



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

WE WROCŁAWIU

UL. JANA DŁUGOSZA 68

51-162 WROCŁAW

WOOS.420.64.2025.CC.12

Wrocław, dnia 16 lipca 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 2026 r., poz. 670), § 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.:

- I. **Stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Poprawa stanu technicznego tunelu kolejowego w Unistawiu Śląskim w ciągu linii kolejowej nr 291 Boguszów – Gorce Wschód – Mieroszów” realizowanego w ramach projektu „Poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich”.**
- 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. Ewentualną wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do egzemplarzy kolidujących z realizacją inwestycji i w okresie od 1 marca do 15 października prowadzić pod nadzorem specjalisty ornitologa, który przed rozpoczęciem prac dokona oglądu drzew pod kątem występowania ptaków, a w przypadku potwierdzenia ich obecności – wskaże dopuszczalne terminy i sposoby prowadzenia ww. prac. W pozostałym okresie (od 16 października do końca lutego) ww. nadzór nie jest wymagany.
 2. Prace ziemne w okresie od 1 marca do 15 października poprzedzić kontrolą terenu przez specjalistę ornitologa pod kątem miejsc bytowania ptaków oraz przez specjalistę teriologa pod kątem miejsc bytowania małych ssaków, a w przypadku potwierdzenia ich występowania – specjalista wskazać ma dopuszczalny termin i sposób prowadzenia prac. W pozostałym okresie (od 16 października do końca lutego) ww. nadzór nie jest wymagany.
 3. Usunięcie drzew o obwodzie pni powyżej 50 cm, dziuplastych lub z odstającą korą prowadzić przy udziale specjalistów chiropterologa i entomologa, którzy nie wcześniej niż 3 dni przed wycinką dokonają oględzin pod kątem obecności nietoperzy i/lub chronionych gatunków bezkręgowców, a w przypadku potwierdzenia ich występowania – wskażą dopuszczalny termin i sposób prowadzenia wycinki.

4. Pod nadzorem dendrologa, zabezpieczyć przed uszkodzeniami drzewa i krzewy nieprzeznaczone do usunięcia, znajdujące się w obrębie i w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca robót budowlanych, tj.:
 - jeśli pozwolą na to uwarunkowania terenowe – dla pojedynczego drzewa lub grupy drzew wygrodzić tzw. strefę ochrony drzewa (SOD) obejmującą strefę rzutu korony plus 1,5 m – w przypadku drzew o naturalnym pokroju, a w przypadku drzew o koronie formowanej, asymetrycznej lub kolumnowej – o zasięgu ustalonym ze specjalistą dendrologiem;
 - jeśli uwarunkowania terenowe nie pozwalają na wyznaczenie SOD zastosować deskowanie: pnie drzew owinać miękkim materiałem (np. maty słomiane, maty trzcinowe), a następnie oszalować deskami do wysokości minimum 2 m lub do pierwszych gałęzi; nierówności na powierzchni należy zniwelować stosując tzw. warkocze ze słomy; oszalowanie otoczyć opaskami w odległości około 50 cm, a do ich mocowania nie można wykorzystywać gwoździ ani żadnych elementów ingerujących w pień; nie dopuszcza się opierania desek na nabiegach korzeniowych;
 - w okresie upałów maksymalnie skrócić czas narażenia korzeni na przesuszenie, owijać je miękką tkaniną i regularnie zraszać wodą w czasie prowadzenia prac w tym okresie, natomiast w okresie zimowym chronić je przed przemrożeniem obkładając matami słomianymi; w przypadku uszkodzenia korzeni należy odciąć ich zniszczoną część czystym, ostrym narzędziem i zabezpieczyć środkiem grzybobójczym;
 - nie zmieniać poziomu gruntu oraz nie zagęszczać gleby w odległości 3–5 m od pni poprzez wykluczenie możliwości poruszania się ciężkiego sprzętu, wibrowania, składowania materiałów budowlanych, parkowania maszyn i pojazdów, itp.; w razie konieczności wyznaczenia drogi tymczasowej w sąsiedztwie drzewa, zabezpieczyć podłoże poprzez wykorzystanie nawierzchni żwirowej lub z kruszywa (w przypadku lekkiego sprzętu) albo ułożenie nawierzchni z płyt betonowych lub geokraty (w przypadku ciężkiego sprzętu);
 - wykopy należy odsunąć od pnia drzewa na odległość nie bliższą niż trzy średnice pnia (optymalnie nie bliżej niż odległość pięciu średnic pnia);
 - prace w obrębie stref korzeniowych prowadzić ręcznie.
5. Wszystkie wykopy i inne roboty ziemne poprzedzić zdjęciem płatów darni oraz górnej, próchnicznej warstwy gleby, które następnie po zakończeniu prac ziemnych należy wykorzystać do odtworzenia terenów zielonych. Przy wysiewie traw stosować wyłącznie mieszanki roślin właściwych lokalnie i siedliskowo (z wyłączeniem gatunków obcych i/lub inwazyjnych), a skład mieszanki uzgodnić ze specjalistą botanikiem/fitosocjologiem.
6. Nie rzadziej niż raz dziennie kontrolować wykopy związane z budową oraz inne miejsca mogące stanowić pułapki dla zwierząt (np. zastoiska wody): płazów, gadów, małych ssaków (ze szczególnym uwzględnieniem okresu migracji i rozrodu), a znajdujące się w nich zwierzęta niezwłocznie odławiać i wypuszczać poza obszar inwestycji, przy czym ostatnią kontrolę obecności zwierząt w wykopach oraz zastoiskach wody przeprowadzić bezpośrednio przed ich likwidacją.
7. Do nasadzeń wykorzystać rodzime gatunki roślin. Nie stosować gatunków inwazyjnych. W roku następującym po dokonaniu nasadzeń, przy udziale specjalisty dendrologa, podczas trwania okresu wegetacyjnego, dokonać przeglądu zdrowotnego drzew i krzewów oraz udatności nasadzeń. W przypadku stwierdzenia ubytków w nasadzeniach, należy je uzupełnić w stosunku 1:1,

- najpóźniej w następnym roku kalendarzowym. Termin nasadzeń uzupełniających należy ustalić we współpracy ze specjalistą dendrologiem. Przy ustalaniu terminu należy uwzględnić rodzaj zastosowanych sadzonek (z zakrytym bądź odkrytym systemem korzeniowym), gatunki drzew oraz uwarunkowania meteorologiczne.
8. Zaplecze budowy i bazy materiałowe lokalizować w odległości nie mniejszej niż 50 m od cieku Miła.
 9. Prace wewnątrz tunelu poprzedzić przeglądem chiropterologicznym, a następnie prowadzić je pod nadzorem chiropterologa. Specjalista winien skontrolować wszystkie potencjalne kryjówki pod kątem obecności nietoperzy. W przypadku potwierdzenia obecności nietoperzy, dostosować się do zaleceń specjalisty.
 10. Na placu budowy należy wydzielić miejsce do tankowania paliw. Tankowanie i bieżącą konserwację pojazdów i maszyn prowadzić w wyznaczonych i odpowiednio przygotowanych do tego miejscach, zabezpieczonych przed niekontrolowanym wyciekami substancji ropopochodnych, utwardzonych i uszczelnionych oraz zaopatrzonych w środki do neutralizacji zanieczyszczeń (sorbenty).
 11. W przypadkach uzasadnionych logistycznie lub organizacyjnie, dopuszcza się tankowanie mało mobilnych maszyn bądź wykonywanie prostych prac konserwacyjnych na terenie aktualnie wykonywanych prac z zachowaniem szczególnej ostrożności oraz z wykorzystaniem technologii zapewniających ochronę środowiska gruntowo-wodnego, tj. kuwety wychwytowe, folie i maty odciekowe, sorbenty i czyszczywa wraz z workami na zanieczyszczony grunt, itp.
 12. Wszelkie materiały sypkie np. kruszywo, ziemię z wykopów należy gromadzić w wyznaczonych miejscach na utwardzonym i uszczelnionym podłożu oraz ograniczać wysokość składowanych pryzm.
 13. Na placu budowy należy ograniczyć pylenie np. poprzez zraszanie wodą terenu w okresach suszy, a także należy zabezpieczyć zgromadzone pyliste materiały sypkie przed ich rozwiewaniem np. poprzez przykrycie plankami.
 14. Wody opadowe lub roztopowe z terenu inwestycji odprowadzać za pomocą rowów przytorowych oraz planowanego do przebudowy przepustu do istniejącego rowu melioracyjnego w km 21+276 oraz w km 22+935.

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 29 października 2025 r. (data wpływu: 29 października 2025 r.) podmiot planujący podjęcie realizacji przedsięwzięcia – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie (dalej Wnioskodawca) – zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu (dalej Regionalny Dyrektor) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Poprawa stanu technicznego tunelu kolejowego w Unisławiu Śląskim w ciągu linii kolejowej nr 291 Boguszów – Gorce Wschód – Mieroszów”, realizowanego w ramach projektu „Poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich”. Wraz z wnioskiem została przedłożona *Karta informacyjna przedsięwzięcia* (kierujący zespołem autorów: Jacek Kurzawa, październik 2025 r.) zwana dalej *Kip*.

Pismem z dnia 5 listopada 2025 r., znak: WOOŚ.420.64.2025.CC.1, Regionalny Dyrektor wezwał Wnioskodawcę do usunięcia braków formalnych w ww. wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wniosek został ostatecznie uzupełniony przez Wnioskodawcę pismem z dnia 17 listopada 2025 r. (data wpływu: 17 listopada 2025 r.) oraz pismem z dnia 21 listopada 2025 r. (data wpływu: 24 listopada 2025 r.).

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 Boguszków-Gorce oraz gminy Mieroszów, 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: 104/2025.

Regionalny Dyrektor zawiadomieniem z dnia 26 listopada 2025 r., znak pisma: WOOŚ.420.64.2025.CC.2.1–2.7, poinformował strony postępowania m.in.: o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, organie właściwym do wydania decyzji, możliwości zapoznawania się z aktami sprawy, składania uwag i wniosków na każdym etapie postępowania, miejscu przechowywania akt sprawy, a także formie składania uwag i wniosków oraz organie właściwym do ich rozpatrywania.

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 23 grudnia 2025 r., znak: WOOŚ.420.64.2025.CC.3 oraz pismem z dnia 4 lutego 2026 r., znak: WOOŚ.420.64.2025.CC.4 wzywał Wnioskodawcę do ich uzupełnienia. Wyjaśnienia do dokumentacji złożone zostały pismem z dnia 7 stycznia 2026 r. (data wpływu: 12 stycznia 2026 r.) oraz pismem z dnia 13 marca 2026 r. (data wpływu: 13 marca 2026 r.).

W toku prowadzonego postępowania Regionalny Dyrektor pismami z dnia 31 marca 2026 r., znak: WOOŚ.420.64.2025.CC.7 i WOOŚ.420.64.2025.CC.8 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.

Zawiadomieniem z dnia 1 kwietnia 2026 r., znak: WOOŚ.420.64.2025.CC.9, Regionalny Dyrektor powiadomił strony o etapach postępowania, w tym o wystąpieniu do organów opiniujących.

Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny we Wrocławiu pismem z dnia 2 kwietnia 2026 r. (data wpływu: 2 kwietnia 2026 r.), znak: ZNS.9022.5.9.2026.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 15 kwietnia 2026 r. wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia informacji zawartych w treści *Kip*, a następnie po stosownym uzupełnieniu pismem z dnia 13 maja 2026 r., znak: VRZŚ.4130.2.17.2026.MG, wyraził opinię o braku konieczności przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących wymagań, tj.:

1. W celu zminimalizowania poziomu emisji zanieczyszczeń do środowiska wodnego, stale prowadzić kontrole stanu technicznego maszyn i urządzeń pracujących na terenie inwestycji.
2. Planowaną inwestycję wyposażyć w sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych.
3. Tankowanie oraz serwisowanie pojazdów, maszyn i urządzeń przeprowadzać na utwardzonym i uszczelnionym podłożu. Nie dopuszczać do zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego płynami eksploatacyjnymi, paliwem, olejami, itp.
4. W trakcie prac budowlanych chronić otwarte wykopy przed ich zalaniem oraz przed możliwością przedostania się do nich zanieczyszczeń. W przypadku potrzeby odwadniania wykopów budowlanych zasięg leja depresji nie może wykraczać poza granice terenu, do którego Inwestor posiada tytuł prawny. Na ewentualne odwadnianie wykopów budowlanych oraz odprowadzanie wód z wykopów zgodnie z *ustawą z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2025 r. poz. 960 ze zm.)* należy uzyskać stosowne zgody wodnoprawne.
5. Odpady powstające na etapie realizacji oraz eksploatacji inwestycji magazynować selektywnie w pojemnikach, kontenerach, workach, pryzmach lub stosach zabezpieczone przed niekorzystnym wpływem warunków atmosferycznych (odpady niebezpieczne), a następnie przekazywać podmiotom posiadającym odpowiednie zgody do ich dalszego zagospodarowania.
6. Wodę do celów bytowych oraz technologicznych na etapie realizacji oraz ewentualnie eksploatacji inwestycji pobierać z istniejącej sieci wodociągowej lub dostarczać beczkowitzem.
7. Ścieki bytowe na etapie realizacji oraz ewentualnie eksploatacji inwestycji odprowadzać za pomocą np. przenośnych toalet typu toi-toi, a następnie za pośrednictwem podmiotów posiadających odpowiednie zgody przekazywać do oczyszczalni ścieków.
8. Nie dopuszczać do powstawania ścieków przemysłowych.
9. Wody opadowe lub roztopowe z terenu inwestycji odprowadzać za pomocą rowów przytorowych oraz planowanego do przebudowy przepustu do istniejącego rowu melioracyjnego w km 21+276 oraz w km 22+935 po uzyskaniu odpowiedniego pozwolenia wodnoprawnego.
10. Nie dopuszczać do zanieczyszczenia odpadami oraz ściekami bytowymi gleby, wód powierzchniowych i podziemnych.

Wskazane warunki nr 1, 4, 5, 6, 7, 8, 10 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 część tych warunków odnosi 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 zobowiązywania Wnioskodawcy do ich stosowania. Treść warunków nr 2 i 3 została zadysponowana w warunkach nr II.10 i II.11 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 warunku nr 9 została zadysponowana w warunku nr II.14 sentencji niniejszej decyzji.

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 przebudowie obiektu inżynierskiego – tunelu kolejowego położonego w ciągu linii kolejowej nr 291 w km 21+910 wraz z wykonaniem prac towarzyszących od km 21+250 do km 22+063, polegających m.in. na wymianie nawierzchni torowej wraz z wykonaniem prac odwodnieniowych, w tym rozbiórce i budowie przepustu w km około 21+490. Celem planowanego przedsięwzięcia jest poprawa stanu technicznego tunelu oraz wymiana nawierzchni kolejowej, która umożliwi likwidację ograniczeń prędkości obecnie obowiązujących na długości tunelu.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana będzie w gminie Mieroszów oraz gminie Boguszów-Gorce, powiat wałbrzyski, województwo dolnośląskie. W stanie istniejącym linia kolejowa nr 291 jest linią jednotorową, niezelektryfikowaną i drugorzędną. Jej początek rozpoczyna bieg w km 17+433 przystanek Boguszów-Gorce Wschód, koniec w km 32+563 jako granica państwa. Od 2004 roku nie jest prowadzony na niej ruch regularnych pociągów pasażerskich. Przeprowadzany jest na niej sezonowy ruch pasażerski (pociągi relacji Wrocław Główny – Adršpach). Na przebudowanym odcinku linii kolejowej zaplanowane jest dopuszczenie 4 par pociągów na dobę. Inwestycja będzie częściowo realizowana na terenach zamkniętych ustalonych na podstawie *decyzji Nr 14 Ministra Infrastruktury z dnia 18 września 2020 r. w sprawie ustalenia terenów zamkniętych, przez które przebiegają linie kolejowe (Dz. Urz. MI z 2020 r., poz. 38 ze zm.)*.

Otoczenie przedmiotowego odcinka linii kolejowej nr 291 stanowią głównie grunty orne. Między km 21+250 a km 21+443 po prawej stronie przedmiotowego odcinka występują tereny leśne. Najbliżej położony ciek – Miła przepływa w odległości około 30 m od osi linii kolejowej, poza terenem planowanego przedsięwzięcia. Planowana inwestycja od km około 21+250 do km około 21+490 poprowadzona jest na powierzchni terenu, natomiast od km około 21+490 do km 21+776 przebiega w wykopie, od km 21+776 do km 22+038 przechodzi przez tunel kolejowy, a następnie od km 22+038 do km 22+063 znajduje się w wykopie.

Zakres przedsięwzięcia obejmie głównie:

- w zakresie przebudowy tunelu: rozbiórkę nawierzchni torowej, pogłębienie spągu pod nową nawierzchnię oraz fundamenty, wykonanie rozbiórki istniejącej obudowy tunelu, wykonanie nowej obudowy tunelu, wykonanie niezbędnego wyposażenia tunelu, budowę zasilania dla nowo budowanych urządzeń, budowę oświetlenia w tunelu, budowę zasilania do urządzeń wentylacyjnych, budowę linii sterowniczych, wykonanie nowego odwodnienia w tunelu, oczyszczenie oraz wzmocnienie ścian oporowych i murów oporowych, przebudowę ścian portalowych;
- rozbiórkę i budowę przepustu położonego w km około 21+490;
- w zakresie odwodnienia: oczyszczenia i wymianę (m.in. poprawę wylotu, spoinowanie, uzupełnienie odspojonych elementów kamiennych) kaskady przed tunelem po lewej stronie toru, oczyszczenie oraz odtworzenie brakujących odcinków umocnień elementami w kształcie i formie istniejących umocnień rowu po lewej stronie toru przed tunelem pomiędzy kaskadami, czyszczenia i wymiany (m.in. poprawa wylotu, spoinowanie, uzupełnienie odspojonych elementów kamiennych) kaskady po lewej stronie toru w km około 21+480, rozbiórkę zasypanych koryt oraz zabudowę drenokolektorów, oczyszczenia oraz odtworzenia

brakujących odcinków umocnień elementami w kształcie i formie istniejących umocnień rowu po lewej stronie toru przed tunelem między kaskadą, a tarczą, wykonanie nowych rowów odwodnieniowych oraz rozbiórkę i budowę przepustu położonego w km około 21+490;

- w zakresie nawierzchni torowej: wymianę szyn, wymianę części podkładów oraz podkładów podłączowych drewnianych od km 21+634 do km 21+694, całkowitą wymianę nawierzchni torowej od km 21+694 do km 22+063, regulację nawierzchni torowej w planie i profilu wraz z dowiązaniem do stanu istniejącego;
- w zakresie robót w podtorzu planuje się: budowę podtorza na szlaku od km 21+694 do km 22+063 oraz zabudowę warstwy ochronnej podtorza na szlaku od km 21+694 do km 22+063.

Realizacja ww. zakresu prac będzie wiązała się z potrzebą zastosowania typowych technologii prac związanych z budową i przebudową układu torowego. Szczegółowy zakres obejmie m.in.:

- prace związane z przygotowaniem terenu budowy w tym m.in.: miejsca tymczasowego magazynowania wyrobów budowlanych, postoju maszyn i zaplecza socjalno technicznego;
- zorganizowanie zaplecza budowy;
- doprowadzenie tymczasowej drogi dojazdowej do miejsca realizacji prac od km 22+063 do 22+664;
- prace związane z budową podtorza w celu dostosowania do docelowego standardu linii kolejowej;
- przebudowę obiektów inżynierskich; prace ziemne (wykopy);
- wykonanie robót wykończeniowych i porządkowych poprzez np. uporządkowanie terenu na placu budowy.

Powierzchnia terenu, na której będzie realizowane przedsięwzięcie wyniesie około 5,16 ha.

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:

Planowana inwestycja polegać będzie na przebudowie obiektu inżynierskiego – tunelu kolejowego wraz z kompleksową wymianą nawierzchni kolejowej i odwodnieniem na linii kolejowej nr 291.

W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji brak jest innych obiektów liniowych, które w połączeniu z wpływem planowanego przedsięwzięcia mogą prowadzić do kumulacji oddziaływań.

Najbliższy obiekt liniowy stanowiący potencjalne źródło hałasu stanowi droga krajowa nr 35, położona w odległości około 730 m na południe od przedmiotowego odcinka linii kolejowej nr 291 po jego prawej stronie.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia oddziaływanie skumulowane z istniejącymi układami komunikacyjnymi związane będzie z emisją hałasu i emisją substancji do powietrza, wynikającą z pracy ciężkiego sprzętu budowlanego (koparki, ładowarki) oraz samochodów transportujących materiały budowlane. Oddziaływanie to będzie odwracalne i ustąpi w pełni po zakończeniu prac budowlanych.

Na etapie eksploatacji oddziaływanie skumulowane związane głównie z emisją hałasu spowodowane będzie połączeniem oddziaływań pochodzących z układów komunikacyjnych

znajdujących się w sąsiedztwie planowanej inwestycji. Jednakże ze względu na niskie natężenie ruchu kolejowego oraz duże odległości między źródłami dźwięku, oddziaływanie to będzie miało charakter pomijalny.

W zakresie pozostałych oddziaływań nie zidentyfikowano innych przedsięwzięć, których oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

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

Przebudowa tunelu kolejowego oraz pozostałej infrastruktury 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. Ponadto przeważającą część inwestycji obejmuje prowadzenie prac wewnątrz istniejącego obiektu – tunelu kolejowego, zatem ingerencja w otoczenie będzie ograniczona. W sąsiedztwie inwestycji położone są głównie tereny przekształcone i wykorzystywane rolniczo oraz częściowo tereny leśne. W ramach planowanego przedsięwzięcia na obecnym etapie nie stwierdzono konieczności wycinki drzew i krzewów.

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. Głównymi sposobami użytkowania energii elektrycznej na etapie budowy będzie zasilanie silników elektrycznych maszyn budowlanych i elektronarzędzi oraz oświetlenie placów budowy. Dodatkowo prace budowlane będą się wiązały z wykorzystaniem wody dostarczanej na teren budowy za pomocą beczkowsów i zbiorników na wodę. Woda wykorzystywana będzie zarówno na cele budowlane, ale przede wszystkim na cele socjalno-bytowe zatrudnionych w fazie realizacji pracowników.

Na etapie eksploatacji wykorzystanie zasobów i materiałów będzie ograniczone do niezbędnego minimum i związane z bieżącym utrzymaniem i konserwacją linii kolejowej oraz infrastruktury kolejowej.

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.

Ze względu na konieczność prowadzenia prac budowlanych w warstwach skalnych polegających m.in. na pogłębianiu spągu w tunelu na etapie realizacji będzie dochodzić do emisji hałasu, drgań i wibracji. W trakcie trwania prac realizacyjnych największym źródłem hałasu i drgań będą maszyny budowlane, przewiduje się używanie m.in.: młotów hydraulicznych i pneumatycznych. W celu ograniczenia wpływu prowadzonych prac na tereny sąsiednie najbardziej uciążliwe prace będą wykonywane etapowo, aby uniknąć jednoczesnej pracy kilku maszyn powodujących wibracje. Zasadnicze prace budowlane będą wykonywane w porze dziennej, jednak w celu zachowania reżimu technologicznego Wnioskodawca dopuszcza możliwość wykonywania prac (np. ciągłość betonownia) w porze nocnej. 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 i drgań.

Wykorzystywany w trakcie prac sprzęt budowlany i środki transportu w sytuacjach nadzwyczajnych może być źródłem zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego, np. w wyniku wycieku substancji ropopochodnych (oleje napędowe, smary, benzyny) lub innych związków chemicznych powstających ze sprzętów używanych podczas budowy. Stąd też zaplecze budowy zostanie wyposażone w sanitariaty – ścieki bytowe będą gromadzone w zbiornikach bezodpływowych i regularnie przekazywane do właściwych podmiotów. Zaplecza budowy w tym bazy sprzętowo-materiałowe w pierwszej kolejności lokalizowane będą na terenie kolejowym, niekolidujących z istniejącą infrastrukturą oraz lokalnym zagospodarowaniem terenu. Ponadto w celu ochrony wód powierzchniowych zaplecze budowy i bazy materiałowe należy lokalizować w odległości nie mniejszej niż 50 m od cieku Miła. W przypadku robót ziemnych (wykopy) oraz prac związanych z budową obiektów może wystąpić z konieczność odwadniania wykopów lub placu budowy. Odwodnienie będzie odbywać się to grawitacyjnie do istniejących rowów odwodnieniowych, a w razie wystąpienia zastoisk wody będą odpompowywane przy pomocy pomp odwodnieniowych.

Powyższe oddziaływania 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. Natomiast w przypadku możliwości wystąpienia awarii i jakiegokolwiek wycieku płynów eksploatacyjnych z maszyn budowy, zanieczyszczenie to zostanie usunięte za pomocą sorbentu lub mat sorpcyjnych zlokalizowanych na zapleczu budowy.

Podczas eksploatacji przedsięwzięcia przedmiotowy fragment toru kolejowego oraz tunel będzie stanowił element całości ciągu komunikacyjnego linii kolejowej nr 291, gdzie głównym źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz emisji hałasu będzie ruch pociągów. W treści *Kip* wskazano, że na przedmiotowym odcinku linii kolejowej zaplanowano dopuszczenie 4 par pociągów pasażerskich na dobę w porze dziennej. Nie przewiduje się prowadzenia ruchu pociągów w porze nocnej. Przedmiotowa linia kolejowa stanowi linię niezelektryfikowaną. Zakłada się docelową prędkość pociągów na poziomie $V=100$ km/h na długości tunelu, na pozostałych odcinkach linii obowiązuje prędkość 70 km/h. Najbliższe tereny chronione akustycznie (tereny rekreacyjno-wypoczynkowe) znajdują się na północny wschód od km 21+250 (początkowy kilometr) odcinka linii kolejowej nr 291 w odległości około 261 m. Najbliższe tereny zabudowy mieszkaniowej położone w odległości około 687 m od km 22+063 (końcowy kilometr) w kierunku południowym od terenu inwestycji.

Z uwagi na odległość inwestycji od najbliższych terenów chronionych akustycznie, jej skalę oraz fakt, iż przedmiotowe przedsięwzięcie ograniczone jest głównie do przebudowy infrastruktury w miejscu istniejących obiektów nie przewiduje przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wyznaczonych na mocy *rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112)*. Jednocześnie należy zaznaczyć, że linia kolejowa na odcinku objętym opracowaniem przebiega w tunelu, a za i przed obiektem w obniżeniu terenu, stanowiących naturalną barierą ograniczającą rozprzestrzenianie się emisji hałasu.

Użytkowany fragment linii kolejowej po jego realizacji z uwagi na lokalny charakter i niewielkie natężenie ruchu nie powinien być źródłem znaczącej emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego.

Wody opadowe i roztopowe z powierzchni torowiska odprowadzane będą za pomocą rowów przytorowych oraz przebudowywanego przepustu do istniejącego rowu melioracyjnego. Ilość powstających wód opadowych lub roztopowych nie ulegnie zmianie w stosunku do stanu obecnego. Jak wynika z dokumentacji sprawy, nie przewiduje się

przekroczenia dopuszczalnych wartości stężenia substancji ropopochodnych oraz zawiesiny w wodach opadowych i roztopowych odprowadzanych do środowiska. Mając na uwadze fakt, że odprowadzenie wód opadowych i roztopowych podczas eksploatacji przedsięwzięcia odbywać będzie się w sposób uregulowany nie przewiduje się znaczącego negatywnego wpływu na stan środowiska gruntowo-wodnego.

- 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 Ministra Gospodarki z dnia 30 kwietnia 2014 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla silników spalinowych w zakresie ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki (Dz. U. poz. 588)*.

Eksploatacja inwestycji może być związana z emisją gazów cieplarnianych, wynikającą z procesu spalania paliw w silnikach pojazdów w przypadku pociągów spalinowych poruszających się po linii kolejowej.

Biorąc pod uwagę charakter i skalę inwestycji nie przewiduje się poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych. Na etapie budowy planowanego przedsięwzięcia wszelkie użyte materiały, systemy i urządzenia techniczne, jak również jakość ich wykonania będą zgodne z obowiązującymi przepisami prawa lub w przypadku ich braku, z najlepszą praktyką i zasadami zawodowymi. Ponadto podczas robót budowlanych zostanie zapewniony prawidłowy nadzór techniczny oraz właściwa organizacja budowy. Zastosowanie standardowych rozwiązań systemu bezpieczeństwa ruchu kolejowego powoduje, że wystąpienie poważnej awarii jest na znikomym poziomie.

Dzięki dotrzymaniu warunków technicznych zapewniona powinna zostać również wystarczająca odporność tunelu i elementów linii kolejowej 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, rozbiórek i demontażu istniejących elementów infrastruktury kolejowej oraz funkcjonowania zaplecza budowy. 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; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach. 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 bieżących remontów, konserwacją i utrzymaniem linii kolejowej (np. gruz, elementy metalowe, elementy nawierzchni torowej), a także 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 związanymi z 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.

Eksploatacja inwestycji z uwagi na znaczną odległość od najbliższych terenów chronionych akustycznie nie powinna spowodować przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, a także nie powinna 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.

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 linii kolejowej nr 291. W myśl art. 59a ust. 4 pkt 2 *ustawy o oś*, dla tego rodzaju 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 planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary wodno-błotne, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek. Ze względu na bliskość cieku Miła mogą występować obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych.

b) Obszary wybrzeży i środowisko morskie:

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie na terenie województwa dolnośląskiego w gminie Mieroszów i gminie Boguszów-Gorce, w związku z czym nie zachodzi konieczność analizowania wpływu na obszary wybrzeży.

c) Obszary górskie lub leśne:

W zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia znajdują się obszary leśne oraz obszary górskie. Przedmiotowy odcinek linii kolejowej nr 291 przebiega przez mezoregion Góry Kamienne oraz mezoregion Góry Wałbrzyskie.

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:

Planowane przedsięwzięcie położone jest w granicach Obszaru Specjalnej Ochrony ptaków Sudety Wałbrzysko-Kamiennogórskie (PLB020010), specjalnego obszaru ochrony siedlisk Góry Kamienne (PLH020038) oraz otuliny Parku Krajobrazowego Sudetów Wałbrzyskich.

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

Jak wskazano w treści przedłożonej *Kip*, teren gmin Boguszków-Gorce i Mieroszów, w których realizowane będzie przedsięwzięcie znajduje się w strefie dolnośląskiej, dla której w ramach monitoringu jakości powietrza odnotowywano okresowe przekroczenia dopuszczalnych stężeń pyłów zawieszonych PM₁₀, PM_{2.5} oraz benzo(a)pirenu, związane głównie z tzw. niską emisją z indywidualnych źródeł ogrzewania. Natomiast inwestycja nie będzie stanowiła istotnego źródła emisji zanieczyszczeń do powietrza i nie wpłynie na pogorszenie standardów jakości środowiska w tym zakresie.

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

Jak wskazano w treści *Kip*, na terenie realizacji planowanego przedsięwzięcia oraz w zasięgu obszaru jego oddziaływania nie występują zabytki wpisane do rejestru zabytków, zabytki ujęte w gminnej ewidencji zabytków oraz stanowiska 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 nie będzie związany z trwałym zajęciem terenu oraz powstaniem nowego elementu w istniejącym, utrwalonym typie krajobrazu, inwestycja będzie stanowiła infrastrukturę zlokalizowaną w obrębie istniejącej linii kolejowej, czyli terenie już przekształconym.

h) Gęstość zaludnienia:

Inwestycja będzie realizowana na terenie powiatu wałbrzyskiego. Zgodnie z przedłożoną informacją, gęstość zaludnienia na terenie gminy Mieroszów wynosi około 81,6 osób/km², a na terenie gminy Boguszków-Gorce wynosi około 524,3 osób/km².

i) Obszary przylegające do jezior:

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

j) Uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:

W zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

k) Wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe:

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana będzie na obszarze następujących jednostek planistycznej gospodarowania wodami – jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP):

- Ścinawka od źródła do granicy państwa o kodzie PLRW600003122197. 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)*, zwany dalej *planem*, JCWP Ścinawka od źródła do granicy państwa została wyznaczona jako naturalna część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile monitorowany jest wskaźnik diadromiczny D i stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w) poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników – stan dobry. Dla JCWP określono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego do 2027 r. (lub do roku 2039 – dla substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE) – ze względu na inne warunki naturalne (procesy biochemiczne i fizykochemiczne). Ponadto dla przedmiotowej JCWP ustalono odstępstwo polegające na ustaleniu mniej rygorystycznego celu środowiskowego w zakresie benzo(a)pirenu (występującego w wodzie), ze względu na potrzebę społeczno-ekonomiczną zaspokajaną przez źródło presji antropogenicznej, determinującej na stan wód w stopniu zagrażającym osiągnięciu celów środowiskowych oraz brak alternatywnego sposobu zaspokojenia potrzeby społeczno-ekonomicznej;
- Bóbr od zb. Bukówka do Kamiennej o kodzie PLRW60000316199. Zgodnie z zapisami *planu* JCWP Bóbr od zb. Bukówka do Kamiennej została wyznaczona jako silnie zmieniona część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych i stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w) poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników – stan dobry. Dla JCWP określono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego do 2027 r. (lub do roku 2039 – dla substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE) – ze względu na inne warunki naturalne (procesy biochemiczne, ekologiczne, fizykochemiczne i hydromorfologiczne). Ponadto dla przedmiotowej JCWP ustalono odstępstwo polegające na ustaleniu mniej rygorystycznego celu środowiskowego w zakresie benzo(a)pirenu (występującego w wodzie), ze względu na potrzebę społeczno-ekonomiczną zaspokajaną przez źródło presji antropogenicznej, determinującej na stan wód w stopniu zagrażającym osiągnięciu celów środowiskowych oraz brak alternatywnego sposobu zaspokojenia potrzeby społeczno-ekonomicznej.

Przedmiotowy obszar inwestycji znajduje się w obrębie następujących jednolitych części wód podziemnych (JCWPd):

- 107 o kodzie PLGW6000107, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i dobrym stanem chemicznym. JCWPd została oceniona jako niezagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ilościowy i chemiczny,
- 124 o kodzie PLGW6000124, która charakteryzuje się słabym stanem ilościowym i dobrym stanem chemicznym. JCWPd została oceniona jako zagrożona ilościowo nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ilościowy i chemiczny. Dla JCWPd ustanowiono odstępstwo od osiągnięcia celów środowiskowych – odstępstwo czasowe z terminem osiągnięcia celów środowiskowych po 2027 r.

ze względu na stopień wykorzystania zasobów dostępnych do zagospodarowania <80%.

Planowana inwestycja nie znajduje się na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP). Planowana inwestycja położona jest poza obszarami narażonymi na niebezpieczeństwo powodzi.

Po przeanalizowaniu treści *Kip* oraz jej uzupełnienia, 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 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 z Republiką Czeską (około 4 km) nie przewiduje się transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Przedsięwzięcie ma charakter lokalny, obejmuje wyłącznie tunel kolejowy oraz obszar w jego bezpośrednim otoczeniu.

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.

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. Przedmiotowa inwestycja ma celu poprawę warunków technicznych istniejącego tunelu kolejowego oraz infrastruktury kolejowej w jego sąsiedztwie.

Biorąc pod uwagę przeprowadzone w dokumentacji analizy, planowane przedsięwzięcie nie powinno powodować znaczącego zanieczyszczenia wód i pogorszenia stosunków wodnych, zmian w środowisku przyrodniczym, jak również nie powinno znacząco negatywnie oddziaływać na klimat akustyczny oraz stan zanieczyszczenia powietrza w rejonie przedsięwzięcia.

e) Czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:

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 miejscu istniejącej linii kolejowej nie przewiduje się kumulowania znaczących oddziaływań z innymi przedsięwzięciami znajdującymi się w rejonie zainwestowania lub w obszarze oddziaływania przedmiotowej inwestycji. Oddziaływania związane z eksploatacją tunelu i linii kolejowej na odcinku objętym inwestycją z uwagi na nieznaczny ruch pociągów nie będą miały istotnego wpływu na stan środowiska. 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 wynikają z konieczności minimalizacji negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na gatunki zwierząt kręgowych (w szczególności ptaków i nietoperzy) w trakcie okresu rozrodczego i wychowu młodych. Wszystkie gatunki nietoperzy i prawie wszystkie gatunki ptaków przebywających na terytorium Polski podlegają ochronie gatunkowej na mocy rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2022 r., poz. 2380) i obowiązują w stosunku do nich określone zakazy, m.in. zakaz niszczenia gniazd, siedlisk lub ostoi, będących ich obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania. Wprawdzie w przedłożonej

dokumentacji wskazano, że nie zidentyfikowano konieczności wycinki drzew ani krzewów, jednakże warunek nałożono, gdyby taka potrzeba wynikła na etapie realizacji prac.

Warunek nr II.4 ma na celu ochronę zieleni wysokiej. Na etapie realizacji prac konieczne jest zabezpieczenie drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki przed uszkodzeniami mechanicznymi, jak również przed oddziaływaniami pośrednimi, będącymi skutkami np. przesuszenia/przemrożenia korzeni czy nadmiernego zagęszczenia gruntu uniemożliwiającego wymianę gazową między powietrzem a glebą.

Warunek nr II.5 ma na celu właściwe zagospodarowanie terenów zielonych w obrębie inwestycji, z wykorzystaniem warstwy urodzajnej gleby wraz z jej bankiem nasion i innych organów przetrwalnikowych roślin, co ma umożliwić wnikanie roślin gatunków obcych i/lub inwazyjnych.

Warunek nr II.6 ma na celu ograniczenie na etapie realizacji inwestycji śmiertelności drobnych zwierząt m.in. 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*.

W warunku nr II.7 wskazano konieczność zastosowania nieinwazyjnych gatunków roślinności wysokiej i niskiej, co przyczyni się do zwiększenia różnorodności biologicznej na terenach zielonych w obrębie planowanej inwestycji i nie spowoduje wprowadzania do środowiska i rozprzestrzeniania się w nim obcych gatunków roślin, będących często gatunkami ekspansywnymi.

Warunek nr II.8 nałożono w celu ochrony cieku Miła przed ewentualnym zanieczyszczeniem na etapie realizacji prac.

Warunek nr II.9 nałożono w celu ochrony gatunków nietoperzy. Jak wskazano w przedłożonej opinii chiropterologicznej (autor: Radosław Kozik, marzec 2026 r.), w trakcie kontroli tunelu nie stwierdzono obecności nietoperzy na zimowiskach. Jednakże ze względu na warunki mikroklimatyczne tunelu oraz obecność struktur i obiektów mogących stanowić potencjalne kryjówki – w okresie zimowym i letnim – gatunków nietoperzy, niezbędny jest nadzór chiropterologa w zakresie zweryfikowania obecności nietoperzy i w razie konieczności podjęcia odpowiednich działań wskazanych przez specjalistę.

Wypełnienie warunków nr II.10, II.11 i II.12 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 środowiska gruntowo-wodnego.

W celu eliminacji nadmiernego pylenia oraz przedostawania się materiałów sypkich do środowiska w czasie ich składowania i prowadzenia prac budowlanych określono warunek nr II.13.

Warunki nr II.14 nałożono w celu uregulowania sposobu odprowadzania wód opadowych i roztopowych podczas eksploatacji przedsięwzięcia, a tym samym ochrony środowiska gruntowo-wodnego przed negatywnym wpływem potencjalnych zanieczyszczeń, m.in. zawiesiny i substancji ropopochodnych.

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 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 o oś*, 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.

Przed wydaniem niniejszej decyzji, na zasadzie określonej w art. 10 § 1 *ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego*, dalej *Kpa*, obwieszczeniem z dnia 14 maja 2026 r., znak: WOOS.420.64.2025.CC.10, Regionalny Dyrektor poinformował strony postępowania o uzyskanych od organów opiniach o braku 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.

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.

Pismem z dnia 1 lipca 2026 r. Wnioskodawca zwrócił się z prośbą o nadanie rygoru natychmiastowej wykonywalności niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zdaniem Wnioskodawcy nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności jest uzasadnione ważnym interesem społecznym, gospodarczym oraz wyjątkowo ważnym interesem strony.

Zgodnie z art. 108 *Kpa* decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. Istotą rygoru jest to, że decyzja staje się wykonalna i stanowi tytuł egzekucyjny, mimo że nie jest ostateczna.

Wykonanie decyzji nieostatecznej ma charakter wyjątkowy, a instytucja przewidziana w art. 108 *Kpa* ma charakter wyjątku od zasady niewykonywania decyzji nieostatecznych. Przesłanki uzasadniające taki rygor nie mogą być interpretowane rozszerzająco, lecz muszą być poddawane wykładni ścisłej. Odwołując się do pojęcia „niezbędności” niezwłocznego działania ustawodawca uznaje, że może to nastąpić wówczas, gdy w danym czasie i w danej sytuacji nie można się obejść bez wykonania praw lub obowiązków, o których rozstrzyga się w decyzji, ponieważ zwłoka w ich wykonaniu zagraża dobrom chronionym, określonym w art. 108 § 1 k.p.a. Zagrożenie to musi mieć realny charakter i nie może być tylko prawdopodobne, a okoliczność ta musi być uwidoczniła w uzasadnieniu postanowienia o nadaniu rygoru natychmiastowej wykonalności (NSA w Warszawie z 19 lutego 1998 r., sygn. akt: V SA 686/97 – OSNA 1998, nr 4, poz. 147; NSA w Warszawie z 27 lutego 1998 r., sygn. akt: V SA 688/97; NSA w Warszawie z 28 kwietnia 1998 r., sygn. akt: V SA 677/97; NSA w Warszawie z 30 czerwca 2006 r., sygn. akt: I OSK 116/06 oraz NSA w Warszawie z 15 lipca 2010 r., sygn. akt: II OSK 1134/09).

Organ administracji nadając decyzji rygor natychmiastowej wykonalności działa będąc w sytuacji zbliżonej do stanu nagłej konieczności, nie mogąc doprowadzić do oczekiwania na upływ terminu do wniesienia odwołania wpływającego na wykonalność decyzji

(Jaroszyński A., 1985 r.: Stan nagłej konieczności w polskim prawie administracyjnym, AUWr Nr 857, Prawo CXLIII, Wrocław, s. 85+88; za: Wierzbowski M., Wiktorowska A., 2011 r.: Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz. Wydawnictwo C. H. Beck).

W rozpatrywanej sprawie trudno dopatrzeć się również przesłanki nadania decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności ze względu na ważny interes społeczny – uzasadniany przez Wnioskodawcę jako interes społeczny powiązany z jakością i komfortem życia osób mieszkających w sąsiedztwie przedmiotowej linii kolejowej oraz osób korzystających z kolejowych usług transportowych. Wnioskodawca wskazał, iż realizacja projektu umożliwi lepszą dostępność komunikacyjną na terenie województwa dolnośląskiego, co przyczyni się do poprawy konkurencyjności transportu kolejowego oraz poprawy wykorzystania kolei. Opisany stan nie odnosi się do wyjątkowo ważnych okoliczności czy też do wspomnianego powyżej stanu nagłej konieczności. W ocenie Regionalnego Dyrektora z sytuacją uzasadniającą przesłankę nadania decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności mielibyśmy do czynienia np. w przypadku udokumentowanej konieczności zamknięcia przedmiotowego odcinka linii kolejowej, z uwagi na zagrożenie katastrofą budowlaną oraz zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi, natomiast w ww. wniosku wskazano, że nadrzędnym celem planowanego przedsięwzięcia jest poprawa stanu technicznego tunelu oraz wymiana nawierzchni kolejowej, która umożliwi likwidację ograniczeń prędkości obecnie obowiązujących na długości tunelu.

Zaznaczyć należy również, iż przedmiotowe przedsięwzięcie ma charakter lokalny, nie stanowi inwestycji strategicznej o znaczeniu krajowym. Obiekt przewidziany do przebudowy wraz z infrastrukturą towarzyszącą znajduje się w ciągu linii kolejowej nr 291, stanowiącej linię jednotorową, niezelektryfikowaną i drugorzędną. Ruch pasażerski na linii kolejowej przeprowadzany jest sezonowo, zatem brak jest podstaw do przyjęcia, że niezwłoczne wykonanie decyzji jest niezbędne z punktu widzenia zapewnienia ciągłości funkcjonowania transportu kolejowego lub ochrony istotnego interesu społecznego i gospodarczego.

W piśmie podniesiono również interes Wnioskodawcy (uznany za wyjątkowo ważny interes strony) – konieczność ubiegania się o uzyskanie rozstrzygnięć niezbędnych dla procesu inwestycyjnego i zaistnienia warunków do zakończenia obecnie realizowanego zadania oraz podjęcia robót budowlanych, tym samym wydłużenie czasu oczekiwania wiązać się będzie z niedotrzymaniem terminów robót budowlanych, z ryzykiem niedotrzymania harmonogramu, stratami finansowymi oraz późniejszym udostępnieniem infrastruktury dla podróży i ruchu towarowego.

Odnosząc się do podnoszonego przez Wnioskodawcę wyjątkowo ważnego interesu strony należy wskazać, że ryzyko ponoszenie kosztów finansowych związanych z utrzymaniem gotowości organizacyjnej, technicznej i osobowej oraz ryzyko opóźnień w harmonogramie realizacji przedsięwzięcia pozostają okolicznościami związanymi z indywidualnym interesem ekonomicznym Wnioskodawcy. Samo ryzyko poniesienia strat finansowych lub utraty spodziewanych korzyści gospodarczych nie stanowi jeszcze wyjątkowo ważnego interesu strony w rozumieniu art. 108 § 1 *Kpa*. Konieczne jest wykazanie istnienia nadzwyczajnych okoliczności, wykraczających poza zwykłe następstwa związane z prowadzeniem procesu inwestycyjnego, czego w niniejszej sprawie nie uczyniono. Podobnie wskazane przez Wnioskodawcę zagrożenie przesunięciem harmonogramu stanowi konsekwencje organizacyjne i biznesowe związane z prowadzoną działalnością inwestycyjną. Okoliczności te nie mogą automatycznie prowadzić do ograniczenia uprawnień innych uczestników postępowania poprzez nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności. Nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności nie może nosić zamiaru przyspieszenia procesu inwestycyjnego (WSA w Warszawie z dn. 31 marca 2019 r, sygn. akt: IV SA/Wa 700/19).

W świetle powyższego należy stwierdzić, że zdaniem Regionalnego Dyrektora Wnioskodawca nie wykazał wystąpienia żadnej z przesłanek określonych w art. 108 § 1 *Kpa*

w stopniu uzasadniającym zastosowanie tej wyjątkowej instytucji. Przedstawione argumenty odnoszą się przede wszystkim do interesu ekonomicznego strony oraz potencjalnych korzyści związanych z realizacją inwestycji, nie zaś do istnienia bezpośredniego, konkretnego i szczególnie doniosłego interesu publicznego lub wyjątkowo ważnego interesu strony. W konsekwencji brak jest podstaw prawnych do nadania decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Biorąc pod uwagę powyższe, Regionalny Dyrektor uznał, że nie zachodzą przesłanki o których mowa w art. 108 *Kpa* i odmawia nadania niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji, zgodnie 129 § 1 i § 2 *Kpa*, przysługuje stronie odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, wniesione za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora, 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. Pan Janusz Pasierb
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji
Region Śląski, ul. Joannitów 13, 50-525 Wrocław
– doręczenie elektroniczne
2. Pozostałe strony postępowania wg rozdzielnika

Do wiadomości:

1. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu
Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie
ul. Norwida 34, 50-950 Wrocław – 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 16 lipca 2026 r., znak: WOOŚ.420.64.2025.CC.12, wydanej dla przedsięwzięcia pn.: „Poprawa stanu technicznego tunelu kolejowego w Unisławiu Śląskim w ciągu linii kolejowej nr 291 Boguszów – Gorce Wschód – Mieroszów” realizowanego w ramach projektu „Poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich”.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie obiektu inżynierskiego – tunelu kolejowego położonego w ciągu linii kolejowej nr 291 w km 21+910 wraz z wykonaniem prac towarzyszących od km 21+250 do km 22+063, polegających m.in. na wymianie nawierzchni torowej wraz z wykonaniem prac odwodnieniowych, w tym rozbiórce i budowie przepustu w km około 21+490. Celem planowanego przedsięwzięcia jest poprawa stanu technicznego tunelu oraz wymiana nawierzchni kolejowej, która umożliwi likwidację ograniczeń prędkości obecnie obowiązujących na długości tunelu.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana będzie w gminie Mieroszów oraz gminie Boguszów-Gorce, powiat wałbrzyski, województwo dolnośląskie. W stanie istniejącym linia kolejowa nr 291 jest linią jednotorową, niezelektryfikowaną i drugorzędną. Na przebudowanym odcinku linii kolejowej zaplanowane jest dopuszczenie 4 par pociągów na dobę. Inwestycja będzie częściowo realizowana na terenach zamkniętych ustalonych na podstawie *decyzji Nr 14 Ministra Infrastruktury z dnia 18 września 2020 r. w sprawie ustalenia terenów zamkniętych, przez które przebiegają linie kolejowe (Dz. Urz. Mł z 2020 r., poz. 38 ze zm.)*.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje głównie:

- w zakresie przebudowy tunelu: rozbiórkę nawierzchni torowej, pogłębienie spągu pod nową nawierzchnię oraz fundamenty, wykonanie rozbiórki istniejącej obudowy tunelu, wykonanie nowej obudowy tunelu, wykonanie niezbędnego wyposażenia tunelu, budowę zasilania dla nowo budowanych urządzeń, budowę oświetlenia w tunelu, budowę zasilania do urządzeń wentylacyjnych, budowę linii sterowniczych, wykonanie nowego odwodnienia w tunelu, oczyszczenie oraz wzmocnienie ścian oporowych i murów oporowych, przebudowę ścian portalowych;
- rozbiórkę i budowę przepustu położonego w km około 21+490;
- w zakresie odwodnienia: oczyszczenia i wymianę (m.in. poprawę wylotu, spoinowanie, uzupełnienie odspojonych elementów kamiennych) kaskady przed tunelem po lewej stronie toru, oczyszczenie oraz odtworzenie brakujących odcinków umocnień elementami w kształcie i formie istniejących umocnień rowu po lewej stronie toru przed tunelem pomiędzy kaskadami, czyszczenia i wymiany (m.in. poprawa wylotu, spoinowanie, uzupełnienie odspojonych elementów kamiennych) kaskady po lewej stronie toru w km około 21+480, rozbiórkę zasypanych koryt oraz zabudowę drenokolektorów, oczyszczenia oraz odtworzenia brakujących odcinków umocnień elementami w kształcie i formie istniejących umocnień rowu po lewej stronie toru przed tunelem między kaskadą,

a tarczą, wykonanie nowych rowów odwodnieniowych oraz rozbiórkę i budowę przepustu położonego w km około 21+490;

- w zakresie nawierzchni torowej: wymianę szyn, wymianę części podkładów oraz podkładów podłączowych drewnianych od km 21+634 do km 21+694, całkowitą wymianę nawierzchni torowej od km 21+694 do km 22+063, regulację nawierzchni torowej w planie i profilu wraz z dowiązaniem do stanu istniejącego;
- w zakresie robót w podtorzu planuje się: budowę podtorza na szlaku od km 21+694 do km 22+063 oraz zabudowę warstwy ochronnej podtorza na szlaku od km 21+694 do km 22+063.

Dla przebudowywanego tunelu po realizacji przedsięwzięcia przewidziano następujące parametry: skrajnia GPL2 próg P1, długość tunelu: około 262 m, szerokość: minimum 7,0 m, wysokość: maksimum 6,9 m.

Dla przepustu objętego przedsięwzięciem przewidziano następujące parametry geometryczne: długość przepustu (przewodu): około 5,10 m, światło pionowe: około 0,60 m; światło poziome: około 0,60 m.

Realizacja ww. zakresu prac będzie wiązała się z potrzebą zastosowania typowych technologii prac związanych z budową i przebudową układu torowego. Szczegółowy zakres obejmie m.in.:

- prace związane z przygotowaniem terenu budowy w tym m.in.: miejsca tymczasowego magazynowania wyrobów budowlanych, postoju maszyn i zaplecza socjalno-technicznego;
- zorganizowanie zaplecza budowy;
- doprowadzenie tymczasowej drogi dojazdowej do miejsca realizacji prac od km 22+063 do 22+664;
- prace związane z budową podtorza w celu dostosowania do docelowego standardu linii kolejowej;
- przebudowę obiektów inżynierskich; prace ziemne (wykopy);
- wykonanie robót wykończeniowych i porządkowych poprzez np. uporządkowanie terenu na placu budowy.

Powierzchnia terenu, na której będzie realizowane przedsięwzięcie wyniesie około 5,16 ha.

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

Katarzyna Łapińska
*/podpisano kwalifikowanym
podpisem elektronicznym/*