorzystywanych urządzeń. Hałas ten będzie miał charakter okresowy, a uciążliwości z nim związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych.

Etap realizacji zamierzenia inwestycyjnego może stanowić potencjalne zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego w wyniku wycieków substancji ropopochodnych z wykorzystywanych maszyn i pojazdów. W celu zminimalizowania powyższego ryzyka zaplecze budowy zostanie zorganizowane na terenie utwardzonym, zabezpieczonym przed potencjalnym zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego i wyposażone zostanie w sorbenty służące do likwidacji ewentualnych wycieków. Teren bazy transportowej i sprzętowej zostanie usytuowany w bezpiecznej odległości od rowów i wykopów oraz zostanie zabezpieczony przed przedostawaniem się do gruntu i wód podziemnych oraz powierzchniowych, substancji mogących powodować ich zanieczyszczenie, poprzez zlokalizowanie jej w obszarze kolejowym na powierzchni szczelnej. Naprawy sprzętu budowlanego prowadzone będą poza terenem wykonywanych prac, w miejscu do tego wyznaczonym, zabezpieczonym przed potencjalnym zanieczyszczeniem środowiska wodno-gruntowego substancjami szkodliwymi. W przypadku konieczności odwodnienia wykopów prace odwodnieniowe będą prowadzone bez konieczności trwałego obniżenia poziomu wód gruntowych; do minimum ograniczony będzie czas odwadniania wykopów oraz wpływ prac

do terenu działki inwestycyjnej; wody z odwodnienia odprowadzane będą sposobem niepowodującym zalewania terenów sąsiednich oraz niezmieniającym stanu wody na gruncie w szczególności kierunku odpływu wód opadowych ze szkodą dla gruntów sąsiednich.

Funkcjonowanie zaplecza budowy będzie związane z powstawaniem ścieków bytowych wytwarzanych przez pracowników budowy. Wyposażenie zaplecza budowy w szczelne sanitariaty objęte systematycznym serwisem podmiotów posiadających stosowne uprawnienia w zakresie ich obsługi zapewni właściwe zagospodarowanie powstających na tym etapie nieczystości, wykluczając potencjalne ryzyko ich oddziaływania na środowisko wodne i gruntowo-wodne.

Wytworzone na etapie budowy odpady będą selektywnie magazynowane w przeznaczonych do tego celu kontenerach lub pojemnikach, w wyznaczonym i utwardzonym miejscu, a następnie przekazywane uprawnionym podmiotom posiadającym odpowiednie zezwolenia w tym zakresie do dalszego zagospodarowania (unieszkodliwienia lub odzysku).

Na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko. Głównym źródłem emisji hałasu oraz emisji zanieczyszczeń do powietrza będą pojazdy szynowe poruszające się po przebudowywanym odcinku linii kolejowej. Przeznaczona do uruchomienia linia kolejowa nr 302 będzie przeznaczona do prowadzenia ruchu pociągów osobowych (szynobusów). Do obliczeń propagacji hałasu przyjęto, iż na przedmiotowym odcinku linii kolejowej, w ciągu doby poruszać się będzie około 8 par pociągów osobowych (łącznie 16 przejazdów w ciągu doby: 14 w porze dziennej i 2 w porze nocnej). W obliczeniach uwzględniono, iż maksymalna prędkość projektowa linii kolejowej wyniesie 80 km/h. Planowana inwestycja częściowo przebiegać będzie w pobliżu terenów podlegających ochronie akustycznej, tj. terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, zabudowy zagrodowej oraz zabudowy mieszkaniowo-usługowej. Z informacji zawartych w *Kip* wynika, iż funkcjonowanie przedmiotowej linii kolejowej nie będzie wiązać się z generowaniem hałasu, którego poziom przekraczałby wartość 61dB(A) w porze dziennej lub 56dB(A) w porze nocnej poza terenem linii kolejowej. Biorąc pod uwagę powyższe, a w szczególności wielkość, charakter i prędkość planowanego ruchu kolejowego, etapie eksploatacji nie przewiduje się znaczącego oddziaływania akustycznego na terenach chronionych akustycznie.

Po przebudowywanej linii będą poruszać się pociągi z silnikami zasilanymi paliwami konwencjonalnymi, biorąc jednak pod uwagę wielkość planowanego ruchu kolejowego, na etapie eksploatacji nie przewiduje się ponadnormatywnej emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego.

Zgodnie z informacjami zawartymi w przedłożonej dokumentacji, cieki i rowy melioracyjne w obrębie inwestycji obecnie są zarośnięte wieloletnią roślinnością, miejscami są niedrożne i poważnie zamulone. Funkcjonujące cieki i rowy przeprowadzają wody tylko okresowo, gdy prowadzą wody opadowe lub roztopowe. W ramach inwestycji rowy boczne zostaną odtworzone, a wszystkie przepusty odmulone i udrożnione. Nastąpi naprawa systemu odwodnienia poprzez oczyszczenie, udrożnienie i ewentualne lokalne umocnienie rowów bocznych, oczyszczenie i umocnienie dopływów i odpływów. Inwestycja nie zakłada znaczącego ingerowania w istniejący system urządzeń wodnych. Przewidziano także udrożnienie i oczyszczenie przepustów, naprawę ich ścian bocznych oraz dna (jeśli zajdzie potrzeba w przypadku sklepień ceglanych), a także wykonanie parapetów. Planowane jest zamontowanie barier ochronnych na obiektach, na których zostały uszkodzone lub skradzione, a na obiektach, na których nie spełniają one wymagań zostaną dostosowane do obowiązujących przepisów.

W ramach przedmiotowej inwestycji wody opadowe lub roztopowe odprowadzane będą w taki sam sposób, jaki ma miejsce w stanie istniejącym – poprzez spływ wód opadowych lub roztopowych do rowów kolejowych, na przylegający do linii kolejowej teren lub do systemu odwodnieniowego.

Eksploatacja inwestycji nie będzie wiązać się z wytwarzaniem ścieków przemysłowych.

W związku z funkcjonowaniem przedsięwzięcia mogą powstawać również niewielkie ilości odpadów związanych z pracami konserwacyjnymi i remontowymi, jak również bieżącym utrzymaniem linii i infrastruktury towarzyszącej.

- e) *ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu:*

Biorąc pod uwagę charakter i skalę inwestycji przewiduje się, że ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy budowlanej będzie ograniczone do minimum. Na etapie realizacji przedsięwzięcia możliwe są zdarzenia związane z transportem i stosowaniem substancji niebezpiecznych, takie jak niewielkie wycieki płynów eksploatacyjnych podczas pracy pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych oraz wycieki paliwa z uszkodzonych zbiorników paliwa pojazdów samochodowych i kolejowych oraz maszyn i urządzeń budowlanych. W przypadku wystąpienia tego typu awarii, działania ratownicze będą polegały na neutralizacji i usunięciu źródła zagrożenia oraz ograniczeniu skali zagrożenia, a następnie przywróceniu stanu środowiska do stanu sprzed zdarzenia. W celu minimalizacji ryzyka wystąpienia katastrofy budowlanej w trakcie realizacji przedsięwzięcia, w *Kip* wskazano na konieczność utrzymania reżimów technologicznych, kontroli maszyn, sprzętu oraz prowadzonych robót w zakresie zasad BHP.

Ze względu na zakres, specyfikę oraz sposób realizacji przedmiotowej inwestycji, zmiany klimatu nie będą miały wpływu na przedmiotowe przedsięwzięcie, a ryzyko wystąpienia katastrofy naturalnej jest mało prawdopodobne. Zjawiska atmosferyczne występujące w obszarze przedmiotowego przedsięwzięcia będą miały jedynie charakter utrudnień eksploatacyjnych, które w niewielkim stopniu mogą zakłócić działanie infrastruktury kolejowej.

Po zrealizowaniu przedsięwzięcia oddziaływanie przedmiotowego przedsięwzięcia na klimat w skali regionu zostanie nieznacznie zmniejszone w porównaniu do stanu obecnego.

- f) *przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstawanie:*

Na każdym z etapów zarówno w fazie budowy, jak i eksploatacji planowanej inwestycji oraz ewentualnej jej likwidacji będą wytwarzane odpady.

Na etapie realizacji będą powstawały odpady związane m.in. z prowadzeniem prac ziemnych, budowlanych i montażowych, obsługą sprzętu i funkcjonowaniem zaplecza budowy. Będą to głównie odpady budowlane, opakowaniowe i komunalne. Jak wynika z zapisów *Kip*, znaczna część wytworzonych na tym etapie odpadów będzie tymczasowo gromadzona w przeznaczonych do tego szczelnych kontenerach/pojemnikach, które będą umieszczane na specjalnie zabezpieczonym (uszczelnionym) podłożu, co zminimalizuje ryzyko przedostania się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego. Zagospodarowanie odpadów powstających na etapie realizacji inwestycji zostanie powierzono firmom, które będą posiadały stosowne pozwolenia w zakresie gospodarki odpadami.

Na etapie eksploatacji powstawać będą głównie odpady związane z bieżącymi remontami, a także konserwacją i utrzymaniem linii kolejowej. Jak wynika z treści *Kip*, odpady powstałe podczas eksploatacji przedsięwzięcia będą na bieżąco albo po zakończeniu prac przekazane do odzysku, bądź unieszkodliwienia podmiotom posiadającym stosowne pozwolenia.

- g) *zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji:*

Analizując cechy planowanego przedsięwzięcia, mając na uwadze skalę inwestycji oraz wielkość ruchu kolejowego 8 par pociągów osobowych (łącznie 16 przejazdów w ciągu doby: 14 w porze dziennej i 2 w porze nocnej), nie powinno ono znacząco negatywnie oddziaływać na zdrowie i życie ludzi.

2. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:

Przedmiotowe przedsięwzięcie ma ustaloną lokalizację z uwagi na charakter przebudowy obejmujący prace na istniejącej linii kolejowej nr 302. W myśl art. 59a ust. 4 pkt 2 ustawy ooś, dla tego przedsięwzięcia nie jest wymagana weryfikacja zgodności lokalizacji inwestycji z zapisami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

- a) *obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek:*

W zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia nie występują obszary wodno-błotne. Przedsięwzięcie nie będzie przebiegać przez tereny zagrożenia powodziowego. Analizowana linia kolejowa krzyżować się będzie z ciekami: Parowa, Radynia oraz Dopływem spod Godzieszówka, a także trzema rowami melioracyjnymi. Blisko cieków, wody podziemne mogą zalegać płytko pod powierzchnią gruntu.

- b) *obszary wybrzeży i środowisko morskie:*

Biorąc pod uwagę lokalizację przedsięwzięcia nie zachodzi konieczność analizowania wpływu na obszary wybrzeży i środowisko morskie. Obszary te nie występują w sąsiedztwie inwestycji.

- c) *obszary górskie i leśne:*

W zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary górskie, natomiast znajdują się obszary leśne.

- d) *obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych:*

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami objętymi ochroną. Planowana inwestycja nie znajduje się na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych.

- e) *obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, oraz pozostałe formy ochrony przyrody:*

W zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody – w rozumieniu art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Najbliższy obszar Natura 2000: specjalny obszar ochrony siedlisk Dobromierz (PLH020034) znajduje się w odległości ok. 4,5 km. Przedsięwzięcie położone jest poza granicami głównych korytarzy ekologicznych. W zasięgu oddziaływania inwestycji znajdują się obszary leśne.

Biorąc pod uwagę zapisy *Kip* stwierdzić należy, że przy zastosowaniu warunków określonych w rozstrzygnięciu niniejszej decyzji, przedsięwzięcie nie będzie wywierać znaczącego negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze, w tym na obszary Natura 2000 oraz różnorodność biologiczną.

- f) *obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia:*

Z analizy informacji zawartych w *Kip* nie wynika, aby w miejscu realizacji inwestycji występowały obszary, na których standardy środowiska zostały przekroczone.

- g) *obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne:*

W zasięgu oddziaływania inwestycji brak jest obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne. Najbliżej położnym (w odległości ok. 140 m od osi toru) obiektem wpisanym do rejestru zabytków jest Zespół pałacowo-parkowy w miejscowości Jugowa.

Realizacja inwestycji nie będzie ingerować w strukturę układu zabudowy i nie doprowadzi do uszczuplenia wartości obiektów zabytkowych. Wszelkie prace budowlane będą uwzględniać istniejące już związki przestrzenne i planistyczne.

Z uwagi na fakt, iż inwestycja dotyczy rewitalizacji istniejącej linii kolejowej, biorąc pod uwagę stan zachowania obecnej przestrzeni i planowany zakres przedsięwzięcia, przewiduje się, że planowana inwestycja nie powinna wywierać wpływu na krajobraz z uwagi na prowadzenie prac w obrębie istniejącej linii kolejowej.

h) gęstość zaludnienia:

Inwestycja realizowana będzie w gminach: Strzegom o gęstości zaludnienia około 188 os/km² oraz Dobromierz o gęstości zaludnienia około 60 os/km². W sąsiedztwie inwestycji znajdują się tereny zabudowy mieszkaniowej.

i) obszary przylegające do jezior:

W zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary przylegające do jezior.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:

Nie występują w zasięgu oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia.

k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe:

Projektowana inwestycja zlokalizowana będzie na obszarze dwóch zlewni jednostek planistycznych gospodarowania wodami jednolitych części wód powierzchniowych rzecznych (JCWP):

- Nysa Szalona do zb. Słup o kodzie PLRW6000031384919. Zgodnie z zapisami *Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2023 r., poz. 335)*, dalej: Plan – JCWP Nysa Szalona do zb. Słup została wyznaczona jako silnie zmieniona część wód o złym stanie wód, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych oraz dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego 2027 r. (lub do roku 2039 – dla substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE) – ze względu na inne warunki naturalne (procesy biochemiczne, procesy ekologiczne, procesy fizykochemiczne, procesy hydromorfologiczne, zanieczyszczenia z przeszłości).
- Strzegomka od zb. Dobromierz do Pełcznicy o kodzie PLRW600003134859. Zgodnie z zapisami Planu JCWP Strzegomka od zb. Dobromierz do Pełcznicy została wyznaczona jako naturalna część wód o złym stanie wód, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ekologiczny, zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Strzegomka w obrębie JCWP (dla łososia), zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Strzegomka w obrębie JCWP (dla troci wędrowniej) oraz dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego 2027 r. (lub do roku 2039 – dla substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE) – ze względu na inne warunki naturalne (dopływ z innej JCWP, procesy biochemiczne, procesy fizykochemiczne).

Przedmiotowy obszar inwestycji znajduje się w obrębie dwóch jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) nr 94 o kodzie PLGW600094 oraz nr 108 o kodzie PLGW6000108. Obie JCWPd charakteryzują się dobrym stanem ilościowym i chemicznym i zostały ocenione jako niezagrożone nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan chemiczny i dobry stan ilościowy. Planowana inwestycja nie znajduje się na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych.

Po przeanalizowaniu dokumentacji zgromadzonej w sprawie, uwzględniając rodzaj, skalę, lokalizację oraz charakter planowanej inwestycji, która realizowana będzie przy zastosowaniu rozwiązań minimalizujących wpływ na środowisko oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, nie przewiduje się negatywnego wpływu przedmiotowej inwestycji na stan jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) i powierzchniowych (JCWP) oraz możliwość osiągnięcia celów środowiskowych.

3. Rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś, wynikające z:

a) zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać:

W zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia znajdują się głównie mieszkańcy gmin: Strzegom i Dobromierz. Planowana inwestycja na niewielkim odcinku przebiegać będzie w pobliżu terenów podlegających ochronie akustycznej, tj. terenów zabudowy mieszkaniowej

jednorodzinnej oraz wielorodzinnej. Z uwagi na nieznaczną wielkość obciążenia planowanej linii kolejowej, zaledwie 16 przejazdów pociągów osobowych w ciągu doby, na etapie eksploatacji nie przewiduje się ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego na terenach chronionych akustycznie ani znacząco negatywnego oddziaływania na stan powietrza atmosferycznego.

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze:

Z uwagi na lokalizację planowanej inwestycji, ograniczony i lokalny zasięg jej oddziaływania oraz odległość od granic Rzeczypospolitej Polskiej (31 km) nie przewiduje się transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, zarówno na etapie realizacji, eksploatacji oraz ewentualnej jego likwidacji.

c) charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania:

W związku z realizacją inwestycji nie będzie konieczne wyburzenie budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych itp. Na etapie realizacji inwestycji może potencjalnie dochodzić do emisji zanieczyszczeń powietrza, emisji hałasu oraz zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego wskutek prowadzonych prac budowlanych. Oddziaływanie bezpośrednie w tym zakresie ograniczone jest przestrzennie do terenu budowy oraz czasowo do momentu zakończenia całego procesu realizacyjnego.

Główne oddziaływanie na etapie funkcjonowania związane będzie z ruchem pociągów i wpływem na klimat akustyczny w otoczeniu analizowanego odcinka linii kolejowej. Z uwagi na skalę i charakter przedsięwzięcia, nie przewiduje się, aby mogło ono spowodować dodatkowe znaczące uciążliwości w stosunku do stanu istniejącego.

Ponadto ponowne wykorzystanie istniejącej linii kolejowej nr 302 i przywrócenie istniejącej linii kolejowej nr 302 parametrów konstrukcyjnych, przełoży się na odciążenie dróg publicznych.

d) prawdopodobieństwa oddziaływania:

W trakcie realizacji inwestycji można spodziewać się uciążliwości i oddziaływań w zakresie emisji hałasu, zanieczyszczenia powietrza oraz wytwarzania odpadów. Istnieje także możliwość zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego przez substancje ropopochodne z potencjalnych wycieków z silników spalinowych maszyn i środków transportu. Jak wynika z zapisów *Kip*, oddziaływania te będą ograniczane przez zastosowanie odpowiednich zabezpieczeń i organizację robót, a po zakończeniu prac uciążliwości ustąpią. Można przyjąć, że analizowana inwestycja na etapie realizacji nie powinna znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.

Zgodnie z dokumentacją sprawy, planowane przedsięwzięcie na etapie funkcjonowania nie powinno powodować przekroczenia standardów jakości środowiska.

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:

Prace na etapie realizacji inwestycji będą prowadzone przede wszystkim w ciągu dnia. Uciążliwości związane z realizacją inwestycji (emisja hałasu, ew. zapylenie) będą miały charakter krótkotrwały i lokalny, ograniczony do czasu i miejsca realizacji inwestycji – będą to oddziaływania odwracalne. Oddziaływanie długotrwałe i nieodwracalne na etapie realizacji inwestycji to przewidywana zajętość terenu pod przedsięwzięcie – będzie ona w niewielkim stopniu zwiększona w stosunku do terenu zajmowanego obecnie przez istniejące linie kolejowe.

Oddziaływania zidentyfikowane dla etapu eksploatacji będą miały charakter stały (ciągły) przez cały okres funkcjonowania inwestycji.

f) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia –

w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem:

Z uwagi na skalę planowanych robót budowlanych oraz parametry i warunki eksploatacji planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania wynikającego z kumulowania oddziaływań przebudowanych obiektów z innymi przedsięwzięciami znajdującymi się w rejonie zainwestowania lub w obszarze oddziaływania przedmiotowej inwestycji.

g) możliwości ograniczenia oddziaływania:

Biorąc pod uwagę zapisy *Kip* oraz jej uzupełnień stwierdzić należy, że przy zastosowaniu warunków określonych w rozstrzygnięciu niniejszej decyzji, przedsięwzięcie nie będzie wywierać znaczącego negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze, w tym na ww. siedlisko przyrodnicze, zinwentaryzowane chronione gatunki zwierząt oraz różnorodność biologiczną.

Warunek I.1 nałożono, aby zminimalizować negatywne oddziaływania związane z wycinką drzew i krzewów na ptaki. Prawie wszystkie gatunki ptaków przebywające na terytorium Polski podlegają ochronie gatunkowej w myśl *rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2022 r., poz. 2380)*, w stosunku do których obowiązują określone zakazy, m.in. zakaz niszczenia gniazd, siedlisk lub ostoi, będących ich obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania. Udział specjalisty ornitologa ma zagwarantować, iż prace związane z wycinką drzew i krzewów będą realizowane bez szkody dla ptaków.

Jednocześnie należy podkreślić, że w przedłożonej dokumentacji wskazano, że w ramach inwestycji nie będzie prowadzona wycinka drzew i krzewów i zostanie ona wykonana w ramach prac utrzymaniowych linii kolejowej. W ocenie Regionalnego Dyrektora, postępowanie dotyczące oceny oddziaływania ma środowisko winno obrazować całość przedsięwzięcia – bez wyłączenia wycinki drzew i krzewów. Jak wskazują wyroki sądów, powiązanie pomniejszych inwestycji (celowo podzielonych na mniejsze), których związek powoduje, że wspólnie tworzą one zorganizowaną całość w postaci jednej spójnej infrastruktury ukierunkowanej na ten sam cel gospodarczy, należy traktować jako jedno przedsięwzięcie i nie ma znaczenia nawet to, że poszczególne części przedsięwzięcia będą realizowane przez różne podmioty. Zatem nałożono ww. warunek realizacji przedsięwzięcia.

Warunki I.2 – I.4 mają na celu zabezpieczenie drzew i krzewów narażonych na uszkodzenia mechaniczne w trakcie realizacji prac, w szczególności poprzez zminimalizowanie zagrożenia uszkodzenia pni drzew i ich korzeni.

W celu ograniczenia śmiertelności drobnych zwierząt, w szczególności płazów, gadów i małych ssaków – gatunków objętych ochroną na mocy ww. *rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt* – nałożono działania wskazane w warunku I.5.

Warunek I.6 nałożono w celu uniknięcia przedostawania się zanieczyszczeń do wody w ciekach mogących wpływać negatywnie na organizmy wodne w niej bytujące.

Na podstawie dostarczonych przez Wnioskodawcę danych, w tym informacji zawartych w *Kip* i jej uzupełnieniach oraz biorąc pod uwagę wynik analizy szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, określonych w art. 63 ust. 1 *ustawy ooś*, Regionalny Dyrektor uznał, że można odstąpić od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko na etapie postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Mając powyższe na uwadze orzeczono jak w sentencji.

W przypadku niemożliwych do wykluczenia kolizji ze stanowiskami zwierząt, roślin lub grzybów gatunków chronionych na mocy *rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt*, *rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. poz. 1409)* oraz *rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. poz. 1408)*, w stosunku do których obowiązują zakazy określone w ww. *rozporządzeniach*, przed rozpoczęciem prac Wnioskodawca winien uzyskać odrębne zezwolenie właściwego organu na czynności zakazane w stosunku do tych gatunków, zgodnie z art. 56, w związku z art. 51 i 52 *ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r.*

o ochronie przyrody, a w przypadku uzyskania takiego zezwolenia – prace prowadzić z uwzględnieniem warunków wynikających z zezwolenia.

Integralną część decyzji stanowi załącznik – charakterystyka przedsięwzięcia.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji, zgodnie z art. 129 § 1 i § 2 *Kpa*, przysługuje stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, wniesione za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Zgodnie z art. 127a *Kpa* w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska we Wrocławiu
p.o. Regionalny Konserwator Przyrody
we Wrocławiu

Katarzyna Łapińska

*/podpisano kwalifikowanym
podpisem elektronicznym/*

*Na podstawie art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2025 r. poz. 1154)
Wnioskodawca jest zwolniony z opłaty za wydanie niniejszej decyzji.*

Otrzymują:

1. Województwo Dolnośląskie – Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu
reprezentowane przez Pełnomocnika
2. Pozostałe strony postępowania w drodze obwieszczenia, zgodnie z art. 49 *Kpa*

Do wiadomości:

1. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, ul. Norwida 34, 50-950 Wrocław
2. Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny we Wrocławiu
ul. Marii Curie-Skłodowskiej 73/77, 50-950 Wrocław

Osoba do kontaktu:

Jadwiga Szałaj, tel.: 71 73 89 205 lub za pośrednictwem sekretariatu tel.: 71 747 93 00

Potwierdzam zgodność wydruku z dokumentem wydanym w postaci elektronicznej:

Identyfikator dokumentu	263761.1476591.1532254
Nazwa dokumentu	15 - 420_49 - decyzja o braku z warunkami.pdf
Tytuł dokumentu	15 - 420_49 - decyzja o braku z warunkami
Sygnatura dokumentu	WOOS.420.49.2025
Data dokumentu	2026-01-09 13:08:34
Skrót dokumentu	1E6C8E2E62687874964E19309C4A7136B20288D1
Wersja dokumentu	1.1
Data podpisu	2026-01-09
Sygnatariusz	Katarzyna Łapińska
Stanowisko	REGIONALNY DYREKTOR
Rodzaj certyfikatu	Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego
	EZD 3.128.103.103.
Data wydruku:	2026-01-09 14:46:09
Autor wydruku:	SZAŁAJ JADWIGA



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA WE WROCŁAWIU

**UL. JANA DŁUGOSZA 68
51-162 WROCŁAW**

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu z dnia 9 stycznia 2026 r., znak: WOOŚ.420.49.2025.JS.15, dla przedsięwzięcia pn.: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 302 Strzegom – Marciszów na odcinku Grabina Śląska – Roztoka, od km 41,595 do km 46,445, etap I”

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedmiotem inwestycji będzie rewitalizacja nieużytkowanej linii kolejowej nr 302 od km 41,595 (Grabina Śląska) do km 46,445 (Roztoka) o łącznej długości wynoszącej ok. 4,850 km. Planowana inwestycja będzie realizowana na terenie województwa dolnośląskiego, w powiecie świdnickim, na terenie gmin: Strzegom (obręb Tomkowice, obręb Godziszówek) oraz Dobromierz (obręb Roztoka).

Celem realizacji zadania jest utworzenie infrastruktury kolejowej sprzyjającej rozwojowi gospodarczemu regionu. Zadanie polega na wznowieniu ruchu taboru kolejowego na odcinku Grabina Śląska – Roztoka.

Zakres rewitalizacji obejmuje rewitalizację linii kolejowej nr 302 poprzez odtworzenie toru w istniejącym śladzie. Planowana prędkość dla pociągów poruszających się po przedmiotowej linii wynosić będzie 80 km/h.

Zakres prac obejmie: demontaż toru, wymianę i odtworzenie toru w postaci wymiany podsypki i stabilizacji podbudowy, podkładów na podkłady strunobetonowe z przytwierdzeniem sprężystym; odtworzenie rowów i uregulowanie gospodarki wodnej w obrębie torowiska; oprofilowanie nasypów; remont obiektów; a także zabudowę nowych nawierzchni w istniejących przejazdach kolejowo drogowych. Układ torowy w stacji Roztoka przewiduje 2 tory (mijanka – zabudowa dwóch rozjazdów), odtworzenie peronu wyspowego i wiaty oraz zabudowę małej architektury. Na całej długości odcinka zostaną zabudowane rury rezerwowe z zasobnikami na potrzeby przyszłej rozbudowy urządzeń teletechnicznych i srk (sterowania ruchem kolejowym).

Zakres prac nie przewiduje zmiany sposobu odwodnienia, zmiany niwelety oraz geometrii toru, itp. Najważniejszym celem przedmiotowej inwestycji jest przywrócenie połączenia kolejowego, zapewnienie odcinkowi objętemu opracowaniem jej normatywnych parametrów, remont torów jak również infrastruktury towarzyszącej, poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na przejazdach oraz ruchu kolejowego, jak również poprawę jakości życia mieszkańców.

Realizacja przedsięwzięcia ma na celu przywrócenie ruchu kolejowego.

Planowana do uruchomienia linia kolejowa przebiega zarówno przez tereny rolnicze, jak i tereny zurbanizowane. W lokalizacji od km ok. 45,200 do km ok. 46,000 tor będzie biegł wzdłuż terenów zalesionych.

W ramach inwestycji rowy boczne zostaną odtworzone, a wszystkie przepusty odmulone i udrożnione. Nastąpi naprawa systemu odwodnienia poprzez oczyszczenie,

udroźnienie i ewentualne lokalne umocnienie rowów bocznych, oczyszczenie i umocnienie dopływów i odpływów. Inwestycja nie zakłada znaczącego ingerowania w istniejący system urządzeń wodnych. Wszystkie przepusty zostaną udroźnione, oczyszczone, zostaną naprawione ich ściany boczne oraz dno (jeśli zajdzie potrzeba w przypadku sklepień ceglanych) oraz wykonane zostaną parapety. Planowane jest zamontowanie barier ochronnych na obiektach, na których zostały uszkodzone lub skradzione, a na obiektach, na których nie spełniają one wymagań zostaną dostosowane do obowiązujących przepisów.

Wody opadowe lub roztopowe powstające na etapie eksploatacji inwestycji odprowadzane będą w taki sam sposób, jaki ma miejsce w stanie istniejącym – poprzez spływ wód opadowych lub roztopowych do rowów kolejowych, na przylegający do linii kolejowej teren lub do systemu odwodnieniowego.

Przedmiotowa inwestycja zajmie powierzchnię ok. 15 ha. Na omawianym terenie przewiduje się wycinkę maksymalnie do 7 ha samosiejek drzew pospolitych i owocowych oraz krzewów. Realizacja przedsięwzięcia nie zmieni dotychczasowej funkcji obszarów, na których zrealizowana zostanie inwestycja – w dalszym ciągu pozostaną to obszary o przeznaczeniu i funkcji kolejowej.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska we Wrocławiu
p.o. Regionalny Konserwator Przyrody
we Wrocławiu

Katarzyna Łapińska
*/podpisano kwalifikowanym
podpisem elektronicznym/*

Potwierdzam zgodność wydruku z dokumentem wydanym w postaci elektronicznej:

Identyfikator dokumentu	263761.1476592.1532262
Nazwa dokumentu	15a - Zał. do decyzji - charakterystyka przedsięwzięcia.pdf
Tytuł dokumentu	15a - Zał. do decyzji - charakterystyka przedsięwzięcia
Sygnatura dokumentu	WOOS.420.49.2025
Data dokumentu	2026-01-09 13:10:30
Skrót dokumentu	7A9234A460733A8C3784F74BD2D4CC378BC C02B1
Wersja dokumentu	1.1
Data podpisu	2026-01-09
Sygnatariusz	Katarzyna Łapińska
Stanowisko	REGIONALNY DYREKTOR
Rodzaj certyfikatu	Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego
	EZD 3.128.103.103.
Data wydruku:	2026-01-09 14:46:59
Autor wydruku:	SZAŁAJ JADWIGA