



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

WE WROCŁAWIU

UL. JANA DŁUGOSZA 68

51-162 WROCŁAW

WOOŚ.420.58.2025.CC.13

Wrocław, dnia 18 marca 2026 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t, art. 84, 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 PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. z siedzibą w Warszawie:

- I. **Stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Wykonanie dokumentacji projektowej dla obiektów inżynierskich na liniach kolejowych nr 137, 297 i 343 z podziałem na zadania” dla zadania nr 1 pn.: „Wykonanie projektów rozbiórki mostów w km 211,291 i 211,311 linii kolejowej nr 137 Katowice – Legnica oraz budowy nowego mostu”.**
- II. **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. istotne warunki korzystania ze środowiska na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia:**
 1. Pnie drzew narażonych na uszkodzenia mechaniczne odeskować do wysokości około 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).
 2. 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.
 3. Nie składować ziemi, odpadów stałych lub płynnych mogących zmienić chemizm gleby (np. oleje, paliwa) w obrębie drzew i krzewów.
 4. W trakcie realizacji inwestycji, na bieżąco kontrolować wykopy oraz inne miejsca mogące stanowić pułapki dla zwierząt, m.in. małych ssaków, płazów i gadów, a znajdujące się w nich zwierzęta niezwłocznie odławiać i wypuszczać poza obszar inwestycji, przy czym ostatnią kontrolę obecności zwierząt przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów.
 5. Zaplecza i drogi techniczne, składy materiałów budowlanych i sprzętu lokalizować w odległości większej niż 50 m od cieków wodnych. Jeżeli lokalizacja niezbędnych

elementów zaplecza socjalnego oraz magazynowania materiałów obojętnych dla środowiska gruntowo-wodnego w pobliżu ciek jest niezbędna z punktu widzenia realizacji inwestycji w zakresie budowy obiektów inżynierskich, podłoże ewentualnej bazy materiałowej powinno zostać uszczelnione geomembraną i pokryte płytami betonowymi, a zaplecze wyposażone w sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków substancji szkodliwych.

6. W trakcie budowy koryta ciek Pieszyckiego Potoku zabezpieczyć przy użyciu drewnianych pomostów, zapobiegających spadaniu elementów z rozbiórki do koryta ciek.
7. Prace związane z umocnieniem dna i skarp koryta ciek Pieszyckiego Potoku wykonać za pomocą materiałów pochodzenia naturalnego lub zbliżonymi do naturalnych (tj. np. drewno, ziemia, kamień, żwir, biomasa biodegradowalna). Użycie gotowych betonowych elementów prefabrykowanych lub zaprawy betonowej ograniczyć wyłącznie do miejsc, gdzie jest to uzasadnione względami technicznymi i wymogami bezpieczeństwa (tj. np. przy podporach lub przy filarach mostów). Do wykonywania umocnień skarp i dna ciek nie stosować gotowych koszy i materaców gabionowych.
8. Prace wykonawcze związane z realizacją przedsięwzięcia prowadzić w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6⁰⁰ do godziny 22⁰⁰, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej.
9. Na placu budowy należy wydzielić miejsce do tankowania paliw. Awaryjnie dopuszcza się naprawy lub zabezpieczenie uszkodzonego sprzętu wyłącznie w wyznaczonych miejscach o utwardzonym i szczelnym podłożu. W przypadku wystąpienia wycieku substancji ropopochodnych lub innych materiałów eksploatacyjnych należy zebrać zanieczyszczenia za pomocą sorbentów i przekazać je do dalszego zagospodarowania uprawnionym podmiotom.
10. Wszelkie materiały sypkie np. kruszywo, materiał ziemny należy gromadzić w wyznaczonych miejscach i nie dopuszczać do ich wymywania do cieków/rowów melioracyjnych lub systemów odwodnienia na skutek odpływu wód opadowych lub roztopowych.
11. Na placu budowy należy ograniczyć pylenie np. poprzez zraszanie wodą terenu w okresach suszy oraz zabezpieczyć pyliste materiały sypkie przed ich rozwiewaniem np. poprzez przykrycie plandekami.
12. Odpady niebezpieczne magazynować selektywnie w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach lub innych opakowaniach odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów, zlokalizowanych w wyznaczonym, miejscu o utwardzonym podłożu, zabezpieczonych przed rozwiewaniem, pyleniem, wpływem opadów atmosferycznych i dostępem osób postronnych. Wyżej wymienione odpady należy przekazywać wyspecjalizowanym podmiotom posiadającym zezwolenia na odzysk lub unieszkodliwianie poszczególnych typów odpadów. Odpady inne niż niebezpieczne gromadzić selektywnie, w sposób zabezpieczający przed dostępem osób niepowołanych i niepowodujący zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego, w wydzielonych i oznakowanych miejscach, na utwardzonym podłożu, zabezpieczonym przed przenikaniem odcieku do gruntu, do czasu odbioru przez upoważnione podmioty.
13. Na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią od rzeki Piława nie gromadzić ścieków, środków chemicznych, a także innych materiałów, które mogą zanieczyścić wody.
14. Prace dotyczące budowy mostu prowadzić poza okresami wezbrań powodziowych.

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 15 października 2025 r. (data wpływu: 15 października 2025 r.) podmiot planujący podjęcie realizacji przedsięwzięcia – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie (dalej zwane Wnioskodawcą), reprezentowane przez pełnomocnika – zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu (dalej zwanego Regionalnym Dyrektorem) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Wykonanie dokumentacji projektowej dla obiektów inżynierskich na liniach kolejowych nr 137, 297 i 343 z podziałem na zadania” dla zadania nr 1 pn.: „Wykonanie projektów rozbiórki mostów w km 211,291 i 211,311 linii kolejowej nr 137 Katowice – Legnica oraz budowy nowego mostu”. Wraz z wnioskiem została przedłożona *Karta informacyjna przedsięwzięcia* (autor: Paweł Gruca – sierpień 2025 r.) zwana dalej *Kip*.

Planowane zamierzenie 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.

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*, dalej zwanej *ustawą ooś*, w przypadku przedsięwzięć polegających na realizacji linii kolejowej organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest regionalny dyrektor ochrony środowiska. Przedmiotowa inwestycja planowana jest do zrealizowania w województwie dolnośląskim, na terenie gminy miejskiej Dzierżonów, zatem organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia jest Regionalny Dyrektor.

Dane o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie (<https://system.sios.pl/search>) pod numerem: 83/2025.

W związku z tym, że liczba stron postępowania przekraczała 10, Regionalny Dyrektor działając na podstawie art. 74 ust. 3 *ustawy ooś*, w związku z art. 49 *ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego*, zwanej dalej *Kpa*, powiadamiał strony postępowania, inne niż podmiot planujący podjęcie realizacji przedsięwzięcia o wszystkich czynnościach podjętych w przedmiotowej sprawie poprzez obwieszczenie publikowane w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu oraz na tablicy ogłoszeń w siedzibie organu.

Obwieszczeniem z dnia 21 października 2025 r., znak: WOOŚ.420.58.2025.CC.1, Regionalny Dyrektor powiadamiał strony o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz o możliwości brania czynnego udziału na każdym etapie postępowania, możliwości zapoznania się z aktami sprawy i złożenia uwag i wniosków, miejscu przechowywania akt sprawy, a także formie składania uwag i wniosków oraz organie właściwym do ich rozpatrywania. Pismem z dnia 21 października 2025 r., znak: WOOŚ.420.58.2025.CC.2, Regionalny Dyrektor powiadamiał Wnioskodawcę, analogicznie jak w ww. obwieszczeniu, o przysługujących mu prawach strony postępowania. W ww. piśmie wskazano również, iż wszystkie pozostałe strony w postępowaniu będą informowane o jego etapach poprzez zawiadomienie w formie publicznego obwieszczenia na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu oraz poprzez publikację w Biuletynie Informacji Publicznej organu.

Stosownie do dyspozycji ustawowej art. 74 ust. 3a *ustawy ooś*, Regionalny Dyrektor o decyzjach i innych czynnościach wydanych lub podjętych w toku postępowania powiadamiał organ wykonawczy gminy właściwej ze względu na obszar, o którym mowa w art. 74 ust. 3a ww. ustawy, tj. Burmistrza Dzierżoniowa.

Z uwagi na fakt, iż w treści załączonej do wniosku *Kip* Regionalny Dyrektor stwierdził braki merytoryczne w zakresie aspektów środowiskowych i przyrodniczych, pismem z dnia 13 listopada 2025 r., znak: WOOŚ.420.58.2025.CC.4, wezwał Wnioskodawcę do ich uzupełnienia. Wyjaśnienia do dokumentacji złożone zostały pismem z dnia 24 listopada 2025 r. (data wpływu: 26 listopada 2025 r.).

W toku prowadzonego postępowania Regionalny Dyrektor pismami z dnia 19 grudnia 2025 r., znak: WOOŚ.420.58.2025.CC.5 i WOOŚ.420.58.2025.CC.6 wystąpił kolejno do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz 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 o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Obwieszczeniem z dnia 22 grudnia 2025 r., znak: WOOŚ.420.58.2025.CC.7, Regionalny Dyrektor powiadomił strony o etapach postępowania, w tym o ww. wystąpieniu do organów opiniujących. Wnioskodawca o powyższym został zawiadomiony pismem z dnia 22 grudnia 2025 r., znak: WOOŚ.420.58.2025.CC.8.

Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny we Wrocławiu pismem z dnia 22 grudnia 2025 r. (data wpływu: 22 grudnia 2025 r.), znak: ZNS.9022.5.50.2025.MŚ, wyraził opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie pismem z dnia 9 stycznia 2026 r., znak: V.RZŚ.4901.64.2025.JH, przekazał według właściwości ww. pismo Regionalnego Dyrektora z dnia 19 grudnia 2025 r., znak: WOOŚ.420.58.2025.CC.5 (dot. wydania opinii co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – co do zakresu raportu dla ww. przedsięwzięcia) do Dyrektora Zarządu Zlewni w Legnicy Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Legnicy Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie pismem z dnia 19 stycznia 2026 r. (data wpływu: 19 stycznia 2026 r.), znak: VL.ZZŚ.4130.3.2026.JS, wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących wymagań, tj.:

1. Na etapie realizacji w celu zminimalizowania niebezpieczeństwa zanieczyszczenia środowiska gruntowo – wodnego substancjami ropopochodnymi zaplecze budowy, składy materiałów i paliw oraz parki maszynowe zorganizować na terenie utwardzonym, zabezpieczonym warstwą nieprzepuszczalną z dala od cieków wodnych i miejsc podmokłych min. 50 m.
2. Odpady na każdym etapie przedsięwzięcia magazynować na terenie o nawierzchni utwardzonej, w miejscu niedostępnym dla osób nieupoważnionych, a także sukcesywnie odbierać przez odpowiednie służby. Odpady niebezpieczne magazynować w sposób uwzględniający właściwości chemiczne i fizyczne, w tym stan skupienia, oraz zagrożenia, które mogą powodować te odpady.
3. Na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią od rzeki Piława zakazuje się gromadzenia ścieków, środków chemicznych, a także innych materiałów, które mogą zanieczyścić wody.
4. Prace dotyczące budowy mostu prowadzić poza okresami wezbrań powodziowych.
5. Prace budowlane prowadzić w sposób uniemożliwiający zanieczyszczenie materiałami budowlanymi wód cieku Pieszyckiego Potoku. Budowę mostu zrealizować bez zbędnej ingerencji w koryto cieków, na warunkach określonych w pozwoleniu wodnoprawnym i pod nadzorem właściciela cieku.

6. Należy zapewnić właściwe odwodnienie terenu objętego przedsięwzięciem bez zmiany stosunków wodnych na gruntach sąsiednich.
7. Zabrania się niszczenia bądź uszkodzania urządzeń wodnych oraz innych czynności, które mogą powodować zmniejszenie stateczności lub wytrzymałości urządzeń wodnych albo ich przydatności gospodarczej.
8. Na lokalizowanie nowych obiektów budowlanych na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią oraz wykonanie przepustu o długość powyżej 10 m należy uzyskać pozwolenie wodnoprawne.

Wskazane warunki nr 6, 7 i 8 nie zostały zadysponowane w sentencji niniejszej decyzji, gdyż nie wskazują konkretnych rozwiązań pozwalających na ich osiągnięcie albo ich wykonanie wynika z odrębnych przepisów prawa do stosowania których zobowiązany jest Wnioskodawca. Ponadto warunki odnoszą się do charakterystycznych cech inwestycji i technologii prowadzenia prac, które to częściowo ujęto w uzasadnieniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. W opinii Regionalnego Dyrektora nie ma konieczności dodatkowego zobowiązania Wnioskodawcy do ich stosowania. Treść warunków nr 1, 2 i 5 została zadysponowana kolejno w warunkach nr II.5, II.13 i II.6 sentencji niniejszej decyzji, z pominięciem kwestii powielających się lub zbyt ogólnych i niewskazujących konkretnych rozwiązań oraz tych do których Wnioskodawca zobowiązany jest wprost przez przepisy prawa. Treść warunków nr 3 i 4 została zadysponowana w całości warunkach nr II.13 i II.14.

Regionalny Dyrektor, po przeanalizowaniu materiału dowodowego zgromadzonego w przedmiotowej sprawie, uwzględniając kryteria zawarte w art. 63 ust. 1 *ustawy o oś* oraz biorąc pod uwagę ww. stanowiska organów opiniujących, nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Regionalny Dyrektor uznał, iż przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne nie powinno znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko i tym samym nie wymaga 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:*

Przedsięwzięcie polegać będzie na rozbiórce dwóch mostów kolejowych i budowie w ich miejscu nowego mostu kolejowego wraz z przebudową sieci uzbrojenia terenu. Istniejące obiekty zlokalizowane są w ciągu linii kolejowej nr 137 relacji Katowice – Legnica w km 211,291 i w km 211,311 przebiegającej nad Pieszyckim Potokiem i rowem.

Przedmiotowa inwestycja będzie realizowana w obrębach ewidencyjnych: Dolny, Zachód, gmina Dzierżoniów, powiat dzierżoniowski, województwo dolnośląskie.

W strefie inwestycji na nasypie usytuowany jest jeden tor kolejowy ww. linii nr 137 Katowice – Legnica. Ruch pociągów odbywa się po stronie wody dolnej. Mosty przeprowadzają linię kolejową nad Pieszyckim Potokiem. Przyczółki obiektów stanowią masywne konstrukcje ceglane. Górne części korpusów, w tym ciosy podłożyskowe zostały wykonane z betonu. Obiekty wyposażone są w łożyska stalowe styczne. Przęsło oparte jest na przyczółkach na 4 łożyskach stalowych stycznych. Zewnętrzna krawędź obiektów zabezpieczona została balustradą. Nasypy i skarpy w obrębie obiektów nie są umocnione. Po stronie wody górnej przęsła mostów zostało wykonane jako żelbetowe przygotowane pod drugi tor. Nawierzchnię torową na mostach stanowią szyny na mostownicach drewnianych. W obrębie nawierzchni na mostownicach znajdują się blachy przeciwpożarowe. Na obiektach znajdują się również obustronne chodniki służbowe wykonane z drewnianych dylin.

Projektowany most w około km 211,291 zostanie wykonany jako obiekt w postaci obetonowanych dźwigarów, stanowiących koryto balastowe dla toru. Schemat statyczny konstrukcji będzie stanowił belka swobodnie podparta jednoprzęsłowa. Szerokość przęsła dostosowana zostanie do skrajni kolejowej z zachowaniem odległości 2,70 m od osi toru. Skrajnia pozioma dla maszyn torowych wyniesie 2,20 m od osi toru, zaś skrajnia pionowa 0,735 m od główki szyny. Przewiduje się również wykonanie chodnika służbowego. Przyczółki i skrzydła oraz ich fundamenty zostaną wykonane jako żelbetowe, przyczółki dostosowane zostaną pod przyszłą rozbudowę dla drugiego toru. Na obiekcie projektuje się montaż balustrad. Ponadto zaprojektowano wykonanie stref przejściowych na dojazdach do obiektu oraz 2 ciągi schodów skarpowych dla obsługi.

W ramach przedsięwzięcia wykonany zostanie również przepust w około km 211,311 – jako obiekt w postaci rury stalowej.

W trakcie prowadzenia robót ruch pociągów będzie odbywać się po torze tymczasowym. Nie planuje się wykonania tymczasowego obiektu mostowego, istniejący obiekt będzie rozbierany i budowany połówkowo, co umożliwi przeprowadzenie toru tymczasowego. Na etapie realizacji inwestycji nie przewiduje się konieczności zmiany przebiegu ciek, natomiast w rejonie obiektu koryto zostanie umocnione. Ponadto realizacja obiektu nie będzie wymagać wycinki drzew i krzewów.

Szczegółowy zakres prac realizacyjnych obejmie w szczególności m.in.:

- identyfikację i zabezpieczenie sieci obcych,
- prowadzenie ruchu pociągów po torze tymczasowym,
- rozbiórkę istniejących mostów w części po stronie wody dolnej,
- wykonanie obiektów od strony wody dolnej wraz z przebudową sieci,
- wykonanie stref przejściowych,
- montaż docelowej nawierzchni kolejowej,
- przywrócenie ruchu kolejowego po istniejącym torze,
- rozbiórkę tymczasowego toru kolejowego,
- rozbiórkę istniejącego mostu w części od strony wody górnej,
- wykonanie obiektów od strony wody dolnej wraz z przebudową sieci,
- montaż elementów wyposażenia,
- wykonanie umocnień skarp i koryta cieków,
- wykonanie schodów skarpowych,
- uporządkowanie i oczyszczenie terenu.

Obszar przeznaczony pod przedsięwzięcie stanowi teren pod ww. linią kolejową oraz grunty pod wodami powierzchniowymi płynącymi. Zadrzewienia i zakrzewienia w rejonie inwestycji ograniczają się do terenów położonych wzdłuż ciek Pieszycki Potok. W kierunku południowym i wschodnim od planowanego przedsięwzięcia położone są tereny wykorzystywane rolniczo (grunty orne). W kierunku północno-wschodnim zlokalizowane są tereny usługowe. Najbliższe tereny chronione akustycznie stanowi zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna położona w kierunku zachodnim w bezpośrednim sąsiedztwie terenu objętego przedsięwzięciem, najbliższe budynki mieszkalne znajdują się w odległości około 41,5 m.

Przewidywana powierzchnia planowanego obiektu wraz z nawierzchnią torową i umocnieniami wynosić będzie około 1985 m².

- b) *Powiązania 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:*

Planowana inwestycja polegać będzie na budowie mostu kolejowego, który będzie stanowić integralną część linii kolejowej nr 137 relacji Katowice – Legnica. Klimat akustyczny oraz emisja zanieczyszczeń do powietrza w otoczeniu planowanego przedsięwzięcia będą kształtowane przede wszystkim przez ruch pociągów po ww. linii kolejowej. W sąsiedztwie inwestycji nie występują inne przedsięwzięcia mogące być potencjalnym źródłem ww. emisji, zatem nie przewiduje się skumulowania oddziaływań z innego rodzaju przedsięwzięciami.

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

Budowa mostu kolejowego nie będzie wiązać się ze zmianą przebiegu istniejącej linii kolejowej czy też koniecznością prowadzenia jej w nowym śladzie, zatem biorąc pod uwagę usytuowanie inwestycji w obrębie istniejącego ciągu komunikacyjnego jej realizacja nie wpłynie znacząco negatywnie na bioróżnorodność terenu objętego zakresem przewidzianych prac budowlanych i terenu w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia. W sąsiedztwie inwestycji położone są głównie tereny częściowo przekształcone i wykorzystywane w przeważającej części rolniczo (grunty orne).

Podczas realizacji inwestycji wykorzystywane będą m.in.: kruszywo, piasek, żwir i kamienie stosowane do podbudowy. Realizacja inwestycji wiązać się będzie również ze zużyciem paliwa (oleju napędowego) przez maszyny i urządzenia wykorzystywane do prac budowlanych. Część sprzętu budowlanego będzie zasilana energią elektryczną lub sprężonym powietrzem, media te dostarczane będą na plac budowy z przewoźnych agregatów zasilanych olejem napędowym. Dodatkowo prace budowlane będą się wiązały z wykorzystaniem wody dostarczanej na teren budowy za pomocą beczkowozów i zbiorników na wodę. Woda wykorzystywana będzie zarówno na cele budowlane, ale przede wszystkim na cele socjalno-bytowe zatrudnionych w fazie realizacji pracowników.

Funkcjonowanie mostu na etapie eksploatacji nie będzie wiązać się z wykorzystaniem zasobów naturalnych.

d) Emisji i występowania innych uciążliwości:

Na etapie budowy przedsięwzięcia wystąpi emisja gazów i pyłów do atmosfery w postaci spalin pochodzących z silników pracujących maszyn budowlanych oraz pyłu powstającego podczas prac ziemnych. Powyższe oddziaływania, ze względu na okresowy charakter, zmieniający się w zależności od miejsca i fazy budowy, nie wpłyną znacząco na stan powietrza i ustąpią po zakończeniu planowanych prac, nie powodując trwałych zmian w środowisku.

W trakcie trwania prac realizacyjnych źródłem hałasu będą maszyny budowlane. Prace budowlane powodujące znaczną emisję hałasu związane głównie z ciężkim sprzętem prowadzone będą w porze dziennej z wyłączeniem sytuacji wymagających zachowania ich ciągłości. Roboty budowlane zostaną wykonane w możliwie najkrótszym czasie, a oddziaływanie ustąpi wraz z zakończeniem prac. Biorąc pod uwagę powyższe oraz zakres planowanych prac, etap budowy nie powinien powodować znaczących negatywnych skutków emisji hałasu.

Wykorzystywany w trakcie prac sprzęt budowlany i środki transportu stwarzać będą możliwość zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego. Niebezpieczeństwo może stanowić wyciek substancji ropopochodnych (oleje napędowe, smary, benzyny) lub innych związków chemicznych szkodliwych dla zdrowia ludzi i środowiska. Zagrożenia te będą miały charakter czasowy, trwający do czasu zakończenia prac budowlanych. Przy prawidłowo zaplanowanych pracach budowlanych, wykorzystywaniu sprzętu posiadającego stosowne atesty oraz zastosowaniu rozwiązań chroniących środowiskowo etap realizacji inwestycji nie powinien stanowić zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego.

Podczas realizacji zamierzenia może dojść również do zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego w wyniku przedostania się surowców i materiałów używanych podczas prac budowlanych (np. powłok malarskich). W celu zminimalizowania powyższego ryzyka należy zastosować np. odpowiednie rusztowania ze szczelnymi podestami, namiotami ochronnymi lub plandekami szczelnie podwieszanymi. Ponadto zaplecze budowy zostanie wyposażone w sanitariaty – ścieki bytowe będą gromadzone w zbiornikach bezodpływowych i regularnie przekazywane do właściwych podmiotów.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko.

Użytkowany most kolejowy po jego realizacji nie będzie źródłem znaczącej emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego – linia kolejowa nr 137 stanowi linię niezelektryfikowaną. W treści *Kip* wskazano, że natężenie ruchu pociągów na odcinku Kamieniec Ząbkowicki – Legnica linii kolejowej nr 137 w zakresie, którego zlokalizowany jest przedmiotowy obiekt mostowy, obecnie wynosi około 31 pojazdów na dobę (21 pociągów pasażerskich, 9 pociągów towarowych i 1 pociąg utrzymaniowo-naprawczy). Realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie na zmianę natężenia ruchu pociągów.

Z uwagi na skalę, zakres oraz fakt, iż przedmiotowe przedsięwzięcie ograniczone jest do posadowienia nowego mostu w miejscu istniejących obiektów nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej. Jednocześnie Wnioskodawca wskazał, iż na skutek odtworzenia nowej nawierzchni torowej w obrębie obiektu oraz wykonanie pełnego przęsła wraz z warstwą podsypki tłuczniowej na moście (zwiększenie tłumienia drgań) zamiast rusztu otwartego jak w stanie istniejącym, emisja hałasu ulegnie zmniejszeniu względem stanu istniejącego. Nie przewiduje się zatem znaczącego negatywnego oddziaływania emisji hałasu na tereny objęte ochroną akustyczną.

Na etapie eksploatacji wody opadowe lub roztopowe odprowadzane będą z obiektu poprzez spływ powierzchniowy, w sposób nieuregulowany. Jak wynika z dokumentacji sprawy, nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych wartości stężenia substancji ropopochodnych oraz zawiesiny w wodach opadowych i roztopowych odprowadzanych do środowiska.

- 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:*

Na etapie prac budowlanych należy liczyć się z wystąpieniem czasowych uciążliwości związanych z bezpośrednią emisją gazów cieplarnianych, w szczególności dwutlenku węgla. Będzie ona wynikać z procesu spalania paliw w silnikach pojazdów i maszyn wykorzystywanych na etapie budowy, głównie ciężkiego sprzętu budowlanego (spycharki, ładowarki, transport ciężarowy itp.). Emisja tych zanieczyszczeń będzie koncentrować się w obrębie prowadzonych prac. Wykorzystane do pracy pojazdy będą posiadać aktualne przeglądy techniczne. Natomiast maszyny i urządzenia budowlane będą spełniać wymogi w zakresie parametrów emisyjnych, o których mowa w rozporządzeniu w sprawie szczegółowych wymagań dla silników spalinowych w zakresie ograniczania emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki.

Eksploatacja inwestycji może być związana z emisją gazów cieplarnianych, wynikającą z procesu spalania paliw w silnikach pojazdów jedynie w przypadku pociągów spalinowych poruszających się po linii kolejowej, jednakże powyższe oddziaływanie jest niemożliwe do wykluczenia.

Biorąc pod uwagę charakter i skalę inwestycji nie przewiduje się poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych. Zastosowanie standardowych rozwiązań systemu bezpieczeństwa ruchu kolejowego powoduje, że wystąpienie poważnej awarii jest na znikomym poziomie. Dzięki dotrzymaniu warunków technicznych zapewniona zostanie

również wystarczająca odporność elementów obiektu na różne warunki klimatyczne. Uwzględniając powyższe można stwierdzić, iż sposób planowania, realizacji, eksploatacji i likwidacji przedsięwzięcia, jest przystosowany do postępujących zmian klimatu, jak również nie spowoduje zwiększenia wrażliwości elementów środowiska na zmiany klimatu.

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

Realizacja przedsięwzięcia będzie wiązać się z powstawianiem odpadów pochodzących z prac budowlano-montażowych oraz odpadów komunalnych. Na etapie budowy odpady powstawać będą przede wszystkim w wyniku prowadzenia robót ziemnych montażu elementów obiektu, usuwania kolizji urządzeniami infrastruktury czy też usuwania istniejącej roślinności. Powstające podczas prac budowlanych odpady będą zaliczać się zgodnie z katalogiem odpadów głównie m.in. do grup: 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej, 20 – odpady komunalne oraz 15 – odpady opakowaniowe. W sytuacjach awaryjnych mogą zostać wytworzone również odpady niebezpieczne związane np. z wyciekiem substancji ropopochodnych z maszyn używanych na terenie budowy (zanieczyszczona gleba i ziemia) i neutralizacją wycieków (zużyte sorbenty), odpady te zostaną niezwłocznie przekazane specjalistycznym podmiotom posiadającym zezwolenia na ich odzysk lub unieszkodliwianie.

Na etapie funkcjonowania planowanej inwestycji będą sporadycznie powstawać odpady wytwarzane w trakcie remontów i konserwacji obiektu, odpady komunalne generowane przez uczestników ruchu, czy też odpady związane z kolizjami i poważnymi awariami na przedmiotowej linii kolejowej.

Odpady wytworzone zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji będą selektywnie zbierane, a następnie przekazywane podmiotom posiadającym stosowne pozwolenia w zakresie gospodarki odpadami.

g) Zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji:

Na etapie budowy oraz likwidacji potencjalne oddziaływanie na zdrowie ludzi może być związane z okresowymi uciążliwościami transportu samochodowego i pracą maszyn budowlanych, powodujących emisję zanieczyszczeń do atmosfery i hałasu. Emisja będzie miała charakter niezorganizowany i uzależniona będzie w szczególności od natężenia robót budowlanych. Uciążliwości związane z oddziaływaniem na tym etapie będą ograniczone do minimum poprzez odpowiednią organizację prac i brak koncentrowania robót budowlanych w tym samym czasie. Biorąc pod uwagę skalę, zakres, sposób realizacji prac budowlanych, nie stwierdza się zagrożeń, które mogłyby być istotne z punktu widzenia zdrowia ludzi podczas realizacji przedsięwzięcia.

Etap eksploatacji inwestycji nie powinien spowodować przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie oraz nie powinien znacząco negatywnie wpłynąć na stan powietrza atmosferycznego. Ewentualne zagrożenia dla zdrowia ludzi podczas funkcjonowania przedsięwzięcia mogą wystąpić w związku z wypadkiem komunikacyjnym podczas ruchu pociągów poruszających się po linii kolejowej i przedmiotowym obiekcie.

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:

Projektowana inwestycja ma ustaloną lokalizację z uwagi na jej charakter i zakres, obejmujący prace na istniejącej linii kolejowej nr 137.

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

W zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują siedliska łąkowe i ujścia rzek. Natomiast ze względu na sąsiadującą rzekę mogą występować obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych.

- b) *Obszary wybrzeży i środowisko morskie:*

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie na terenie województwa dolnośląskiego w gminie miejskiej Dzierżoniów, w związku z czym nie zachodzi konieczność analizowania wpływu na obszary wybrzeży.

- c) *Obszary górskie lub leśne:*

W zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie znajdują się obszary leśne oraz obszary górskie.

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

Planowana inwestycja nie znajduje się na obszarach objętych ochroną, w tym strefach ochronnych ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników śródlądowych.

- 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 (Dz. U. z 2026 r., poz. 13). Natomiast najbliższe położone obszary chronione, tj.: Obszar Chronionego Krajobrazu „Góry Bardzkie i Sowie” oraz specjalny obszar ochrony siedlisk Ostoja Nietoperzy Gór Sowich (PLH020071) zlokalizowane są w odległości około 5 km od przedsięwzięcia. Inwestycja realizowana będzie poza granicami głównych korytarzy ekologicznych.

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

Jak wskazano w treści przedłożonej Kip, inwestycja nie będzie realizowana na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia.

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

Jak wskazano w treści Kip przedmiotowa inwestycja usytuowana jest poza obszarami o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne. Podczas realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia możliwe jest obniżenie jakości wizualnej krajobrazu (czasowe zajęcie terenu pod place budowlane, place składowe i inne). Zasięg przestrzenny oddziaływania na krajobraz dotyczyć będzie terenu realizacji przedsięwzięcia, jak i obszaru, z którego poszczególne prace i budowane obiekty będą widoczne. Będzie zatem miejscowy i/lub pozamiejscowy – lokalny. W tym wypadku jednak czas oddziaływania będzie ograniczony do czasu realizacji przedsięwzięcia.

Etap eksploatacji przedsięwzięcia związany będzie z budową nowego mostu kolejowego, jednak w miejscu istniejących obiektów, zatem nie będzie powodować zajęcia nowego terenu oraz powstania nowych elementów w istniejącym, utrwalonym typie krajobrazu.

h) Gęstość zaludnienia:

Inwestycja będzie realizowana na terenie powiatu dzierzoniowskiego (gmina miejska Dzierżoniów). Zgodnie z przedłożoną informacją, w mieście Dzierżoniów gęstość zaludnienia wynosi około 1428 osób/km².

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 planowanego przedsięwzięcia.

k) Wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe:

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana będzie w granicy jednostki planistycznej gospodarowania wodami – jednolitej części wód powierzchniowych JCWP Pieszycy Potok o kodzie RW600006134449. Zgodnie z zapisami *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2023 r., poz. 335)* – JCWP Pieszycy Potok została zaklasyfikowana jak naturalna część wód o złym stanie zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych jakim jest dobry stan ekologiczny i stan chemiczny dla złagodzonych wskaźników nikiel(w) poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników to stan dobry. Dla JCWP Pieszycy Potok zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 i ust. 5 *Ramowej Dyrektywy Wodnej* i przedłużono termin osiągnięcia celu środowiskowego JCWP do 2027 r. Odstępstwo polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: azot azotanowy, ogólny węgiel organiczny, azot ogólny, azot amonowy, fosfor ogólny, fosforany, BZT5, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C, ichtiofauna, indeks okrzemkowy, makrobezkręgowce bentosowe, benzo(a)piren(w), bromowane difenyletery(b), nikiel(w).

Rozpatrywany obszar znajduje się w obrębie jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) nr 108 o kodzie GW6000108. JCWPd nr 108 charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i dobrym stanem chemicznym. JCWPd 108 została oceniona jako niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. Teren planowanego przedsięwzięcia znajduje się poza obszarem Głównych Zbiorników Wód Podziemnych.

Inwestycja znajduje się na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią od rzeki Piława. Zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 3 lit. a *ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2025 r., poz. 960 ze zm.)* na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią zakazuje się gromadzenia ścieków, środków chemicznych, a także innych substancji lub materiałów, które mogą zanieczyścić wody oraz prowadzenia przetwarzania odpadów, w szczególności ich składowania.

Po przeanalizowaniu treści *Kip*, 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:

Zasięg oddziaływania na etapie prac nad realizacją przedsięwzięcia, w trakcie których wystąpi emisja spalin do powietrza związana z pracą sprzętu budowlanego na miejscu oraz pochodząca od środków transportu jak również hałas generowany przez pracujące maszyny i urządzenia oraz środki transportu, będzie miał charakter lokalny, ograniczony do terenów realizacji przedsięwzięcia (plac budowy) i terenów bezpośrednio graniczących z realizowaną inwestycją. Biorąc pod uwagę przejściowość tych prac, nie powinny one wpłynąć znacząco na klimat akustyczny i stan powietrza atmosferycznego wokół terenu przeznaczonego pod planowaną inwestycję. Eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie powinna wywierać znaczącego negatywnego wpływu na środowisko, w tym na najbliższe tereny chronione akustycznie oraz stan powietrza atmosferycznego.

Z przedłożonej dokumentacji wynika, iż nie przewiduje się, aby inwestycja zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji znacząco negatywnie oddziaływała na ludzi oraz spowodowała pogorszenie jakości środowiska na obszarze zlokalizowanym w jej najbliższym sąsiedztwie.

b) Transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze:

Z uwagi na lokalizację planowanej inwestycji, ograniczony zasięg jej oddziaływania oraz odległość od granic Rzeczypospolitej Polskiej (około 20 km) nie przewiduje się transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Przedsięwzięcie obejmuje budowę mostu kolejowego o znaczeniu lokalnym.

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

Ze względu na rodzaj przedsięwzięcia nie przewiduje się występowania oddziaływań o charakterze złożonym i wywierających wpływ na istniejącą infrastrukturę techniczną. Uciążliwości związane z etapem budowy będą miały charakter czasowy i odwracalny oraz ustąpią po zakończeniu prac. Przewidywany moment rozpoczęcia oddziaływania to rozpoczęcie prowadzenia prac przez wykonawcę.

Z uwagi na skalę oraz lokalny charakter inwestycji, nie przewiduje się, aby planowane przedsięwzięcie spowodowało dodatkowe uciążliwości na etapie eksploatacji w stosunku do stanu istniejącego.

d) Prawdopodobieństwa oddziaływania:

Na etapie budowy przedmiotowe przedsięwzięcie będzie generowało oddziaływania typowe dla tej fazy inwestycji. 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.

Na etapie eksploatacji głównym źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz emisji hałasu może stanowić ruch pociągów pasażerskich i towarowych. Przedmiotowa inwestycja ma celu umożliwienie przeprowadzenia linii kolejowej nad ciekim Pieszycki Potoki, jak wstanie obecnym, zatem nie wpłynie na wielkość ruchu pociągów w stosunku do stanu istniejącego. Przeprowadzone w dokumentacji analizy wykazały, iż powyższe oddziaływania nie powinny wywierać znaczącego negatywnego wpływu na środowisko. Inwestycja może stanowić również potencjalne źródło zanieczyszczeń dla środowiska gruntowo-wodnego, jednak nie będzie ono znaczące.

Wobec powyższego przedmiotowa inwestycja nie powinna powodować znaczącego zanieczyszczenia wód i pogorszenia stosunków wodnych, zmian w środowisku przyrodniczym, jak również nie powinna znacząco negatywnie oddziaływać na klimat akustyczny oraz stan zanieczyszczenia powietrza w rejonie przedsięwzięcia.

e) Czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:

Przewiduje się, że czas budowy przedmiotowego zadania wyniesie około 18 miesięcy. Oddziaływania w fazie budowy przedsięwzięcia będą posiadały charakter czasowy, lokalny – obejmujący obszar robót i ustaną po realizacji przedsięwzięcia. Oddziaływania zidentyfikowane dla etapu eksploatacji będą miały charakter trwały (ciągły), przez cały okres funkcjonowania inwestycji, związany głównie z ruchem pociągów po przedmiotowej linii kolejowej, jednak oddziaływania te nie powinny być znacząco negatywne.

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, a także lokalizację w ciągu istniejącej linii kolejowej nie przewiduje się kumulowania oddziaływań przebudowanych obiektów z innymi przedsięwzięciami znajdującymi się w rejonie zainwestowania lub w obszarze oddziaływania przedmiotowej inwestycji. Ponadto w rejonie obiektu nie są zlokalizowane istniejące lub aktualnie rozpatrywane przedsięwzięcia dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.

g) Możliwości ograniczenia oddziaływania:

W sentencji niniejszej decyzji nałożono warunki, których przestrzeganie na etapie realizacji przedsięwzięcia zminimalizuje możliwość negatywnego oddziaływania na środowisko.

Warunki nr II.1 – II.3 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, m.in. małych ssaków, płazów i gadów – gatunków objętych ochroną na mocy rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2022 r., poz. 2380), nałożono warunek nr II.4.

Warunki nr II.5 i II.6 mają na celu ochronę środowiska gruntowo-wodnego, w tym ciek Pieszyckiego Potoku przed skażeniem oraz zabezpieczenie przed niszczeniem cennych terenów (siedlisk gatunków roślin i zwierząt).

Warunek nr II.7 ma na celu zachowanie lokalnych korytarzy migracyjnych zwierząt przebiegających wzdłuż ciek Pieszyckiego Potoku, poprzez zastosowanie materiałów pochodzenia naturalnego lub zbliżonych do naturalnych oraz wykluczenie stosowania koszy i materaców gabionowych stanowiących sztuczny element w środowisku przyrodniczym stwarzający zagrożenie dla zwierząt (utrudniają migrację, mogą doprowadzić do ich śmierci). Warunek nr II.8 nałożono w celu ograniczenia uciążliwości związanych z emisją hałasu na etapie realizacji inwestycji na tereny chronione akustycznie.

Wypełnienie warunku nr II.9 przyczyni się do ograniczenia skutków w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnej oraz zabezpieczenia przed przedostaniem się substancji (głównie związków ropopochodnych, surowców i materiałów używanych podczas prac budowlanych) do gleby, środowiska gruntowego oraz wód okolicznych cieków.

W celu eliminacji nadmiernego pylenia oraz przedostawania się materiałów sypkich do środowiska w czasie ich składowania i prowadzenia prac budowlanych określono warunki nr II.10 i II.11.

Warunek nr II.12 nałożono w celu właściwego gospodarowania odpadami. Wynikają one z obowiązujących przepisów oraz konieczności ochrony środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem.

Warunki nr II.13 i II.14 mają na celu zabezpieczenie wód płynących przed zanieczyszczeniem w czasie wystąpienia wezbrań i powodzi.

Biorąc pod uwagę zapisy *Kip* oraz jej uzupełnienia stwierdzić należy, że przy zastosowaniu warunków określonych w sentencji niniejszej decyzji oraz pozostałych rozwiązań chroniących środowisko przedstawionych w jej treści, realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie powinna wywierać znaczącego negatywnego wpływu na stan otoczenia oraz na środowisko przyrodnicze, w tym na cele ochrony ww. obszarów Natura 2000, ciek Pieszycki Potok oraz różnorodność biologiczną.

Na podstawie dostarczonych przez Wnioskodawcę danych, w tym informacji zawartych w *Kip*, 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.

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 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, a w przypadku uzyskania takiego zezwolenia – prace prowadzić z uwzględnieniem warunków wynikających z zezwolenia.

Ponadto mając na względzie zapisy art. 15 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 11 sierpnia 2021 r. o gatunkach obcych (Dz. U z 2023 r., poz. 1589 ze zm.), które stanowi, iż kto stwierdzi obecność w środowisku inwazyjnego gatunku obcego (IGO) stwarzającego zagrożenie dla Polski, zobowiązany jest niezwłocznie zgłoszenie tego faktu wójtowi, burmistrzowi albo prezydentowi miasta, właściwemu ze względu na miejsce stwierdzenia obecności tego IGO w środowisku – w przypadku stwierdzenia inwazyjnego gatunku obcego wymienionego w załączniku nr 2 do *rozporządzenia Ministra Środowiska 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. poz. 2649)* – należy dokonać stosownego zgłoszenia do właściwego organu gminu. Zgłoszenie winno zawierać dane określone w art. 15 ust. 2 ww. ustawy z dnia 11 sierpnia 2021 r. o gatunkach obcych.

Przed wydaniem niniejszej decyzji, na zasadzie określonej w art. 10 § 1 *Kpa* obwieszczeniem z dnia 22 stycznia 2026 r., znak: WOOS.420.58.2025.CC.10, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu poinformował strony postępowania inne niż Wnioskodawca o uzyskanych od organów opiniach co do konieczności przeprowadzenia

oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, jak również o zebraniu materiału dowodowego w przedmiotowej sprawie, a także o przysługującym prawie wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów, przed wydaniem przedmiotowej decyzji administracyjnej i o miejscu przechowywania akt sprawy. Wnioskodawca o powyższym został poinformowany pismem z dnia 22 stycznia 2026 r., znak: WOOŚ.420.58.2025.CC.11.

W toku prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach strony nie wniosły uwag ani wniosków.

Mając na uwadze powyższe orzeczono jak w sentencji.

Integralną część decyzji stanowi załącznik – charakterystyka przedsięwzięcia.

Pouczenie

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

Ponadto zgodnie z art. 127a *Kpa* przed upływem 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/*

Otrzymują:

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.



2. Strony postępowania zgodnie z art. 49 *Kpa* w związku z art. 74 ust. 3 ustawy ooś.

Do wiadomości:

1. Dyrektor Zarządu Zlewni w Legnicy
Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie
ul. Rataja 32, 59-220 Legnica
– doręczenie elektroniczne
2. Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny we Wrocławiu
ul. Marii Curie-Skłodowskiej 73/77
50-950 Wrocław
– doręczenie elektroniczne

Osoba do kontaktu: Cezary Chmielowiec – tel.: 48 71 74-79-308 lub poprzez sekretariat – tel.: 48 71 74-79-300



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

WE WROCŁAWIU

UL. JANA DŁUGOSZA 68

51-162 WROCŁAW

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu z dnia 18 marca 2026 r., znak: WOOŚ.420.58.2025.CC.13, wydanej dla przedsięwzięcia pn.: „Wykonanie dokumentacji projektowej dla obiektów inżynierskich na liniach kolejowych nr 137, 297 i 343 z podziałem na zadania” dla zadania nr 1 pn.: „Wykonanie projektów rozbiórki mostów w km 211,291 i 211,311 linii kolejowej nr 137 Katowice – Legnica oraz budowy nowego mostu”.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedsięwzięcie polegać będzie na rozbiórce dwóch mostów kolejowych i budowie w ich miejscu nowego mostu kolejowego wraz z przebudową sieci uzbrojenia terenu. Istniejące obiekty zlokalizowane są w ciągu linii kolejowej nr 137 relacji Katowice – Legnica w km 211,291 i w km 211,311 przebiegającej nad Pieszyckim Potokiem i rowem.

Przedmiotowa inwestycja będzie realizowana w obrębach ewidencyjnych: Dolny, Zachód, gmina Dzierżonów, powiat dzierżoniowski, województwo dolnośląskie.

W strefie inwestycji na nasypie usytuowany jest jeden tor kolejowy ww. linii nr 137 Katowice – Legnica. Ruch pociągów odbywa się po stronie wody dolnej. Mosty przeprowadzają linię kolejową nad Pieszyckim Potokiem. Przyczółki obiektów stanowią masywne konstrukcje ceglane. Górne części korpusów, w tym ciosy podłożyskowe zostały wykonane z betonu. Obiekty wyposażone są w łożyska stalowe styczne. Przęsło oparte jest na przyczółkach na 4 łożyskach stalowych stycznych. Zewnętrzna krawędź obiektów zabezpieczona została balustradą. Nasypy i skarpy w obrębie obiektów nie są umocnione. Po stronie wody górnej przęsła mostów zostało wykonane jako żelbetowe przygotowane pod drugi tor. Nawierzchnię torową na mostach stanowią szyny na mostownicach drewnianych. W obrębie nawierzchni na mostownicach znajdują się blachy przeciwpożarowe. Na obiektach znajdują się również obustronne chodniki służbowe wykonane z drewnianych dylin.

Projektowany most w km około 211,291 zostanie wykonany jako obiekt w postaci obetonowanych dźwigarów, stanowiących koryto balastowe dla toru. Schemat statyczny konstrukcji będzie stanowić belka swobodnie podparta jednoprzęsłowa. Szerokość przęsła dostosowana zostanie do skrajni kolejowej z zachowaniem odległości 2,70 m od osi toru. Skrajnia pozioma dla maszyn torowych wyniesie 2,20 m od osi toru, zaś skrajnia pionowa 0,735 m od główki szyny. Przewiduje się również wykonanie chodnika służbowego. Przyczółki i skrzydła oraz ich fundamenty zostaną wykonane jako żelbetowe, przyczółki dostosowane zostaną pod przyszłą rozbudowę dla drugiego toru. Na obiekcie projektuje się montaż balustrad. Ponadto zaprojektowano wykonanie stref przejściowych na dojazdach do obiektu oraz 2 ciągi schodów skarpowych dla obsługi.

Dla przedmiotowego obiektu mostowego przewidziano następujące parametry:

- długość całkowita obiektu – około 17,80 m,
- rozpiętość teoretyczna – około 16,00 m,
- światło poziome – około 15,00 m,
- światło pionowe – około 1,64 m,
- szerokość całkowita – około 9,00 m,
- kąt skrzyżowania z przeszkodą – około 90°.

W ramach przedsięwzięcia wykonany zostanie również przepust w km około 211,311 – jako obiekt w postaci rury stalowej.

Podstawowe parametry:

- długość całkowita obiektu – około 18,10 m,
- światło poziome – około 1,00 m,
- światło pionowe – około 1,00 m.

W trakcie prowadzenia robót ruch pociągów będzie odbywać się po torze tymczasowym. Nie planuje się wykonania tymczasowego obiektu mostowego, istniejący obiekt będzie rozbierany i budowany połówkowo, co umożliwi przeprowadzenie toru tymczasowego. Na etapie realizacji inwestycji nie przewiduje się konieczności zmiany przebiegu cieku, natomiast w rejonie obiektu koryto zostanie umocnione. Ponadto realizacja obiektu nie będzie wymagać wycinki drzew i krzewów.

Szczegółowy zakres prac realizacyjnych obejmie w szczególności m.in.:

- identyfikację i zabezpieczenie sieci obcych,
- prowadzenie ruchu pociągów po torze tymczasowym,
- rozbiórkę istniejących mostów w części po stronie wody dolnej,
- wykonanie obiektów od strony wody dolnej wraz z przebudową sieci,
- wykonanie stref przejściowych,
- montaż docelowej nawierzchni kolejowej,
- przywrócenie ruchu kolejowego po istniejącym torze,
- rozbiórkę tymczasowego toru kolejowego,
- rozbiórkę istniejącego mostu w części od strony wody górnej,
- wykonanie obiektów od strony wody dolnej wraz z przebudową sieci,
- montaż elementów wyposażenia,
- wykonanie umocnień skarp i koryta cieków,
- wykonanie schodów skarpowych,
- uporządkowanie i oczyszczenie terenu.

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

Katarzyna Łapińska
*/podpisano kwalifikowanym
podpisem elektronicznym/*