



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

WOOS.420.72.2025.CC.14

Wrocław, dnia 29 maja 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 Województwa Dolnośląskiego – Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu:

- I. **Stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa toru głównego od km 12+567 do km 13+015 linii kolejowej nr 318 wraz z mijanką torową, przystankiem kolejowym, pętlą autobusową wraz z infrastrukturą towarzyszącą w ramach zadania pn. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 318 relacji Srebrna Góra – Bielawa Zachodnia od km 12,380 do km 24,300””.**
- 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 okaleczenia 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. Odślonięte 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 ostateczną kontrolę obecności zwierząt przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów.

5. Prace wykonawcze związane z realizacją przedsięwzięcia w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej oraz innych terenów wymagających ochrony przed hałasem prowadzić w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6⁰⁰ do godziny 22⁰⁰, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej.
6. 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).
7. 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 czyściwa wraz z workami na zanieczyszczony grunt, itp.
8. Wszelkie materiały sypkie np. kruszywo, ziemię z wykopów gromadzić w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków/rowów melioracyjnych lub systemów odwodnienia na skutek odpływu wód opadowych lub roztopowych, np. poprzez magazynowanie materiałów na utwardzonym i uszczelnionym podłożu oraz ograniczenie wysokości składowanych pryzm.
9. 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 plandekami.
10. Wody opadowe lub roztopowe z powierzchni torowiska odprowadzać grawitacyjnie do systemu drenokolektorów, a następnie kierować do istniejącego rowu.
11. Wody opadowe lub roztopowe z projektowanych nawierzchni utwardzonych pętli autobusowej oraz peronu kolejowego odprowadzać grawitacyjnie do wpustów deszczowych, a następnie do kanalizacji deszczowej lub rowu melioracyjnego. Dopuszcza się wykonanie przepompowni wód deszczowych.

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 16 grudnia 2025 r. (data wpływu: 18 grudnia 2025 r.) podmiot planujący podjęcie realizacji przedsięwzięcia – Województwo Dolnośląskie – Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu (dalej Wnioskodawca), reprezentowana przez pełnomocnika – zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu (dalej Regionalny Dyrektor) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa toru głównego od km 12+567 do km 13+015 linii kolejowej nr 318 wraz z mijanką torową, przystankiem kolejowym, pętlą autobusową wraz z infrastrukturą towarzyszącą w ramach zadania pn. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 318 relacji Srebrna Góra – Bielawa Zachodnia od km 12,380 do km 24,300””. Wraz z wnioskiem została przedłożona *Karta informacyjna przedsięwzięcia* (kierujący zespołem: Paweł Papierowski, 2025 r.) zwana dalej *Kip*.

Pismem z dnia 30 grudnia 2025 r., znak: WOOŚ.420.72.2025.MT.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 19 stycznia 2026 r. (data wpływu: 19 stycznia 2026 r.) oraz pismem z dnia 20 stycznia 2026 r. (data wpływu: 20 stycznia 2026 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 Stoszowice, 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: 19/2026.

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 22 stycznia 2026 r., znak: WOOS.420.72.2025.MT.3, 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 22 stycznia 2026 r., znak: WOOS.420.72.2025.MT.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. 3aa *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. Wójta Gminy Stoszowice.

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 11 lutego 2026 r., znak: WOOS.420.72.2025.MT.5, wezwał Wnioskodawcę do ich uzupełnienia. Wyjaśnienia do dokumentacji złożone zostały pismem z dnia 3 marca 2026 r. (data wpływu: 4 marca 2026 r.).

Pismem z dnia 20 marca 2026 r. (data wpływu: 20 marca 2026 r.) Wnioskodawca przedłożył załącznik graficzny uwzględniający korektę zakresu terenu przeznaczonego pod realizację przedsięwzięcia.

W toku prowadzonego postępowania Regionalny Dyrektor pismami z dnia 27 marca 2026 r., znak: WOOŚ.420.72.2025.MT/CC.6 i WOOŚ.420.72.2025.MT/CC.7 wystąpił kolejno do Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie 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 27 marca 2026 r., znak: WOOŚ.420.72.2025.MT/CC.8, Regionalny Dyrektor powiadomił strony o etapach postępowania, w tym o ww. wystąpieniu do organów opiniujących. Wnioskodawca o powyższym został zawiadomiony pismem z dnia 27 marca 2026 r., znak: WOOŚ.420.72.2025.MT/CC.9.

Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny we Wrocławiu pismem z dnia 1 kwietnia 2026 r. (data wpływu: 1 kwietnia 2026 r.), znak: ZNS.9022.5.8.2026.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 8 kwietnia 2026 r., znak: V.RZŚ.4130.2.14.2026.JH, 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. Zorganizować zaplecze budowy zgodnie z wymogami ochrony środowiska, a w szczególności zapewnić dodatkowe, niżej wymienione zabezpieczenia uniemożliwiające przedostawanie się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego.
2. Do prac budowlanych oraz transportowych wykorzystywać wyłącznie sprzęt sprawny technicznie.
3. Miejsca postoju maszyn i urządzeń budowlanych, stwarzających zagrożenie zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego substancjami ropopochodnymi, utwardzić i uszczelnić oraz wyposażyć w maty sorbujące.
4. W celu zminimalizowania poziomu emisji zanieczyszczeń do środowiska wodnego, stale prowadzić kontrole stanu technicznego maszyn i urządzeń pracujących na terenie budowy.
5. Zaplecze budowy zlokalizować na terenie utwardzonym, a substancje mogące zanieczyścić środowisko gruntowo-wodne przechowywać w szczelnych pojemnikach. Składowane materiały pyliste przykrywać plandekami.
6. W trakcie prac budowlanych chronić ewentualne otwarte wykopy przed ich zalaniem wodami opadowymi lub roztopowymi oraz przed możliwością przedostania się do nich zanieczyszczeń.
7. Wszelkie materiały sypkie np. kruszywo, ziemię z wykopów gromadzić w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków/rowów melioracyjnych lub systemów odwodnienia na skutek odpływu wód opadowych lub roztopowych.
8. 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). Należy zapewnić dostępność sorbentów w zakresie ilości i rodzaju

adekwatnie do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych.

9. W wyjątkowych przypadkach uzasadnionych logistycznie lub organizacyjnie, dopuszcza się tankowanie mała 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.
10. Paliwa i smary przechowywać w wyznaczonych i zabezpieczonych przed ewentualnym wyciekami miejscach, w szczelnych zbiornikach. Miejsca magazynowania ww. substancji wyposażać w odpowiednią ilość sorbentów, adekwatną do możliwego wycieku.
11. W przypadku zaistnienia awarii, gdy wystąpi skażenie gruntu substancjami ropopochodnymi, należy niezwłocznie usunąć skażoną warstwę ziemi, a teren przywrócić do stanu pierwotnego.
12. Potrzeby sanitarne ekip budowlanych i osób przebywających na terenie budowy zabezpieczyć poprzez ustawienie przenośnych sanitariatów (sanitariaty powinny posiadać szczelne zbiorniki na ścieki) opróżnianych przez wyspecjalizowane firmy.
13. Nie dopuszczać do powstawania ścieków przemysłowych.
14. Wody opadowe lub roztopowe powierzchni torowiska odprowadzać grawitacyjnie do systemu drenokolektorów, a następnie kierować do istniejącego rowu.
15. Wody opadowe lub roztopowe z projektowanych nawierzchni utwardzonych odprowadzać grawitacyjnie do wpustów deszczowych, a następnie do kanalizacji deszczowej lub rowu melioracyjnego. Dopuszcza się wykonanie przepompowni wód deszczowych.
16. Na odprowadzenie wód opadowych lub roztopowych do urządzeń wodnych uzyskać stosowne pozwolenia wodnoprawne.
17. Wodę na potrzeby prac budowlanych pobierać z istniejących sieci wodociągowych (wg. uzgodnień z gestora sieci) lub poprzez dowóz wody beczkownikami lub cysternami.
18. 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 gospodarczym posiadającym zezwolenia na odzysk lub unieszkodliwianie poszczególnych typów odpadów.
19. Odpady inne niż niebezpieczne gromadzić selektywnie, w sposób zabezpieczający przed dostępem osób niepowołanych i niepowodujący zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego, w wydzielonych i opisanych miejscach, na utwardzonym podłożu, zabezpieczonym przed przenikaniem odcieków do gruntu, do czasu odbioru przez upoważnione jednostki.

Wskazane warunki nr 1, 2, 4, 6, 12, 13, 16, 17, 18 i 19 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 3, 5, 8, 9, 10 i 11 została zadysponowana w warunkach nr II.6, II.7 i II.9 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 ww. warunku nr 7 została doprecyzowana poprzez wskazanie konkretnych rozwiązań minimalizujących i zadysponowana w warunku nr II.8. Treść warunku nr 14 została zadysponowana w całości warunku nr II.10, natomiast warunek nr 15 został doprecyzowany poprzez wskazanie konkretnych nawierzchni utwardzonych i zadysponowany w warunku nr II.11.

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 budowie toru głównego od km 12+567 do km 13+015 linii kolejowej nr 318 relacji Srebrna Góra – Bielawa Zachodnia wraz z mijanką torową, przystankiem kolejowym, pętlą autobusową wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Inwestycja zlokalizowana będzie w miejscu nieczynnej stacji Srebrna Góra. Linia kolejowa nr 318 Srebrna Góra – Bielawa Zachodnia obecnie jest linią jednotorową, niezelektryfikowaną. Ruch na szlaku Srebrna Góra – Bielawa Zachodnia przedmiotowej linii kolejowej został zawieszony w 1977 roku.

Przedmiotowa inwestycja realizowana będzie w południowo-zachodniej części województwa dolnośląskiego na terenie gminy Stoszowice, w powiecie ząbkowickim. W stanie istniejącym w obrębie nieczynnej stacji Srebrna Góra występują pozostałości po nawierzchni kolejowej, nieużytkowane słupy energetyczne, torowisko oraz rowy porośnięte roślinnością. 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.)*.

W ramach przedsięwzięcia w obrębie peronu osobowego Srebrna Góra zaprojektowano tor główny oraz mijankę torową po prawej stronie toru głównego. Wjazd na mijankę zapewniony będzie dwoma rozjazdami, a tor mijanki składał się będzie z dwóch łuków poziomych. Nawierzchnia toru głównego wykonana zostanie z szyn na podkładach strunobetonowych na podsypce tłuczniowej. Nawierzchnia toru mijanki wykonana zostanie z szyn na podkładach drewnianych na podsypce tłuczniowej. W trakcie eksploatacji konieczne będzie jedynie prowadzenie typowych prac utrzymaniowych zapewniających prawidłowe funkcjonowanie torów i rozjazdów.

Szczegółowy zakres prac w ramach inwestycji w obrębie przystanku kolejowego Srebrna Góra obejmie m.in.:

- rozbiórkę nawierzchni kolejowej torów nieczynnej stacji Srebrna Góra,
- odbudowę toru nr 1 od km 12+567 do km 13+015,
- budowę kozła oporowego w km 12+567,
- budowę mijanki torowej, rozpoczynającej się rozjazdem nr 1 w km 12+681 i kończącej rozjazdem nr 2 w 12+887,
- budowę peronu jednokrawędziowego od km 12+580 do km 12+680 toru nr 1 wraz z dojściem do drogi publicznej i małą architekturą,
- budowę sieci kanalizacji deszczowej dla odwodnienia torów i peronu,
- budowę oświetlenia peronu.

Ponadto inwestycja obejmie budowę pętli autobusowej wraz z infrastrukturą i urządzeniami koniecznymi do jej funkcjonowania, w tym: przebudowę zjazdu zwykłego, budowę pętli autobusowej wraz z zatoką przystankową, budowę parkingu, budowę drogi dla pieszych, budowę drogi dla rowerów, budowę sieci kanalizacji deszczowej, budowę oświetlenia drogowego oraz budowę infrastruktury niezbędnej do funkcjonowania obiektu budowlanego zgodnie z przeznaczeniem.

Łącznie powierzchnia realizacji inwestycji (zajęcie czasowe na czas wykonywania robót) wyniesie około 2,70 ha (1,62 ha pod przebudowę torów i budowę peronu kolejowego oraz 1,08 ha pod budowę pętli autobusowej). Powierzchnia, która zostanie trwale zajęta pod planowane obiekty wyniesie 1,09 ha (0,61 ha pod przebudowę torów i budowę peronu kolejowego oraz 0,48 ha pod budowę pętli autobusowej).

Wody opadowe lub roztopowe z powierzchni torowiska będą odprowadzone poprzez pochylenie poprzeczne podtorza 5% do projektowanego systemu drenokolektorów wzdłuż projektowanych torów z wylotem w km 13+110 do istniejącego rowu kolejowego. Wody opadowe lub roztopowe z projektowanych nawierzchni utwardzonych pętli autobusowej oraz peronu kolejowego będą odprowadzane poprzez odpowiednie spadki podłużne i poprzeczne nawierzchni, do projektowanych wpustów deszczowych. Z wpustów wody zostaną odprowadzone do projektowanej sieci kanalizacji deszczowej – prowadzonej wzdłuż toru lub do istniejącego rowu melioracyjnego przebiegającego wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 385 na działce nr 383/3, AR-5, obręb Budzów, gmina Stoszowice. W przypadku braku możliwości odprowadzenia grawitacyjnego wód opadowych lub roztopowych do odbiornika planuje się montaż przepompowni tych wód, która umożliwi tłoczenie wód kanałem ciśnieniowym do projektowanego przy torze linii kolejowej nr 318 kolektora. Dla tego rozwiązania ostatecznym odbiornikiem wód opadowych lub roztopowych będzie istniejący rów na działce nr 1245, obręb Budzów, gmina Stoszowice, do którego wody zostaną wprowadzone poprzez projektowany wylot z kolektora.

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 budowie toru głównego wraz z mijanką torową, przystankiem kolejowym oraz pozostałą infrastrukturą towarzyszącą, które będą stanowić integralną część linii kolejowej nr 318 relacji Srebrna Góra – Bielawa Zachodnia. Ponadto w ramach przedsięwzięcia przewidziano budowę pętli autobusowej wraz z parkingiem.

Lokalnie, odczuwalne oddziaływania skumulowane mogą być związane z emisją hałasu. Potencjalne źródło hałasu komunikacyjnego mogą stanowić drogi przecinające analizowaną linię kolejową nr 318. Należy zaliczyć do nich drogę wojewódzką nr 385 przebiegającą w bezpośrednim sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia. W załączonej do *Kip* analizie akustycznej przeprowadzono ocenę oddziaływania planowanego przedsięwzięcia z innymi przedsięwzięciami mogącymi spowodować oddziaływanie skumulowane, tj. z ww. drogą wojewódzką. Średniodobowe natężenie ruchu pojazdów na przedmiotowym odcinku drogi wynosi około 2649 pojazdów. Wartość ta została uwzględniona w analizie akustycznej oddziaływania skumulowanego. Przeprowadzona analiza wykazała, że w receptorach położonych na terenach podlegających ochronie akustycznej, po przeciwległej stronie drogi wojewódzkiej w stosunku do terenu inwestycji szacowany poziom hałasu przekracza dopuszczalne poziomy. Jednakże poziomy hałasu w punktach z przekroczeniem wartości dopuszczalnej są niemalże tożsame ze wskazanymi w analizie poziomami generowanymi wyłączenie przez drogę wojewódzką nr 385. Analizy nie wykazały wystąpienia przekroczeń od samej linii kolejowej. Ponadto nie zidentyfikowano innych dodatkowych receptorów w stosunku do punktów, gdzie wystąpiły przekroczenia wyłącznie od drogi wojewódzkiej. Wykazane w analizie akustycznej przekroczenia w oddziaływaniu skumulowanym wynikają z oddziaływania istniejącej drogi wojewódzkiej, a planowana do realizacji inwestycja nie będzie czynnikiem determinującym przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu określonych w *rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112)*.

W otoczeniu inwestycji nie występują inne przedsięwzięcia mogące być potencjalnym źródłem emisji o dużej intensywności poza ruchem samochodów na drodze wojewódzkiej, zatem nie przewiduje się skumulowania oddziaływań z innego rodzaju przedsięwzięciami.

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

Budowa odcinka toru będzie prowadzona w śladzie nieczynnej linii kolejowej. Obszar przeznaczony pod linię kolejową oraz pętlę autobusową wraz z parkingiem stanowi obecnie w większości teren porośnięty roślinnością trawiastą. W bezpośrednim sąsiedztwie analizowanej linii kolejowej dominuje również roślinność trawiasta oraz częściowo grunty orne, zadrzewienia i zakrzewienia. Realizacja inwestycji nie wymaga wycinki drzew i krzewów. Biorąc pod uwagę powyższe, realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie znacząco negatywnie na lokalną bioróżnorodność.

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 beczkowiezów i zbiorników na wodę. Woda wykorzystywana będzie zarówno na cele budowlane, ale przede wszystkim na cele socjalno-bytowe zatrudnionych w fazie realizacji pracowników.

Funkcjonowanie linii kolejowej 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. Podczas realizacji zamierzenia może dojść również do zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego w wycieku substancji ropopochodnych (oleje napędowe, smary, benzyny) lub innych związków chemicznych powstających ze sprzętów używanych podczas budowy. Substancje te mogą przedostawać się do środowiska gruntowo-wodnego i powodować jego zanieczyszczenie. O wielkości tego oddziaływania decyduje czas narażenia na szkodliwą substancję, ilość i rodzaj substancji, jaka przedostanie się do wód powierzchniowych i podziemnych. Ponadto zaplecze budowy zostanie wyposażone w sanitariaty – ścieki bytowe będą gromadzone w zbiornikach bezodpływowych i regularnie przekazywane do właściwych podmiotów. 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.

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

Podczas eksploatacji przedsięwzięcia przedmiotowy fragment toru kolejowego będzie stanowił element całości ciągu komunikacyjnego linii kolejowej nr 318, gdzie głównym źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz emisji hałasu będzie ruch pociągów. Ponadto źródłem emisji będzie ruch pojazdów kołowych po pętli autobusowej i parkingu. W treści załącznika do *Kip* – analizy oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko akustyczne wskazano, że natężenie ruchu na planowanej trasie kolejowej wyniesie około 10 pociągów pasażerskich na dobę w porze dziennej. Nie przewiduje się prowadzenia ruchu pociągów w porze nocnej. Najbliższe tereny chronione akustycznie stanowią tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej położone w kierunku zachodnim oraz południowym od granic terenu objętego inwestycją. Zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna zlokalizowana w kierunku południowym oddzielona jest od terenu inwestycji drogą wojewódzką nr 395. Zgodnie z przedstawioną w dokumentacji analizą akustyczną eksploatacja samej inwestycji, na ww. terenach chronionych akustycznie nie spowoduje 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)*. Użytkowany fragment linii kolejowej po jego realizacji z uwagi na

lokalny charakter i niewielkie natężenie ruchu nie powinien źródłem znaczącej emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego i emisji hałasu.

Wody opadowe i roztopowe z powierzchni torowiska będą odprowadzone poprzez odpowiednie pochylenie do projektowanego systemu drenokolektorów wzdłuż projektowanych torów do istniejącego rowu kolejowego. Wody opadowe i roztopowe z projektowanych nawierzchni utwardzonych pętli autobusowej oraz peronu kolejowego planuje się odprowadzić, poprzez odpowiednie spadki podłużne i poprzeczne nawierzchni, do projektowanych wpustów deszczowych. Jak wynika z dokumentacji sprawy, nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych wartości stężenia substancji ropopochodnych oraz zawiesiny w wodach opadowych i roztopowych odprowadzanych do środowiska z terenu zarówno z powierzchni torowiska, jak i z pozostałych nawierzchni utwardzonych pętli autobusowej i peronu. 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 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 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. 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 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 powstawaniem 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 wyciekami 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 unieszkodliwienie.

Na etapie funkcjonowania planowanej inwestycji będą sporadycznie powstawać odpady wytwarzane w trakcie bieżących remontów, konserwacją i utrzymaniem linii kolejowej (np. gruz, tłuczeń torowy, 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 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 oraz pojazdów po zaprojektowanym parkingu.

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 318. W myśl art. 59a ust. 4 pkt 2 *ustawy ooś*, 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, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek.

b) *Obszary wybrzeży i środowisko morskie:*

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie na terenie województwa dolnośląskiego w gminie Stoszowice, 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 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 ze zm.). 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 650 m. 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, teren gminy Stoszowice, w której realizowane będzie przedsięwzięcie znajduje się w strefie dolnośląskiej, dla której w ramach monitoringu jakości powietrza odnotowywano okresowe przekroczenia dopuszczalnych stężeń pyłów zawieszonych PM10, PM2.5 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, zgodnie z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla miejscowości Srebrna Góra, przyjętego uchwałą nr XXVIII/177/2013 Rady Gminy Stoszowice z dnia 23 kwietnia 2013 r. (Dz. Urz. Woj. Dolno z dnia 8 sierpnia 2013 r., poz. 4639), część terenu inwestycji (w szczególności obszar planowanej pętli autobusowej) zlokalizowana jest w granicach: strefy „K” ochrony krajobrazu kulturowego, strefy „E” ochrony ekspozycji, strefy „B” pośredniej ochrony konserwatorskiej.

Planowane przedsięwzięcie polega na realizacji infrastruktury kolejowej oraz towarzyszącej w obrębie istniejącego korytarza komunikacyjnego i nie będzie powodowało istotnej ingerencji w historyczny układ przestrzenny ani krajobraz kulturowy obszaru. Ponadto realizacja inwestycji nie będzie prowadzić do zniszczenia ani przekształcenia obiektów zabytkowych.

W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji zlokalizowany jest również krajobraz kulturowy szlaku dawnej kolei sowiogórskiej, wpisany do rejestru zabytków decyzją Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Planowana inwestycja nie narusza elementów historycznej infrastruktury kolejowej.

Realizacja przedsięwzięcia będzie prowadzona z uwzględnieniem przepisów *ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2024 r., poz. 1292 ze zm.)* oraz w uzgodnieniu z właściwym wojewódzkim konserwatorem zabytków, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

W trakcie prowadzenia robót ziemnych, w przypadku odkrycia przedmiotów, co do których istnieje przypuszczenie, że mogą stanowić zabytek archeologiczny, należy postępować zgodnie z art. 32 *ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami*.

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 trwałym zajęciem terenu oraz powstaniem nowego elementu w istniejącym, utrwalonym typie krajobrazu, jednakże obiekty będą stanowiły infrastrukturę zlokalizowaną w obrębie nieczynnej linii kolejowej, czyli terenie w przeszłości już przekształconym.

h) Gęstość zaludnienia:

Inwestycja będzie realizowana na terenie powiatu ząbkowickiego, w gminie Stoszowice. Zgodnie z przedłożoną informacją, gęstość zaludnienia na tym terenie wynosi około 4323 osób/km².

i) Obszary przylegające do jezior:

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

j) Uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowskiej:

Nie występują w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia.

k) Wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe:

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana będzie na obszarze zlewni jednostki planistycznej gospodarowania wodami – jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) Budzówka o kodzie PLRW60000312329. 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 została wyznaczona jako naturalna część wód o złym stanie wód, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ekologiczny, zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz dobry stan chemiczny. Dla przedmiotowej JCWP ustalono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego do 2027 r. – ze względu na inne warunki naturalne (dopływ z innej JCWP, procesy biochemiczne, procesy fizykochemiczne). Przedmiotowy obszar inwestycji znajduje się w obrębie jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) nr 109 o kodzie PLGW6000109, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i chemicznym. JCWPd została oceniona jako niezagrożona

nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan chemiczny i dobry stan ilościowy. Planowana inwestycja nie znajduje się na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP), a także 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 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 z Republiką Czeską (około 15 km) nie przewiduje się transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Przedsięwzięcie obejmuje budowę odcinka linii kolejowej 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.

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 przywrócenie do funkcjonowania nieczynnej linii kolejowej. Przeprowadzone w dokumentacji analizy wykazały, iż powyższe oddziaływania nie powinny wywierać znaczącego negatywnego wpływu na środowisko.

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 6-9 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 miejscu istniejącej nieczynnej linii kolejowej nie przewiduje się kumulowania znaczących oddziaływań z innymi przedsięwzięciami znajdującymi się w rejonie zainwestowania lub w obszarze oddziaływania przedmiotowej inwestycji.

Z przeprowadzonych analiz wynika, iż lokalne oddziaływania akustyczne w sąsiedztwie inwestycji związane są głównie z istniejącą drogą wojewódzką nr 385, natomiast realizacja planowanego przedsięwzięcia nie będzie powodować dodatkowych przekroczeń ani stanowić czynnika determinującego ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne.

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

W celu minimalizacji negatywnego oddziaływania akustycznego na najbliższe tereny chronione akustycznie na etapie realizacji nałożono warunek nr II.5.

Wypełnienie warunków nr II.6, II.7 i II.8 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.9.

Warunki nr II.10 i II.11 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.

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 zgłosić ten fakt 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 27 kwietnia 2026 r., znak: WOOŚ.420.72.2025.CC.11, Regionalny Dyrektor poinformował strony postępowania inne niż Wnioskodawca 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. Wnioskodawca o powyższym został poinformowany pismem z dnia 27 kwietnia 2026 r., znak: WOOŚ.420.72.2025.CC.12.

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 z art. 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. Województwo Dolnośląskie – Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu
ul. Krakowska 28, 50-425 Wrocław
reprezentowana przez:

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

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 29 maja 2026 r., znak: WOOS.420.72.2025.CC.14, wydanej dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa toru głównego od km 12+567 do km 13+015 linii kolejowej nr 318 wraz z mijanką torową, przystankiem kolejowym, pętlą autobusową wraz z infrastrukturą towarzyszącą w ramach zadania pn. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 318 relacji Srebrna Góra – Bielawa Zachodnia od km 12,380 do km 24,300””.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedsięwzięcie polegać będzie na budowie toru głównego od km 12+567 do km 13+015 linii kolejowej nr 318 relacji Srebrna Góra – Bielawa Zachodnia wraz z mijanką torową, przystankiem kolejowym, pętlą autobusową wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Inwestycja zlokalizowana będzie w miejscu nieczynnej stacji Srebrna Góra. Linia kolejowa nr 318 Srebrna Góra – Bielawa Zachodnia obecnie jest linią jednotorową, niezelektryfikowaną. Ruch na szlaku Srebrna Góra – Bielawa Zachodnia przedmiotowej linii kolejowej został zawieszony w 1977 roku.

Przedmiotowa inwestycja realizowana będzie w południowo-zachodniej części województwa dolnośląskiego na terenie gminy Stoszowice, w powiecie ząbkowickim. W stanie istniejącym w obrębie nieczynnej stacji Srebrna Góra występują pozostałości po nawierzchni kolejowej, nieużytkowane słupy energetyczne, torowisko oraz rowy porośnięte roślinnością. 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.)*.

W ramach przedsięwzięcia w obrębie peronu osobowego Srebrna Góra zaprojektowano tor główny oraz mijankę torową po prawej stronie toru głównego. Wjazd na mijankę zapewniony będzie dwoma rozjazdami, a tor mijanki składał się będzie z dwóch łuków poziomych. Nawierzchnia toru głównego wykonana zostanie z szyn na podkładach strunobetonowych na podsypce tłuczniowej. Nawierzchnia toru mijanki wykonana zostanie z szyn na podkładach drewnianych na podsypce tłuczniowej. W trakcie eksploatacji konieczne będzie jedynie prowadzenie typowych prac utrzymaniowych zapewniających prawidłowe funkcjonowanie torów i rozjazdów.

Szczegółowy zakres prac w ramach inwestycji w obrębie przystanku kolejowego Srebrna Góra obejmie m.in.:

- rozbiórkę nawierzchni kolejowej torów nieczynnej stacji Srebrna Góra,
- odbudowę toru nr 1 od km 12+567 do km 13+015,
- budowę kozła oporowego w km 12+567,
- budowę mijanki torowej, rozpoczynającej się rozjazdem nr 1 w km 12+681 i kończącej rozjazdem nr 2 w 12+887,
- budowę peronu jednokrawędziowego od km 12+580 do km 12+680 toru nr 1 wraz z dojściem do drogi publicznej i małą architekturą,
- budowę sieci kanalizacji deszczowej dla odwodnienia torów i peronu,
- budowę oświetlenia peronu.

Ponadto inwestycja obejmie budowę pętli autobusowej wraz z infrastrukturą i urządzeniami koniecznymi do jej funkcjonowania, w tym: przebudowę zjazdu zwykłego, budowę pętli autobusowej wraz z zatoką przystankową, budowę parkingu, budowę drogi dla pieszych, budowę drogi dla rowerów, budowę sieci kanalizacji deszczowej, budowę oświetlenia drogowego oraz budowę infrastruktury niezbędnej do funkcjonowania obiektu budowlanego zgodnie z przeznaczeniem.

Łącznie powierzchnia realizacji inwestycji (zajęcie czasowe na czas wykonywania robót) wyniesie około 2,70 ha (1,62 ha pod przebudowę torów i budowę peronu kolejowego oraz 1,08 ha pod budowę pętli autobusowej). Powierzchnia, która zostanie trwale zajęta pod planowane obiekty wyniesie 1,09 ha (0,61 ha pod przebudowę torów i budowę peronu kolejowego oraz 0,48 ha pod budowę pętli autobusowej).

Wody opadowe lub roztopowe z powierzchni torowiska będą odprowadzone poprzez pochylenie poprzeczne podtorza 5% do projektowanego systemu drenokolektorów wzdłuż projektowanych torów z wylotem w km 13+110 do istniejącego rowu kolejowego. Wody opadowe lub roztopowe z projektowanych nawierzchni utwardzonych pętli autobusowej oraz peronu kolejowego będą odprowadzane, poprzez odpowiednie spadki podłużne i poprzeczne nawierzchni, do projektowanych wpustów deszczowych. Z wpustów wody zostaną odprowadzone do projektowanej sieci kanalizacji deszczowej – prowadzonej wzdłuż toru lub do istniejącego rowu melioracyjnego przebiegającego wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 385 na działce nr 383/3, AR-5, obręb Budzów, gmina Stoszowice. W przypadku braku możliwości odprowadzenia grawitacyjnego wód opadowych lub roztopowych do odbiornika planuje się montaż przepompowni tych wód, która umożliwi tłoczenie wód kanałem ciśnieniowym do projektowanego przy torze linii kolejowej nr 318 kolektora. Dla tego rozwiązania ostatecznym odbiornikiem wód opadowych lub roztopowych będzie istniejący rów na działce nr 1245, obręb Budzów, gmina Stoszowice, do którego wody zostaną wprowadzone poprzez projektowany wylot z kolektora.

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

Katarzyna Łapińska

*/podpisano kwalifikowanym
podpisem elektronicznym/*