



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KRAKOWIE**

OO.421.3.8.2020.MSI.19

Kraków, 26 lipca 2022 r.

DECYZJA

O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t, art. 82 oraz art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 tj. - cyt. dalej jako „UUOŚ”), § 2 ust. 1 pkt 29, § 3 ust. 1 pkt 60, § 3 ust. 1 pkt 62 oraz § 3 ust. 1 pkt 67 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm.), oraz zgodnie z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735 z późn. zm. - cyt. dalej jako „k.p.a.”), przy zapewnionym udziale stron zawiadamianych o czynnościach organu przez obwieszczenie zgodnie z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735 z późn. zm.) w związku z art. 74 ust. 3 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 2022 r. poz. 1029 t.j.),

p o r o z p a t r z e n i u

wniosku znak: IOS5-4425-7.7.3/2020 z dnia 04.11.2020 r. (data wpływu: 10.11.2022 r.) złożonego przez Pełnomocnika, działającego w imieniu Inwestora tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S. A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa nowej linii kolejowej nr 622 Podtęże R401 – Tymbark na odcinku H Szczyrzyc - Tymbark”,

u s t a l a m :

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa nowej linii kolejowej nr 622 Podtęże R401 – Tymbark na odcinku H Szczyrzyc - Tymbark”, w wariantach 4 - W4:

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

W ramach prac objętych wnioskiem planuje się budowę nowego przebiegu linii kolejowej nr 622 Podtęże R401 – Tymbark na odcinku H Szczyrzyc - Tymbark. Dodatkowo przewiduje się m.in. budowę dwóch tunelów, budowę nowych obiektów inżynierskich wraz z pracami hydrotechnicznymi w ich rejonie, budowę i przebudowę infrastruktury technicznej, budowę skrzyżowań dwupoziomowych wraz z korektą przebiegu dróg.

Odcinek H linii kolejowej nr 622 zlokalizowany jest w województwie małopolskim i przebiega przez teren trzech gmin: Dobra, Jodłownik oraz Tymbark, na obszarze powiatu limanowskiego.

2. Istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

1. Zaplecza budowy, bazy materiałowo-sprzętowej, w tym miejsca przeznaczone do tankowania oraz bieżących napraw maszyn i urządzeń, tymczasowe miejsca gromadzenia odpadów oraz substancji chemicznych należy:
 - lokalizować na terenach, oddalonych od zabudowy mieszkalnej min. 100 m, optymalnie w powiązaniu z istniejącymi terenami produkcji lub usług,
 - zorganizować w sposób uwzględniający zasadę minimalizacji zajęcia terenu,
 - zlokalizować na terenie utwardzonym i wyposażonym w system ujmowania i odprowadzenia wód opadowych z możliwością ich oczyszczania lub magazynowania, w przypadku ich ponadnormatywnego zanieczyszczenia w sytuacjach awaryjnych. Miejsca te należy wyposażać w materiały sorpcyjne do neutralizacji ewentualnych wycieków substancji, w tym substancji ropopochodnych,
 - zlokalizować poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią,
 - zlokalizować poza terenami, gdzie występują grunty dobrze przepuszczalne, terenami podmokłymi, bagiennymi oraz terenami o wysokim poziomie wód gruntowych, poza obszarami wodno-błotnymi – w odległości min. 100 m,
 - zlokalizować w odległości co najmniej 50 m od koryt cieków (Borek, Stróża, Potok Markuszowski, Potok Przylasek, Dopływ z Sarek, oraz mniejsze cieki bez nazwy),
 - zlokalizować w odległości co najmniej 200 m od ujęć wód podziemnych, z wyłączeniem ujęć przeznaczonych do likwidacji,
 - zlokalizować poza stanowiskiem roślin chronionych – goryczka trojeściowa (*Gentiana asclepiadea*) w km 37+145 strona lewa, pierwiosnek wyniosły (*Primula elatior*) w km 34+450 strona prawa, wawrzynek wilczełyko (*Daphne mezereum*) w km 35+900, 36+450 strona prawa, mszaka – biczyca trójwłóknista (*Bazzania trilobata*) w km 35+960 strona prawa oraz grzyba pustułka rurkowata (*Hypogymnia tubulosa*) w km 35+939 strona prawa – w odległości min. 50 m,
 - masy ziemi z wykopów wymagające czasowego magazynowania lokalizować w odległości nie mniejszej niż 100 m od brzegów cieków. Zabrania się magazynowania ziemi w międzywalu cieków wodnych.
2. Wszelkie materiały sypkie, m.in. kruszywo, ziemię z wykopów, należy gromadzić w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków lub systemów odwodnienia, na skutek odpływu wód opadowych.
3. W przypadku konieczności realizacji odwodnień obiektów lub wykopów budowlanych należy w pierwszej kolejności stosować technologie robót

ograniczające wielkość odprowadzanej wody (np. poprzez zastosowanie ścianek szczelnych), celem ograniczenia zasięgu leja depresji.

4. W związku z lokalizacją części przedsięwzięcia na terenie strefy ochronnej ujęcia wody powierzchniowej z rzeki Łososiny, o terminie rozpoczęcia prowadzenia robót ziemnych na terenie strefy ochronnej w pasie do 50 m po obu stronach cieków, należy poinformować użytkownika ujęcia wody.
5. W trakcie prowadzenia prac w obrębie obiektów inżynierskich, tj. mostów i przepustów, należy zabezpieczyć koryta cieków przed przedostaniem się do nich fragmentów materiałów budowlanych (np. poprzez zastosowanie siatek lub mat zabezpieczających).
6. W przypadku wystąpienia podwyższonego poziomu wód stwarzającego realne niebezpieczeństwo wystąpienia podtopień lub powodzi, należy wstrzymać roboty i odpowiednio zabezpieczyć teren budowy, ze szczególnym uwzględnieniem miejsc najbardziej narażonych na zalanie. W przypadku szybkiego wzrostu poziomu wody, należy przeprowadzić sprawną ewakuację ludzi oraz sprzętu z miejsca prowadzonych prac budowlanych, a materiały należy odpowiednio zabezpieczyć przed wymywaniem.
7. W celu racjonalnego wykorzystania wody na cele technologiczne związane z drążeniem tunelu należy zastosować rozwiązania mające na celu ponowne wykorzystanie odzyskanej wody podczas prac tunelowych (drenowana woda z górotworu oraz oczyszczone wody technologiczne). Zapotrzebowanie na wodę dla budowy tunelu jest znaczące. Zapotrzebowanie może być zapewnione np. poprzez odwierty głębinowe, podłączenie do wodociągu, lub pobranie wody z lokalnych potoków.
8. Wody opadowe pochodzące z przedmiotowego układu torowego, obiektów inżynierskich, peronu i odcinków dróg objętych inwestycją, należy ująć w system składający się z: kanalizacji opadowej, rowów przytorowych i przydrożnych i odwodnienia wgłębnego, odprowadzający ujęte wody do istniejących odbiorników – cieków naturalnych, do ziemi poprzez przydrożne i przytorowe rowy lub bezpośrednio na skarpę.
9. Piezometry należy utrzymywać w sprawności technicznej pozwalającej na pobór próbek wody i pomiar występowania zwierciadła wód podziemnych. Należy regularnie sprawdzać ich stan techniczny, a wszelkie zidentyfikowane awarie należy niezwłocznie usuwać.
10. Przed rozpoczęciem robót budowlanych oraz na etapie realizacji przedsięwzięcia w celu zapewnienia bezpieczeństwa ludności mieszkającej wzdłuż planowanego odcinka H linii 622 w zakresie zaopatrzenia w wodę na cele socjalno-bytowe z istniejących studni (ujęć wody), które nie są w bezpośredniej kolizji z trasą linii kolejowej, należy zaprojektować monitoring położenia zwierciadła wody podziemnej w studniach. Zasięg monitoringu powinien dotyczyć terenu, gdzie projektowana linia kolejowa prowadzona będzie w głębokich wykopach, a także w rejonie tuneli kolejowych. W przypadku stwierdzenia zaniku wody w studniach w trakcie budowy, należy podjąć środki zaradcze w postaci odtworzenia lub pogłębienia studni (ujęcia wody), bądź

podłączenia nieruchomości do lokalnej sieci wodociągowej w przypadku studni przeznaczonych na cele socjalno bytowe.

11. W przypadku konieczności likwidacji użytkowanych studni (ujęć wody), które są źródłem zaopatrzenia gospodarstw w wodę na cele socjalno-bytowe i które kolidują z planowanym zakresem przedsięwzięcia (torowym lub drogowym), należy zapewnić mieszkańcom ciągłość dostępu do wody - odtworzyć studnie w nowej lokalizacji lub podłączyć nieruchomość do sieci wodociągowej w przypadku studni przeznaczonych na cele socjalno-bytowe.
12. Likwidując w/w studnie należy usunąć obudowę studni, odtworzyć lokalny układ warstw litologicznych, stosować grunty niezanieczyszczone oraz wykonać uszczelnienie zapobiegające przed ewentualną migracją zanieczyszczeń z powierzchni terenu do warstwy wodonośnej. Zagłębienia powstałe wskutek usunięcia obudowy studni, czy górnych kręgów betonowych, należy zlikwidować w tym samym dniu, bez pozostawiania otwartych wykopów narażonych na działanie czynników atmosferycznych (deszcz, mróz).
13. W przypadku konieczności likwidacji zbiorników bezodpływowych (szamb), które kolidują z planowanym zakresem przedsięwzięcia (torowym lub drogowym), należy wywieźć ścieki do oczyszczalni ścieków.
14. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia w sytuacji wystąpienia awarii w tunelu skutkującej np. wylaniem się substancji niebezpiecznych z cysterny kolejowej oraz w sytuacji prowadzenia prac porządkowych w tunelu, zanieczyszczone wody mają zostać zatrzymane w zbiorniku retencyjnym (poprzez zamknięcie odpływu ze zbiornika) i wywiezione transportem asenizacyjnym do oczyszczalni ścieków.
15. Do utrzymania torowiska mogą być stosowane wyłącznie środki ochrony roślin, które nie mają negatywnego wpływu na środowisko z zastrzeżeniem, że w strefie ochronnej ujęcia wody z rzeki Łososiny do utrzymania torowiska należy stosować wyłącznie środki ochrony roślin, które nie mają negatywnego wpływu na środowisko i nie mają negatywnego wpływu na organizmy wodne.
16. Prace budowlane, w tym transport materiałów budowlanych, w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej (godz. 6:00 – 22:00), za wyjątkiem prac, których przerwanie nie jest możliwe ze względów technologicznych. W przypadku konieczności prowadzenia prac w porze nocnej należy zapewnić dobór urządzeń o możliwie najmniejszej mocy akustycznej.
17. Monitoring drgań na etapie realizacji tuneli należy wykonać poprzez zamontowanie czujnika drgań do konstrukcji budynków znajdujących się nad lub w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanych tuneli i rejestrowanie drgań w trakcie prowadzonych prac. Nie dopuszczać do sytuacji pracy kilku źródeł drgań w tym samym czasie. W przypadku zarejestrowania na budynkach ponadnormatywnych drgań, należy wstrzymać prace. Dalsze prowadzenie prac jest możliwe po zastosowaniu działań minimalizujących, np. zmiany częstotliwości emitowanych drgań, wstrzymanie przejazdów samochodów i maszyn na placu budowy w bezpośrednim sąsiedztwie źródeł drgań itp.

Ponadto, w dniach prowadzenia prac związanych z realizacją tuneli oraz przy wykorzystywaniu maszyn powodujących drgania, należy przeprowadzić, przed rozpoczęciem prac i po ich zakończeniu, wizualny ogląd budynków.

18. Masy ziemne niezanieczyszczone pochodzące z wykopów należy zagospodarować w jak największym stopniu na cele związane z realizacją przedsięwzięcia.
19. Prace związane z realizacją przedsięwzięcia należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym w celu kontroli stanu środowiska przyrodniczego na etapie realizacji inwestycji, pełniony przez osoby legitymujące się doświadczeniem odpowiednim do zakresu wykonywanego nadzoru, a w szczególności:
 - a) botanicznym i dendrologicznym:
 - kontrola przestrzegania zasad ochrony płatów podmokłych siedlisk przyrodniczych, stanowisk roślin chronionych w trakcie prowadzonych robót,
 - kontrola stanu zabezpieczenia zieleni nieprzeznaczonej do wycinki przed wpływem prac budowlanych,
 - kontrola stanu siedlisk na etapie budowy tunelu T7 i T9,
 - b) ichtiologicznym:
 - kontrola cieków oraz dna i brzegów pod kątem obecności minogów i/lub ryb,
 - nadzór w przypadku konieczności prowadzenia prac w okresie tarła i inkubacji ikry,
 - c) herpetologicznym:
 - kontrola zabezpieczenia wykopów przed możliwością uwięzienia w nich zwierząt,
 - ustalenie lokalizacji płotków tymczasowych grodzących plac budowy,
 - przeniesienie do siedlisk zastępczych,
 - kontrola szczelności zabezpieczeń,
 - d) chiropterologicznym:
 - związany z wycinką drzew o pierśnicy powyżej 50 cm, gdzie mogą występować zasiedlone dziuple, kontrola odstającej kory itp.,
 - związany z rozbiórką obiektów
 - e) entomologicznym:
 - związany z wycinką drzew o pierśnicy powyżej 50 cm, gdzie mogą występować zasiedlone dziuple, usuwanie zamierającego lub martwego drewna,
 - f) ornitologicznym:
 - związany z wycinką drzew w okresie lęgowym,
 - kontrola terenu w celu określenia ewentualnej obecności czynnych gniazd ptaków.
20. Prace budowlane mogące powodować ingerencję w korytach rzek na odcinku prowadzonych prac, należy prowadzić w sposób zapewniający zachowanie ich ciągłości biologicznej i hydromorfologicznej, w tym:

- a) prowadzić z zastosowaniem rozwiązań technicznych i organizacyjnych zabezpieczających przed zamulaniem wód powierzchniowych. Na terenach, gdzie prace prowadzone są w pobliżu cieków narażonych na ryzyko zamulenia – hałdy i przyny należy zabezpieczać poprzez zastosowanie siatek i mat zabezpieczających,
 - b) prace w obrębie potoku Dopływ z Sarek, dopływu rzeki Łososiny objętej ochroną w ramach sieci Natura 2000 Łososina PLH120087 należy prowadzić pod nadzorem ichtiologa,
 - c) prace w korytach cieków należy prowadzić poza okresami wezbrań powodziowych, w okresach występowania niskich stanów wody,
 - d) w celu ochrony obszaru Natura 2000 Łososina PLH0087 prace związane z formowaniem, układaniem narzutu kamiennego należy wykonywać w technologii „z lądu” (ze stanowisk brzegowych), pod nadzorem ichtiologa,
 - e) dojazd sprzętu budowlanego oraz transport materiałów niezbędnych do wykonania robót, prowadzić w miarę możliwości przy wykorzystaniu istniejących głównych dróg dojazdowych, zjazdów do koryta, lokalnych dróg dojazdowych,
 - f) pojazdy budowy nie powinny naruszyć struktury istniejących odsypisk,
 - g) prace ziemne na brzegach cieków należy wykonywać bez ingerencji maszyn budowlanych w wody rzeki. Profilowanie skarp należy prowadzić z brzegu,
 - h) w trakcie prowadzenia robót trzeba zapewnić ciągłość przepływu wód tak, aby utrzymać niezbędne do bytowania ryb i innych organizmów wodnych warunki środowiska (tj. odpowiednią głębokość i prędkość wody),
 - i) ewentualny urobek pozyskany w trakcie prowadzonych prac w ciekach nie może zostać usunięty poza obręb koryta zasadniczego potoków Dopływ z Sarek, Borek, Przylasek, Markuszowski, Stróża oraz mniejszych. Należy go wykorzystać do zabezpieczenia brzegu oraz dna rzek, a ewentualny nadmiar materiału do wypełnienia wyrw na innych odcinkach tych cieków – w uzgodnieniu z administratorem cieku,
 - j) w przypadku zauważenia w urobku organizmów żywych, należy je niezwłocznie przenieść do rzeki, poza obszar oddziaływania prac, w sposób niepowodujący ich zranienia lub zabicia.
21. Dopuszcza się umacnianie koryt rzek wyłącznie w sytuacji uzasadnionej koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa konstrukcji obiektów inżynierskich. W pierwszej kolejności należy stosować materiały i technologie naturalne (narzut kamienny, faszyna, żwir, drewno), dopiero gdy warunki techniczne uniemożliwią zastosowanie tego typu rozwiązań, dopuszcza się umacnianie za pomocą pozostałych metod (tutaj: ubezpieczenie dna cieku za pomocą ścieku trapezowego na długości ok. 69 m od km 0+057 do km 0+126 cieku powyżej wlotu do przepustu kolejowego w km 34+446), przy czym zastosowanie gabionów powinno być całkowicie wykluczone; bez względu na zastosowane umocnienie należy zapewnić możliwość przemieszczania się

zwierząt wzdłuż i w poprzek koryta cieku. Ewentualne uszkodzenia struktury koryt i brzegów należy niezwłocznie usunąć i przywrócić do stanu pierwotnego.

22. Obiekty budowlane przeznaczone do rozbiórki, należy poddać kontroli chiropterologa nie później niż na dwa dni przed planowanymi pracami, w celu sprawdzenia, czy nie są one wykorzystywane przez nietoperze jako miejsca schronień letnich i/lub zimowych.
23. Wszelkie prace związane z wycinką drzew i krzewów należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. w okresie od 16 października do końca lutego. W przypadku konieczności prowadzenia wycinki w okresie lęgowym ptaków, prace prowadzić pod ścisłym nadzorem ornitologicznym.
24. Drzewa znajdujące się w obrębie inwestycji, nieprzeznaczone do wycinki, należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi lub chemicznymi w następujący sposób:
 - a) należy osłonić pnie drzew przy użyciu np. drewnianych listew, tkaniny jutowej lub grubych mat słomianych lub trzcinowych,
 - b) wykopy bezpośrednio przy pniach drzew należy wykonywać ręcznie. Przycięte korzenie należy zabezpieczyć preparatami grzybobójczymi. Odkopane korzenie winny zostać wpuszczone głębiej i zabezpieczone przed wysychaniem lub przed przymrozkami. Wykopy w pobliżu drzew winny zostać niezwłocznie zasypane,
 - c) zabrania się obcinania korzeni szkieletowych drzew, gdyż grozi to zachwianiem statyki drzewa,
 - d) w obrębie rzutu korony nie można magazynować materiałów chemicznych, budowlanych i ziemi z powstałych wykopów, stosować otwartego ognia, lokalizować placów manewrowych i miejsc postoju sprzętu ciężkiego,
 - e) po zakończeniu prac zabezpieczenia drzew należy zdemontować.
25. Należy wygrodzić/oznakować podmokłe siedliska przyrodnicze:
 - a) łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnnetum glutinoso-incanum*) i olsy źródliskowe 91E0* w km 33+300 (strona prawa)

dobrze widoczną, kolorową, ostrzegawczą podwójną taśmą rozpiętą pomiędzy słupkami; wysokość słupków min. 90 cm, osadzonych w gruncie na głębokość nie mniejszą niż 20 cm, pod nadzorem botanicznym/fitosocjologicznym.
26. Należy wygrodzić/oznakować stanowiska roślin chronionych, kolorową taśmą ostrzegawczą:
 - a) goryczka trojeściowa (*Gentia asclepiadea*) w km 36+458 strona prawa,
 - b) pierwiosnek wyniosły (*Primula elatior*) w km 34+450 strona prawa,
 - c) wawrzynek wilczełyko (*Daphne mezereum*) w km 35+900, 36+450 strona prawa

dobrze widoczną, kolorową, ostrzegawczą podwójną taśmą rozpiętą pomiędzy słupkami; wysokość słupków min. 90 cm, osadzonych w gruncie na głębokość nie mniejszą niż 20 cm, pod nadzorem botanicznym/fitosocjologicznym.

27. Należy wygrodzić/oznakować stanowisko mszaka chronionego, kolorową taśmą ostrzegawczą

a) biczyca trójwrębna (*Bazzania trilobata*) w km 35+960, 36+450 strona prawa
dobrze widoczną, kolorową, ostrzegawczą podwójną taśmą rozpiętą pomiędzy słupkami; wysokość słupków min. 90 cm, osadzonych w gruncie na głębokość nie mniejszą niż 20 cm, pod nadzorem botanicznym/fitosocjologicznym.

28. Należy wygrodzić/oznakować stanowisko grzybów chronionych, kolorową taśmą ostrzegawczą:

a) pustułka rurkowata (*Hypogymnia tubulosa*) w km 35+939 strona prawa,
dobrze widoczną, kolorową, ostrzegawczą podwójną taśmą rozpiętą pomiędzy słupkami; wysokość słupków min. 90 cm, osadzonych w gruncie na głębokość nie mniejszą niż 20 cm, pod nadzorem botanicznym/fitosocjologicznym.

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

a) w przypadku wystąpienia masowych migracji płazów, należy teren budowy ogrodzić siatką o wysokości 0,5 m i oczkach nie większych niż 0,5 x 0,5 cm, z daszkiem (górnym nawisem). Siatkę należy wkopać w grunt na głębokość nie mniejszą niż 15 cm. Ogrodzenia należy regularnie kontrolować (co najmniej raz w tygodniu) w okresie: marzec – czerwiec i następnie: wrzesień – październik przez specjalistę herpetologa pod kątem ich szczelności, a ewentualne wady należy niezwłocznie usuwać. Po wykonaniu ogrodzeń napotkane płazy i gady przebywające na terenie placu budowy należy wyławiać i przenosić poza jego obszar. Opisane prace należy prowadzić pod nadzorem herpetologa.

b) należy prowadzić regularne kontrole wykopów, studzienek oraz innych miejsc mogących stanowić pułapki dla zwierząt, a znajdujące się w nich zwierzęta należy niezwłocznie odławiać i przenosić poza teren prowadzonych prac, pod nadzorem przyrodniczym,

c) należy zabezpieczyć wszelkie głębokie wykopy, studzienki, kolektory, syfony itp. przed dostępem płazów i gadów, i innych drobnych zwierząt, prace należy prowadzić w sposób niepowodujący powstawania zastoisk i zalewisk, które mogą być wykorzystywane przez płazy, jako siedliska lęgowe; nie tworzyć bezwyjściowych pułapek dla zwierząt; w wykopach o wąskim rozstawie, np. pod instalacje kablowe stosować punktowe pochylnie, umożliwiające opuszczenie wykopu przez zwierzęta,

d) należy przeprowadzić kontrole placu budowy w tym przed: niwelacją terenu, likwidacją ewentualnych zastoisk wodnych (w tym powstałych w trakcie realizacji inwestycji), rozbiórką rowów, etc., pod kątem zasiedlenia przez płazy. Zidentyfikowane osobniki, w tym dorosłe, formy rozwojowe i młodociane, wykazane w trakcie kontroli należy przenieść, pod nadzorem

herpetologa, poza teren prowadzonych prac, do stanowisk dla nich odpowiednich, biorąc pod uwagę możliwość ich przetrwania we właściwym stanie ochrony na nowym stanowisku, z uwzględnieniem czynników antropogenicznych,

- e) w przypadku wykorzystania szczelnych ścianek do tymczasowego zabezpieczenia terenu należy pozostawić ich elementy ok. 0,5 m nad powierzchnią gruntu, tworząc w ten sposób palisadę ochronną,
- f) prace związane z budową nowych obiektów kolejowych winny zapewnić drożność zidentyfikowanych szlaków migracji zwierząt,
- g) osobniki dorosłe i formy rozwojowe płazów stwierdzone w obrębie inwestycji należy odłowić i przenieść poza strefę zagrożenia.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1, w szczególności w projekcie budowlanym, w przypadku decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:

W dokumentacji służącej do wydania ww. decyzji należy uwzględnić następujące rozwiązania chroniące środowisko:

1. Obiekty inżynierskie typu mosty i przepusty powinny posiadać parametry techniczne umożliwiające swobodne przeprowadzenie wód powodziowych. Konstrukcja tych obiektów oraz ich posadowienie nie mogą powodować zwiększenia zagrożenia powodziowego dla terenów sąsiadujących. Ze względu na dbałość o utrzymanie dobrego stanu hydromorfologicznego należy w przypadku mostów i przepustów na ciekach naturalnych zaprojektować rozwiązania umożliwiające niezakłóconą migrację organizmom wodnym.
2. Przekroczenie cieków instalacjami prowadzonymi w gruncie powinno być realizowane w oparciu o metody bezwykopowe. Przewierthy powinny być prowadzone co najmniej na głębokości 1,5 - 2,0 m pod dnem cieku.
3. Projektowaną zabudowę koryt należy dostosować do istniejących warunków terenowych i wykonać z jak najszerszym zastosowaniem materiałów pochodzenia naturalnego, m.in. kruszywo i kamień o zróżnicowanej granulacji. Sposób ułożenia materiałów powinien imitować naturalne koryto i zróżnicować dynamikę przepływu wody.
4. Rozwiązania projektowe systemu odwodnienia wód opadowych lub roztopowych do cieków lub urządzeń wodnych powinny uwzględniać zdolność przepustową odbiorników. Przepustowość odbiorników powinna być wykazana za pomocą obliczeń hydrologiczno – hydraulicznych. Niedopuszczalne jest odprowadzanie wód opadowych lub roztopowych „w teren”, tj. do ziemi w sposób niezorganizowany, w tym ze szkodą na grunty w sąsiedztwie. Nie może również dochodzić do zalewania terenów sąsiednich wodami spływającymi z terenów przyległych, spowodowanego przez odcięcie (na skutek realizacji przedsięwzięcia) możliwości odpływu tych wód do ich dotychczasowych odbiorników.

- Należy przewidzieć zbiorniki retencyjne na wody opadowe w lokalizacjach ok. km: 34+535 przed wylotem do potoku Stróża,
 - ok km 36+100, przed wylotem do cieku bez nazwy w zlewni Tarnawki,
 - ok. km 40+750 , przed wylotem do potoku „Dopływ z Sarek,
- o pojemnościach gwarantujących przejęcie nadmiaru wód opadowych. Przed zbiornikami retencyjnymi należy przewidzieć osadniki zawieszin, celem eliminacji ich zamulania..
5. W pobliżu tuneli należy zaprojektować zbiorniki retencyjne bezodpływowe przeznaczone do gromadzenia wód „brudnych” pochodzących z nawierzchni tuneli, wyposażone w zawory odcinające odpływ zanieczyszczonych wód w sytuacji wystąpienia awarii w tunelu (np. wylaniem się substancji niebezpiecznych z cysterny oraz w sytuacji prowadzenia prac porządkowych w tunelu). Zanieczyszczone wody mają zostać zatrzymane w zbiorniku retencyjnym (poprzez zamknięcie odpływu ze zbiornika) i wywiezione transportem asenizacyjnym do oczyszczalni ścieków. Pojemność zbiornika retencyjnego ma zapewnić odbiór całej pojemności cysterny kolejowej oraz wód z gaszenia pożaru lub substancji użytej w celu neutralizacji skutków wycieku.
 6. W strefie ochronnej ujęcia wody z rzeki Łososiny przed wylotem wód opadowych i roztopowych do odbiornika należy zaprojektować osadnik wyposażony w zamknięcie odpływu, uniemożliwiające przedostanie się zanieczyszczonych wód do odbiornika w sytuacjach awaryjnych.
 7. Ścieki bytowe z obiektów związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego należy odprowadzać do urządzeń kanalizacyjnych lub do bezodpływowych zbiorników (systematycznie opróżnianych przez wyspecjalizowaną firmę posiadającą wymagane prawem zezwolenie).
 8. Na etapie prowadzenia prac związanych z realizacją głębokich wykopów oraz z budową tuneli, należy prowadzić monitoring poziomu zwierciadła w użytkowanych dla celów socjalno-bytowych studniach znajdujących się w sąsiedztwie, a w przypadku, gdy w wyniku robót budowlanych dojdzie do obniżenia poziomu wód w studniach poniżej poziomu zapewniającego normalne funkcjonowanie odbiorcy w zakresie socjalno-bytowym, bezzwłocznie należy zapewnić zastępcze źródło wody w ilości zapewniającej normalne funkcjonowanie.
 9. Należy zastosować w niżej wymienionej lokalizacji ekrany akustyczne, gwarantujące dotrzymanie standardów akustycznych dla istniejącej zabudowy:

Lp.	Przybliżony początek – koniec		Długość [m]	Wysokość [m]	Typ zabezpieczenia	Strona LK 622 (L/P)
EK01	33+040	33+128	90	3	Ekran pochłaniający klasy minimum A3, B3	P
EK02	33+737	33+788	57	3	Ekran pochłaniający klasy minimum A3, B3	P

Lp.	Przybliżony początek – koniec		Długość [m]	Wysokość [m]	Typ zabezpieczenia	Strona LK 622 (L/P)
EK03	33+784	33+855	71	3	Ekran pochłaniający klasy minimum A3, B3	P
EK04	36+387	36+482	96	2	Ekran pochłaniający klasy minimum A3, B3	L
EK05	40+750	40+760	10	3	Ekran pochłaniający klasy minimum A3, B3	L
EK06	40+762	40+848	86	2	Ekran odbijający klasy minimum B3	L
EK07	40+848	40+880	32	3	Ekran pochłaniający klasy minimum A3, B3	L
EK08	40+880	40+942	62	4	Ekran pochłaniający klasy minimum A3, B3	L
EK9a	40+787	40+838	60	2	Ekran pochłaniający klasy minimum A3, B3	P
EK9b	40+839	40+896	60	2	Ekran odbijający klasy minimum B3	P
EK9c	40+898	41+030	132	2	Ekran pochłaniający klasy minimum A3, B3	P
EK10	40+933	41+029	96	5	Ekran pochłaniający klasy minimum A3, B3	L

10. Należy zastosować zabezpieczenie akustyczne w formie tłumików przyszybowych w niżej podanej lokalizacji:

Lp.	Początek – koniec zabezpieczenia [ok. km proj.]		Długość zabezpieczenia [m]
1	35+950	36+050	100

11. Należy zastosować maty wibroizolacyjne (maty podtłuczniowe/maty podpłytkowe) pod torami w następujących lokalizacjach:

Lp.	Początek – koniec zabezpieczenia [ok. km proj.]		Długość zabezpieczenia [m]
1	32+854	34+696	1842
2	34+696	35+813	1117 (w tunelu)
3	35+813	36+300	487
4	36+775	36+860	85
5	36+860	40+703	3843 (w tunelu)
6	40+703	41+030	327

12. Należy stosować tory bezстыkowe (tam gdzie dopuszczają to przepisy kolejowe) z zastosowaniem podkładów betonowych na podsypce. W tunelach dopuszcza się stosowanie nawierzchni bezpodsypkowej.
13. Ze względu na możliwe zmiany zagospodarowania terenu w rejonie przedsięwzięcia, konieczne jest zweryfikowanie na etapie wykonania projektu budowlanego istniejącej zabudowy podlegającej ochronie akustycznej.
14. W dokumentacji projektowej należy określić warunki i sposób zagospodarowania mas ziemnych i skalnych usuwanych lub przemieszczanych w związku z realizacją inwestycji.
15. Wszelkie urządzenia (studnie, niecki wpadowe itp.) zlokalizowane na rowach odwadniających, przed ich wylotem do odbiornika, winny być wyposażone w pochylnie umożliwiające wyjście z nich małym zwierzętom (np. płazom, gadom, drobnym ssakom).
16. Urządzenia odwadniające należy zaprojektować tak, aby nie stanowiły pułapek dla zwierząt, poprzez rezygnację z głębokich umocnień dna rowów z zastosowaniem spadku umożliwiającego wydostanie się zwierząt:
- rowy ziemne otwarte trawiaste lub umocnione płytkami elementami betonowymi lub kamieniem (np. płytami ażurowymi wypełnionymi humusem, płytkami korytkami, płytami chodnikowymi, brukiem na zaprawie, bystrotoki itp.) o kącie nachylenia skarp nie większym niż 1:1,5, dopuszcza się lokalnie (z uwagi na ograniczenia wynikające z morfologii i ukształtowania terenu) pochylenie skarp nie większe niż 1:1,
 - rowy kryte (zamknięte), co zapewni niezakłócony ruch zwierząt,

Zostaną zastosowane korytka płytke o parabolicznym lub łukowym przekroju dna.

17. W przypadku zastosowania przeźroczystych lub półprzeźroczystych ekranów akustycznych (lub takich elementów), dla zapewnienia jak najlepszej widoczności dla ptaków, należy zastosować ekrany z poziomymi, czarnymi pasami o szerokości 2 mm w odstępach 28-30 mm, bądź ekranów z pionowymi pasami koloru białego lub czarnego o szerokości 2 cm w odstępach co 10 cm. Większe odstępy między pasami niż 10 cm są niedopuszczalne.
18. Należy dostosować obiekty inżynieryjne do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt z uwzględnieniem współczynnika ciasnoty względnej w następującej lokalizacji (projektowany kilometr):
 - w km proj. 36+460, 36+455 (km 0+436 drogi D5H) oraz w km proj. 40+807 dla płazów $c \geq 0,07$,
19. Obiekty inżynieryjne wymienione w powyższym punkcie winny zapewnić funkcjonalność ekologiczną dla przemieszczających się zwierząt, tzn:
 - a) należy uzupełnić zagospodarowanie obiektów tak, aby nawiązywały charakterem do typu krajobrazu i siedlisk występujących w obrębie przejść. Istotnym elementem jest maksymalne zachowanie drzew i krzewów jako elementów sprzyjających aktywnemu wykorzystaniu obiektów, bądź w przypadku ubytku - wprowadzanie nowej szaty roślinnej, jako właściwe zagospodarowanie terenu umożliwiające korzystanie z przejść,
 - b) w obszarze przeznaczonym do migracji zwierząt nie mogą znajdować się obiekty odwodnieniowe, które mogłyby utrudniać ich przemieszczanie się i ograniczać możliwości dojścia do przejścia,
 - c) w przypadku, gdy ciek znajdujący się na powierzchni przejścia jest odbiornikiem zrzutów sieci odwodnieniowej, wszelkie wyloty powinny być skanalizowane (rurociąg) na długości obejmującej strefę dojścia do przejścia.

II. Stwierdzam konieczność wykonania kompensacji przyrodniczej w zakresie:

1. W ramach działań kompensujących wycinkę drzew i krzewów należy nasadzić drzewa i krzewy w ilości ok. 4 800 szt. drzew oraz należy nasadzić ok. 56 500 m² krzewów; nasadzenia należy zakończyć do końca 1 roku po ukończeniu budowy; nasadzenia winny być wykonane w miarę możliwości w pobliżu zlikwidowanych zadrzewień, materiałem nasadzeniowym zgodnym ze składem gatunkowym siedlisk występujących na tym terenie; nasadzenia kompensacyjne przede wszystkim winny tworzyć i/lub poszerzać istniejące trasy migracyjne wzmacniające strukturę korytarzy migracyjnych dla gatunków nietoperzy: podkowiec mały, nocek orzęsiony, nocek bechsteina pomiędzy enklawami obszarów Natura 2000 Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego PLH120052, Uroczysko Łopień PLH120078.

III. Nakładam obowiązek monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

1. Przed rozpoczęciem drążenia tuneli, w trakcie drążenia tuneli i co najmniej rok po ich zakończeniu należy prowadzić, pod kierunkiem uprawnionego hydrogeologa, monitoring zmian poziomu i jakości wód podziemnych w sąsiedztwie projektowanych tuneli, w istniejących piezometrach:

- dla tunelu T7 – w piezometrach oznaczonych: „34+730/T7a” i „35+650/T7a”,
- dla tunelu T9 - w piezometrach oznaczonych: „37+000/T9b”, „37+600/T9b”, „38+200/T9b”, „38+900/T9a”, „39+400/T9b”, „40+100/T9b”.

1.1. Zakres monitoringu powinien obejmować:

- pomiary poziomu zwierciadła wód podziemnych – co najmniej raz w miesiącu,
- pomiary jakości wód podziemnych – co najmniej raz na sześć miesięcy, w zakresie parametrów: przewodność elektrolityczna właściwa (PEW), odczyn pH, indeks nadmanganianowy, indeks fenolowy po destylacji, miedź (Cu), nikiel (Ni), ołów (Pb), cynk (Zn), suma benzyn (C5-C12), suma olejów mineralnych (C12-C35) i indeks oleju mineralnego (C10 – C40), ogólny węgiel organiczny (OWO), wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne (WWA), lotne węglowodory aromatyczne BTEX), analiza mikrobiologiczna.

Pomiary poziomu zwierciadła wód podziemnych oraz pobory próbek do badań jakości wód przypadające w tych samych miesiącach powinny być prowadzone równocześnie.

1.2. Od rozpoczęcia drążenia tuneli corocznie (do końca I kwartału) przez okres realizacji obiektów i rok po zrealizowaniu tuneli, należy sporządzać raport z monitoringu i przekazywać go Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska, Dyrektorowi Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Krakowie.

Raport powinien obejmować: sprawozdanie z przeprowadzonych badań monitoringowych wód podziemnych (studni oraz piezometrów) i powierzchniowych, ocenę wpływu przedsięwzięcia na te wody oraz korzystanie z wód w obszarze oddziaływania (w tym prowadzonego odwodnienia) głębokich wykopów i tunelu oraz ocenę skuteczności przyjętych rozwiązań w zakresie monitorowania i ograniczenia wpływu inwestycji na wody podziemne i powierzchniowe. Do raportu należy dołączyć wyniki prowadzonych obserwacji i badań.

Uzyskane wyniki monitoringu oraz raport należy przechowywać w formie papierowej i elektronicznej przez okres 5 lat liczony od dnia zakończenia realizacji tuneli.

2. Przed rozpoczęciem drążenia tunelu kolejowego T9 (który krzyżuje się z ciekim Dopływ z Sarek) oraz w trakcie jego realizacji, należy prowadzić monitoring przepływu wody w cieku Dopływ z Sarek w dwóch punktach pomiarowych:

- stanowisko pomiarowe 1 – powyżej osi tunelu ewakuacyjnego – przykładowo 3 m poniżej istniejącego przepustu drogowego na cieku Dopływ z Sarek,
- stanowisko pomiarowe 2 – poniżej osi tunelu ewakuacyjnego – przykładowo 50 m poniżej istniejącego przepustu drogowego na cieku Dopływ z Sarek.

2.1. Pomiary należy wykonywać z częstotliwością co najmniej co drugi dzień. W przypadku wykazania niekorzystnych zmian wielkości przepływu wody, świadczących o infiltracji wody do górotworu, należy – w porozumieniu z właścicielem cieku - podjąć działania ograniczające negatywny wpływ przedsięwzięcia na ciek.

3. Ze względu na konieczność zachowania spójności sieci Natura 2000, należy prowadzić monitoring stanu siedlisk pod kątem możliwości obniżenia poziomu wód gruntowych na etapie budowy tuneli T7 i T9; w przypadku stwierdzenia zamierania drzew, należy podjąć działania w celu zapobieżenia dalszego obniżania poziomu wód gruntowych.

IV. Nakładam obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa

w art. 72 ust. 1 pkt 1 UOŚ. Na etapie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko należy:

- zweryfikować rozwiązania zastosowane w rejonie obszarów chronionych akustycznie, w szczególności w zakresie parametrów i kilometrażu zabezpieczeń akustycznych wraz z weryfikacją stanu faktycznego zagospodarowania terenu,
- dokonać weryfikacji parametrów obiektów inżynierskich, a w odniesieniu do przejść dla zwierząt również przy zachowaniu współczynnika ciasnoty,
- przedstawić analizę wpływu budowy tuneli, w oparciu o posiadane badania hydrogeologiczne, na wody podziemne, powierzchniowe oraz planowane metody jego ograniczenia,
- przedstawić parametry i lokalizację planowanych zbiorników retencyjnych.

V. Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 UOŚ.

VI. Nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie dotrzymania standardów jakości środowiska dla ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem, po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienia jej w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania do organu ochrony środowiska właściwego do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, a także do organu właściwego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Z uwagi na fakt, iż przedmiotowe przedsięwzięcie pn. „Budowa nowej linii kolejowej nr 622 Podłęża R401 – Tymbark na odcinku H Szczyrzyc - Tymbark” jest częścią większego projektu pn. „Budowa nowej linii kolejowej Podłęża – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz” analizę porealizacyjną należy wykonać dla całości inwestycji „Budowa nowej linii kolejowej Podłęża – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz”, ze szczególnym uwzględnieniem punktów obliczeniowych, które zostaną zaktualizowane i określone na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

VII. Charakterystykę planowanego przedsięwzięcia przedstawiono w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji.

VIII. Mapę z zaznaczonym przebiegiem projektowanej linii kolejowej przedstawiono w załączniku nr 2 do decyzji.

IX. Wykaz szczegółowych celów ochrony określonych dla obszarów Natura 2000: Uroczysko Łopień PLH120078, Łososina PLH120087 oraz dla obszaru Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego PLH120052 przedstawiono w załączniku nr 3 do decyzji.

U Z A S A D N I E N I E

PKP Polskie Linie Kolejowe S. A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa, działając przez Pełnomocnika wystąpiła z wnioskiem znak: IOS5-4425-7.7.3/2020 z dnia 04.11.2020 r. (data wpływu: 10.11.2020 r.) do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie

o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą „**Budowa nowej linii kolejowej nr 622 Podłężę R401 – Tymbark na odcinku H Szczyrzyc - Tymbark**”. Wnioskodawca korzystając z przysługującego mu na podstawie art. 69 ust.1 UOŚ prawa, przedłożył kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z wnioskiem o ustalenie zakresu raportu.

Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 29 oraz do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60, § 3 ust. 1 pkt 62 oraz § 3 ust. 1 pkt 67 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm.).

W związku z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t UOŚ, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska jest właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji w zakresie linii kolejowych.

Do wniosku załączono wymagane dokumenty wyszczególnione w art. 74 ust. 1 ustawy UOŚ.

Kompletna dokumentacja pod względem formalnym pozwoliła na wszczęcie przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie postępowania w sprawie wydania niniejszej decyzji.

W toku postępowania stwierdzono, że liczba stron postępowania przekracza 10, w związku z powyższym zgodnie z art. 74 ust. 3 UOŚ, miał zastosowanie art. 49 k.p.a., w myśl którego zawiadomienie stron o decyzjach i innych czynnościach organu administracji publicznej może nastąpić w formie publicznego obwieszczenia, w innej formie publicznego ogłoszenia zwyczajowo przyjętej w danej miejscowości lub przez udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej właściwego organu administracji publicznej. Zawiadomienie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia, w którym nastąpiło publiczne obwieszczenie, inne publiczne ogłoszenie lub udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej.

Pismem znak: OO.421.3.8.2002.MSI z dnia 24.11.2020 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie powiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania oraz o możliwości zapoznania się z aktami sprawy, po uprzednim kontakcie telefonicznym. Ponadto Regionalny Dyrektor poinformował strony postępowania, iż o kolejnych etapach postępowania, zgodnie z art. 49 §1 k.p.a., strony powiadamiane będą poprzez udostępnienie pism (obwieszczeń, zawiadomień) w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Krakowie.

Zawiadomienie o wszczęciu postępowania zostało wywieszone skutecznie na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie oraz na tablicach ogłoszeń Urzędu Gminy Dobra, Urzędu Gminy Jodłownik oraz Urzędu Gminy Tymbark. Ponadto, informacja o wszczęciu postępowania zamieszczona została w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie oraz w publicznie dostępnym wykazie danych na stronach Centrum Informacji o Środowisku.

Jednocześnie w ww. zawiadomieniu Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie poinformował strony postępowania o wystąpieniu o opinie, co do zakresu raportu do Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego oraz do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, na podstawie art. 70 ust. 1 pkt 2 oraz pkt 4 UOŚ.

Małopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Krakowie wydał opinię sanitarną znak: NS.9022.10.130.2020 z dnia 07.12.2020 r. (data wpływu: 10.12.2020 r.)

w której stwierdził, iż raport należy wykonać w pełnym zakresie, zgodnie z wymaganiami określonymi w art. 66 UOŚ ze szczególnym uwzględnieniem wpływu inwestycji na zdrowie ludzi.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wydał opinię znak: KR.RZŚ.435.247.2020.MK z dnia 31.12.2020 r. (data wpływu 31.12.2020 r. - epuap) podzielił stanowisko MPWIS, iż raport o oddziaływaniu na środowisko winien wypełniać dyspozycje określone w art. 66 UOŚ. Ponadto raport powinien umożliwiać dokonanie analizy i oceny bezpośredniego i pośredniego wpływu tego przedsięwzięcia na wody powierzchniowe i podziemne oraz na cele środowiskowe, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne, z uwzględnieniem zakresu wskazanego w przedmiotowej opinii.

Mając na uwadze ww. stanowiska organów opiniujących, a także przeprowadzoną przez tut. organ analizę zgromadzonych materiałów, w tym Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia, na podstawie art. 69 ust. 3 UOŚ, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie postanowieniem znak: OO.421.3.8.2020.MSI z dnia 14.01.2021 r. ustalił zakres raportu dla planowanego przedsięwzięcia.

Zawiadomieniem z dnia 15.01.2021 r. poinformowano strony postępowania o wydanym postanowieniu.

Zgodnie z art. 69 ust. 4 UOŚ przedmiotowe postępowanie winno być zawieszone do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Dnia 19.02.2021 r. postanowieniem znak: OO.421.3.8.2020.MSI zawieszono przedmiotowe postępowanie do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Dnia 03.09.2021 r. (data wpływu: 22.09.2021 r.) za pismem znak: IOS5.452.7.2021.MJ.16.2.IRE-01378-1 wnioskodawca przedłożył raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, co skutkowało podjęciem przedmiotowego postępowania (postanowienie z dnia 04.10.2021 r. znak: OO.421.3.8.2020.MSI).

Według art. 3 ust. 1 pkt 8 UOŚ przez ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko rozumie się postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia, obejmujące w szczególności: weryfikację raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, uzyskanie wymaganych ustawą opinii i uzgodnień, zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu.

Przedłożony przez wnioskodawcę raport o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, nie spełniał wymogów ustawy UOŚ, w związku z powyższym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie pismem z dnia 07.12.2021 r. wezwał wnioskodawcę do jego uzupełnienia.

Za pismem z dnia 24.01.2022 r. (data wpływu: 24.01.2022 r.) znak: 1RR3/7.2234.1.2022.IRE-01378-I dokonano stosownego uzupełnienia w formie Aneksu do raportu, w związku z czym raport okazał się być zgodnym z wymaganiami UOŚ. Inwestor w toku postępowania dokonał korekt i doszczegółowienia przebiegu przedsięwzięcia przedstawiając stosowne dokumenty. Nastąpiło doszczegółowienie rozwiązań projektowych wynikające z uzyskanych warunków technicznych oraz uzgodnień międzybranżowych, teren na którym będzie realizowane przedsięwzięcie uległ niewielkiej zmianie. W związku z powyższym przedłożono zaktualizowane mapy z zakresem realizacji i oddziaływania przedsięwzięcia, stanowiące załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Powyższe skutkowało korektą zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia,

co zostało uwzględnione w dalszym procedowaniu wniosku, o czym poinformowano strony postępowania.

Po stwierdzeniu kompletności i prawidłowości raportu z punktu widzenia obowiązujących przepisów, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu tzn. zgodnie z art. 33 UWOŚ w dniu 14.03.2022 r. obwieszczeniem zamieszczonym na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej tutejszego organu oraz na tablicach ogłoszeń Urzędu Gminy Dobra, Urzędu Gminy Jodłownik, Urzędu Gminy Tymbark podano do publicznej wiadomości informację o prowadzonym postępowaniu, w tym o możliwości składania uwag i wniosków przez przedstawicieli społeczeństwa wskazując jednocześnie 30-dniowy termin ich składania. W obwieszczeniu pouczono społeczeństwo o formie składania uwag i wniosków, a także o konsekwencjach złożenia uwag i wniosków z uchybieniem wyznaczonego terminu.

Tutejszy organ za pismami z dnia 25.02.2022 r. wystąpił również o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz o wydanie opinii do Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Krakowie.

W odpowiedzi na ww. obwieszczenie do organu nie wpłynęły żadne uwagi ani też wnioski ze strony społeczeństwa czy organizacji społecznych.

Pismem z dnia 21.03.2022 r. (data wpływu: 24.03.2022 r.) znak: NS.9022.7.11.2022 Małopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Krakowie zaopiniował pozytywnie pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych środowiskowe uwarunkowania dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Pismem z dnia 08.06.2022 r. znak: KR.RZŚ.4360.16.2022.AB (data wpływu: 08.06.2022 r. – epuap) Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia.

Treść opinii Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Krakowie oraz uzgodnienie Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie zostały uwzględnione w niniejszej decyzji. Część warunków wskazanych w uzgodnieniu Dyrektora RZGW została ujęta w katalogu warunków określonych przez tut. organ, natomiast warunki o treści nazbyt ogólnej lub wynikające z przepisów odrębnych nie zostały powielone w rozstrzygnięciu niniejszej decyzji.

W toku postępowania, pismem z dnia 15.06.2022 r. poinformowano strony o możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań zgodnie z art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – k.p.a. Do organu nie wpłynęły jednak żadne uwagi, ani też zastrzeżenia stron.

Na podstawie art. 80 ust. 2 ustawy UWOŚ, linie kolejowe zwolnione są z konieczności stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

Niemniej jednak w zakresie przedmiotowego przedsięwzięcia przewidziano również regulację wód i dla tego rodzaju przedsięwzięć dokonano analizy następujących planów zagospodarowania przestrzennego:

1. Uchwała nr XV/90/2015 Rady Gminy Jodłownik z dnia 9 listopada 2015 roku w sprawie uchwalenia zmiany Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Jodłownik;
2. Uchwała Nr XXIII-143/16 Rady Gminy Dobra z dnia 22 sierpnia 2016 roku w sprawie uchwalenia Zmiany Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Dobra.

Analiza treści ww. planów prowadzi do wniosku, iż lokalizacja planowanych przedsięwzięć pozostaje z nimi w zgodności.

Zakresem przedsięwzięcia objęta jest budowa nowej linii kolejowej nr 622 Podłęże R401 – Tymbark na odcinku H Szczyrzyc – Tymbark zaczynającą się od km proj. ok. 32+854 do km proj. ok. 41+030. Parametry linii zostały zaprojektowane jak dla zelektryfikowanej linii magistralnej, jednotorowej. Linia kolejowa nr 622 na całej długości odcinka H przewidziana do budowy w ramach Kontraktu 2 – „Budowa nowej linii Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/ Mszana Dolna” projektowana jest jako linia nowa, dlatego też, na rozpatrywanym obszarze nie istnieje żadna infrastruktura kolejowa konieczna do rozbiórki, ani możliwa do ponownego wykorzystania. Przedsięwzięcie realizowane będzie głównie na terenach niezagospodarowanych, na których występują użytki rolne, sady, nieużytki, tereny leśne oraz łąki. Jedynie miejscami występuje zabudowa mieszkaniowa. Przebieg budowanej linii kolejowej przecina się z ciekami o nazwach Borek, Przylasek oraz Dopływ z Sarek, a także z wieloma małymi ciekami nieposiadającymi nazw.

Ze względu na wymagane pochylenia szlaku kolejowego i górzysty charakter terenu istniejącego, szlak na odcinkach: km ok. 34+710 – 35+800 oraz 36+873 – 40+690 zaprojektowano w tunelach. Tunel kolejowy T7 o długości około 1090 m (od ok. km proj. 34+710 do ok. km proj. 35+800) przewidziano jako jednoprzewodowy z poprzecznym wyjściem ewakuacyjnym. Tunel T7 wykonany będzie metodą zmechanizowaną (TBM), natomiast poprzeczne wyjście ewakuacyjne będzie wykonane metodą konwencjonalną. Tunel T9 o długości około 3817 m (od ok. km proj. 36+873 do ok. km proj. 40+690) będzie składał się z głównego tunelu kolejowego połączonego z tunelem ewakuacyjnym 7 przewiązkami. W przypadku tunelu T9 główny tunel kolejowy (od ok. km proj. 36+873 do ok. km proj. 40+690) będzie wykonany metodą zmechanizowaną (TBM), natomiast tunel ewakuacyjny długości 3857 m będzie wykonany metodą konwencjonalną. W ramach przedsięwzięcia planuje się również budowę skrzyżowań dwupoziomowych wraz z korektą przebiegu/budową dróg.

W związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia, analizie poddano następujące warianty:

- W1 - wariant alternatywny (tożsamy z wariantem W3) – zakładający budowę LK 622 (jednotorowej) na odcinku H i osiągnięcie prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich 120 km/h, a dla pociągów towarowych 80-100 km/h,
- W4 – wariant inwestycyjny (wybrany do realizacji, tożsamy z wariantem W2 i W6) – zakładający budowę LK 622 (jednotorowej) na odcinku H i osiągnięcie prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich 160 km/h, a dla pociągów towarowych 80-120 km/h.
- W5 – wariant alternatywny – zakładający budowę LK 622 na odcinku H i osiągnięcie prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich 120 km/h, a dla pociągów

towarowych 80-100 km/h, z wykonaniem linii kolejowej jako dwutorowej na całym odcinku od km 32+854 do km 41+030.

Oceny wariantów dokonano w odniesieniu do trzech grup kryteriów: przyrodniczych, społecznych i kulturowych. W ramach tych grup zdefiniowano podkryteria, według których dokonano oceny wariantów i wyboru wariantu najkorzystniejszego z punktu widzenia środowiskowego. W ocenie wielokryterialnej, biorąc pod uwagę specyfikę przedsięwzięcia oraz charakterystykę terenu, każdemu z kryterium przypisano wagę (współczynnik istotności). Analiza wykazała, że wariantem najkorzystniejszym pod kątem środowiskowym jest wariant realizacyjny W4. Wariant ten wiąże się z większymi korzyściami wynikającymi ze zrealizowania projektowanych prac, niż w przypadku analizowanych pozostałych wariantów. W chwili obecnej mając na uwadze przewidywane wielkości przewozów pasażerskich i towarowych Inwestor wybrał do realizacji wariant W4. Ponadto autorzy raportu przedstawili wariant bezinwestycyjny w celu zobrazowania zasadności budowy nowych linii kolejowych.

Istotnym aspektem w ocenie wpływu przedsięwzięcia jest zapewnienie bezpieczeństwa przejazdu linią kolejową. Budowa skrzyżowań bezkolizyjnych i skierowanie pojazdów nowymi drogami równoległymi stanowi znacząco pozytywny wpływ.

Wraz z realizacją inwestycji w ramach wariantu realizacyjnego (W4) poprzez budowę linii kolejowej 622 osiągnięte zostaną takie cele, jak:

- wzmocnienie przepustowości linii, częstotliwości, skomunikowania oraz punktualności realizowanych połączeń;
- zwiększenie dostępności transportu kolejowego m.in. poprzez budowę linii kolejowej z infrastrukturą techniczną dostosowaną do obsługi osób o ograniczonych możliwościach poruszania się;
- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, podróżnych, przewożonych ładunków oraz ruchu drogowego;
- zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko.

Biorąc powyższe pod uwagę do realizacji wybrano wariant proponowany przez wnioskodawcę, jako najkorzystniejszy dla środowiska.

Z uwagi na szeroki zakres prac obejmujący realizację nowej infrastruktury kolejowej, jak i infrastruktury towarzyszącej, konieczne będzie przeprowadzenie rozbiórki budynków kolidujących z rozwiązaniami projektowymi. Do wyburzeń przewidziano zarówno budynki mieszkalne, jak i obiekty gospodarcze i garażowe. Do rozbiórki przewidziano ok. 9 obiektów.

W zakresie inwestycji zlokalizowanych jest 7 osuwisk nieaktywnych, 1 osuwisko aktywne okresowo oraz 1 osuwisko aktywne ciągle. Tory kolejowe planowanej linii kolejowej nr 622 przecinają 2 osuwiska nieaktywne oraz 1 osuwisko aktywne okresowo i 1 osuwisko aktywne ciągle. Planowana linia kolejowa przebiegać będzie przez 2 tereny zagrożone występowaniem ruchów masowych. Uaktywnienie się osuwisk może nastąpić w wyniku zaburzenia równowagi np. poprzez prowadzenie prac budowlanych. W rejonie inwestycji znajdują się również obszary, które z tytułu nachylenia terenu (powyżej 10°) zalicza się do obszarów predysponowanych do wystąpienia osuwisk. Jak wskazano w raporcie dla osuwiska aktywnego okresowo (nr 77826) oraz aktywnego ciągle (nr 8428) w stanie istniejącym zachodzi duże prawdopodobieństwo zagrożenia procesami geodynamicznymi, zaś w stanie projektowanym dla osuwiska nr 77826 i osuwiska nr 8428 zachodzi bardzo małe prawdopodobieństwo wystąpienia osuwiska (jak wskazano w raporcie oddziaływania na środowisko wartość współczynnika stateczności powyżej 1,5 należy uznać za wartość bezpieczną).

Zasadniczo zabezpieczenie skarp w obrębie przedmiotowych osuwisk zostało zaprojektowane w postaci rusztu żelbetowego z kotwami gruntowymi zatopionymi w ruszcie (osuwisko nr 77826) oraz palisad oporowych (osuwisko nr 8428). Przeprowadzone analizy obliczeniowe wskazują, że zabieg ten skutecznie zapewni osiągnięcie wymaganego wskaźnika stateczności.

Dodatkowo w raporcie wskazano na konieczność prowadzenia monitoringu osuwiska w oparciu o sieć inklinometrów wgłębnych (monitoring wgłębny) oraz zlokalizowanych na konstrukcji oporowej reperów geodezyjnych do pomiaru ewentualnych przemieszczeń zaprojektowanych konstrukcji oporowych (monitoring powierzchniowy).

Na analizowanym terenie nie występują złoża surowców naturalnych, obszary górnicze, ani tereny górnicze.

Wzdłuż odcinka H linii kolejowej 622 zlokalizowano jeden obiekt zabytkowy (kapliczka), który wpisany jest do Gminnej Ewidencji Zabytków i do Wojewódzkiej Ewidencji Zabytków oraz jeden zabytek architektoniczny (cmentarz) wpisany jedynie do Gminnej Ewidencji Zabytków.

Z uwagi na kolizję z rozwiązaniami projektowymi konieczne będzie przeniesienie kapliczki znajdującej się w miejscowości Zawadka przy drodze do Tymbarku, w km proj. 40+816 LK nr 622.

W buforze 250 m od zakresu inwestycji brak jest zabytków architektonicznych, dla których wyznaczona została strefa ochrony konserwatorskiej.

Do elementów mogących wpłynąć na odbiór wizualny lokalnego krajobrazu na etapie eksploatacji zaliczyć można budowaną linię kolejową nr 622 oraz nowe obiekty wzdłuż linii kolejowej, takie jak: nowy peron, obiekty inżynieryjne i kubaturowe, drogi dojazdowe i równoległe, elementy związane z elektryfikacją linii kolejowej. Wszystkie te elementy składające się na zakres przedsięwzięcia będą częścią infrastruktury kolejowej i stanowić będą nowe elementy w krajobrazie. Elementy będą spójne ze sobą i dostosowane do najwyższych standardów. Budynki kolejowe zachowają harmonijny i jednakowy koloryt i bryłę.

Według informacji przedstawionych w raporcie ze względu na przebieg linii po nowym śladzie oraz budowę dróg dojazdowych (w tym przebudowę dróg), konieczna będzie zmiana ukształtowania koryt cieków/rowów. Zmiana ta będzie się wiązać z kształtowaniem przekroju podłużnego i poprzecznego koryta, jednakże będzie to miało charakter lokalny, więc nie przewiduje się wpływu na zmianę stosunków wodnych. W przypadku, gdy prace wymagać będą czasowej zmiany przebiegu cieku, roboty budowlane należy prowadzić przy wykorzystaniu ścianek szczelnych bądź przepustów przy zachowaniu co najmniej przepływu nienaruszalnego, a w przypadku gdy w naturalnych warunkach w cieku nie jest on zachowany przeprowadzenie przepływu w całości.

W ramach przedsięwzięcia projektuje się budowę systemu odwodnienia szlaku oraz obiektów towarzyszących związanych z przedsięwzięciem (torowisk, tuneli, peronu przystanku osobowego Stróża, wiat peronowych, budowanych i przebudowywanych dróg, itp.).

Odwodnienie będzie realizowane przede wszystkim za pomocą rowów torowych i drogowych oraz za pomocą odcinków kanalizacji. Na niektórych odcinkach rowy torowe zostaną włączone do kanalizacji, co nastąpi za pomocą studni wpadowych z osadnikiem.

Odwodnienie torów będzie zapewnione przez odpowiednio ukształtowane normatywne spadki poprzeczne i podłużne górnych warstw podtorza, kierujące wody opadowe do projektowanych rowów przytorowych, po skarpach w teren lub poprzez odwodnienie wgłębne. Odwodnienie wgłębne podtorza kolejowego zaprojektowano głównie w rejonie portali tunelowych oraz na odcinkach szlakowych tam, gdzie wymagał tego układ torowy. Odwodnienie wgłębne realizowane będzie przy pomocy systemu drenarskiego, w skład którego wchodzi: sączki drenarskie, zbieracze, kanały główne. Przy odwodnieniu wgłębnym wody z krótkich odcinków drenażu kierowane są do kanałów zbierających, zwanych zbieraczami, skąd głównymi kanałami odwadniającymi wyprowadzane są poza układ torowy. W części odcinków sączki prowadzone są nad kanałami.

Występujący na tym odcinku jednokrawędziowy peron na przystanku osobowym Stróża koło Dobrej odwodniony zostanie poprzez spływ powierzchniowy do sąsiadującego rowu. Natomiast odprowadzenie wód opadowych z wiat peronowych na przystanku nastąpi za pomocą wylotu z systemu rynnowego w kierunku rowu torowego.

Odwodnienie budowanych i przebudowywanych dróg będzie realizowane za pomocą rowów trawiastych (częściowo umocnionych płytami ażurowymi) lub za pomocą kanalizacji deszczowej wyposażonej w studzienki ściekowe/wpustowe z osadnikiem o głębokości ok. 1,0 m. Na niektórych odcinkach rowy drogowe zostaną włączone do kanalizacji za pomocą studni wpadowych z osadnikiem.

W tunelach głównych T7 i T9 będą występowały dwa systemy odwodnienia tj. system dla odprowadzania wód brudnych (nie dotyczy tunelu ewakuacyjnego) oraz system odwodnienia dla wód drenażowych (także dla tunelu ewakuacyjnego).

Pierwszy system dotyczy tzw. wód brudnych pochodzących np. z mycia powierzchni tunelu, z wód opadowych przedostających się do wnętrza tunelu, wód ociekających z pociągów. Wody te będą zbierane za pomocą korytek umieszczonych w osi torów i wprowadzane do kanału odbierającego, który będzie zlokalizowany również w osi torów. Na końcu tunelu (w strefie przejściowej portali zachodnich T7 i T9) zlokalizowana będzie studnia/komora, za pomocą której kanał z osi torów zostanie wyprowadzony na zewnątrz toru. Ciąg kanalizacyjny będzie odprowadzał wody z nawierzchni tunelu do studzienki rozdzielczej przy zbiorniku retencyjnym bezodpływowym „RB”. Zbiorniki retencyjne planowane są przy portalach zachodnich tunelu T7 oraz tunelu T9. Za studzienką rozdziału w kierunku odbiornika zaprojektowano regulator przepływu o wydajności do 5 l/s. Podczas normalnej eksploatacji tunelu wody zebrane kanalizacją tunelową będą odprowadzane do kanalizacji deszczowej i dalej do odbiornika (ilość wód będzie nieznaczna, tj. do 5 l/s). W przypadku wystąpienia awarii (np. wyciek przewożonych substancji wewnątrz tunelu) wody z tunelu zostaną przekierowane do zbiornika retencyjnego „RB” o pojemności 250 m³. W studzience rozdzielczej zlokalizowana będzie zastawka. W przypadku okresowego mycia wnętrza tunelu wody te będą odprowadzane również do zbiornika retencyjnego, skąd zostaną wypompowane i wywiezione transportem asenizacyjnym do oczyszczalni ścieków.

Drugi system odwodnienia dotyczy wód drenażowych, które będą zbierane za pomocą drenokolektorów prowadzonych po obydwu stronach obudowy tunelowej oraz pod nawierzchnią torową. Wody te zostaną odprowadzone do projektowanego systemu kanalizacji deszczowej odwadniającej obszary portali tunelowych, wody ze skarp oraz rowów. W galeriach ewakuacyjnych (równoległy tunel ewakuacyjny tunelu T9 oraz poprzeczne wyjście ewakuacyjne tunelu T7) będzie występował tylko system drenażowy.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia planowane jest odwadnianie tunelu z: wód pochodzących z górotworu podczas drążenia tunelu, wody przemysłowej wykorzystywanej podczas prac wiertniczych oraz wody pochodzącej z nawierzchni w tunelu (zanieczyszczenie pochodzące z maszyn budowlanych). Całość zanieczyszczonej wody z tunelu przekierowana będzie do uzdatniacza wody oraz do osadnika. Celem oczyszczania wody jest eliminacja zanieczyszczeń takich jak ślady olejów i węglowodorów, kontrola i korekta wartości pH, eliminacja zawiesin w wodzie. Oczyszczona woda będzie ponownie użyta jako woda przemysłowa na placu budowy albo odprowadzona do odbiornika. Jakość wody spełniać będzie warunki wymagane odrębnymi przepisami regulującymi. Na etapie realizacji odbiornikiem wód z odwadniania tunelu T7 wraz z portalami od strony portalu zachodniego będzie Potok Stróża (JCWP Stradomka od źródeł do Tarnawki bez Tarnawki) lub też jego dopływ Potok Markuszowski (JCWP Stradomka od źródeł do Tarnawki bez Tarnawki), a od strony portalu wschodniego Potok bez nazwy (JCWP Tarnawka).

Odbiornikiem wód z odwadniania tunelu T9 wraz z portalami od strony portalu zachodniego będzie Potok bez nazwy (JCWP Tarnawka) a od strony portalu wschodniego „Dopływ z Sarek” (JCWP Łososina do Słopniczanki).

Odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z terenu przedsięwzięcia przewiduje się w pierwszej kolejności do cieków wodnych i rowów trawiastych lub do istniejących systemów kanalizacyjnych występujących w rejonie linii kolejowej.

W ramach systemu odwadniania aktualnie zaplanowano dla całego przedsięwzięcia ok. 24 wyloty – miejsca odprowadzania wód opadowych i roztopowych (z torowisk, peronu, dróg, tunelu, placu przy tunelu) do odbiorników takich jak: rowy (przytorowe i drogowe) oraz cieki (Stróża, Potok Markuszowski, Potok Przylasek, Dopływ z Sarek, potoki bez nazwy). Dokładna ilość wylotów zostanie określona w dokumentacji projektowej i pozwoleniu wodnoprawnym.

Przed odprowadzeniem wód opadowych do niektórych odbiorników zaprojektowano zbiorniki retencyjne (ZR) dla zmniejszenia chwilowego natężenia odpływu wód do cieków przy deszczach nawalnych. Przed każdym zbiornikiem przewiduje się zastosowanie osadnika, w celu zmniejszenia ilości substancji mineralnych doprowadzanych do zbiornika.

W szczególności zbiorniki retencyjne przewiduje się w następujących lokalizacjach :

- ok. km 34 +535 przed wylotem WC 34 + 453 do potoku Stróża(JCWP Stradomka od źródeł do Tarnawki bez Tarnawki) o pojemności 190 m³ do którego wody kierowane będą ze zlewni od około km 34 + 526 do km. 34+739,
- ok. km 36 +100, przed wylotem WC 36 + 024 do cieku bez nazwy w zlewni Tarnawki o pojemności 390 m³,
- ok.km 40+750, przed wylotem WC 40 +808 do potoku „Dopływ z Sarek” o pojemności 50 m³.

Dla potrzeb rozpoznania geologicznego tunelów wykonano wiercenia badawcze. W szesnastu otworach badawczych zamontowano piezometry otwarte z rury PCV Ø 90 mm. Wykonano 12 piezometrów stałych oraz 4 piezometry tymczasowe (piezometry tymczasowe były instalowane na działkach, których właściciele nie wyrazili zgody na montaż piezometrów stałych). W przypadku realizacji tuneli metodą konwencjonalną wymagane będzie, ze względu na obecność wód gruntowych, zastosowanie systemu hydroizolacji między obudową wstępną a obudową ostateczną (obudowa betonowa). System hydroizolacji będzie powiązany z systemem drenażu, realizowanym w chodnikach, połączonym w regularnie rozmieszczonych punktach z główną rurą zbiorczą odprowadzającą czystą wodę do portali.

W przypadku drążenia tuneli metodą TBM wpływ na wody jest minimalny dzięki zapewnionej szczelności konstrukcji.

Na potrzeby realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia została wykonana „Dokumentacja hydrogeologiczna”. Wykonane w ramach tego opracowania prace i badania wskazały, że teren przedsięwzięcia to obszar o trudnej, skomplikowanej budowie geologicznej i złożonych warunkach hydrogeologicznych, charakteryzujący się brakiem użytkowego piętra wodonośnego o znaczeniu użytkowym. Stwierdzono, że rzeczywisty wpływ projektowanych tunelów na wody podziemne będzie można szczegółowo określić dopiero na etapie budowy tunelów przez pomiary zachowania się lustra wody w otworach obserwacyjnych (piezometrach), studniach gospodarczych oraz pomiary wielkości dopływu wód podziemnych do tunelów na etapie ich drążenia. Dla potrzeb opracowania wykonane zostały badania fizykochemiczne wód podziemnych. Analizie stanu chemicznego poddano 9 próbek wody podziemnej. Pod względem elementów fizykochemicznych badana woda wskazała na dobry stan wód (I-III klasa jakości). W 3 próbkach wody podziemnej zanotowano podwyższoną wartość stężeń niektórych badanych elementów fizykochemicznych (indeks oleju mineralnego (C10-C40), ogólny węgiel organiczny (OWO), indeks fenolowy po destylacji). Stwierdzono, że niektóre przekroczenia wartości granicznych wskaźników mogły być spowodowane przez procesy naturalne.

W „Dokumentacji hydrogeologicznej” przedstawiono zalecane działania ochronne podzielone na etapy: projektowania, budowy i eksploatacji, a także zalecenia dotyczące prowadzenia monitoringu jakości wód podziemnych, mając na uwadze budowę geologiczną, warunki hydrogeologiczne, kierunki spływu wód podziemnych, parametry filtracyjne i jakość wód.

Przedsięwzięcie planowane jest na terenie trzech zlewni jednolitych części wód powierzchniowych: JCWP Stradomka od źródeł do Tarnawki bez Tarnawki, kod: PLRW2000122138839, JCWP Tarnawka, kod: PLRW2000122138849 i JCWP Łososina do Słopniczanki, kod: PLRW2000122147229 oraz w obrębie dwóch jednolitych części wód podziemnych: JCWPd 161 o kodzie PLGW2000161 i JCWPd 150 o kodzie PLGW2000150. Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz.U. z 2016 r. poz. 1911, z późn. zm.)):

- JCWP Stradomka od źródeł do Tarnawki bez Tarnawki, kod: PLRW2000122138839 jest to silnie zmieniona część wód, z wyznaczonym celem środowiskowym: dobry potencjał ekologiczny oraz dobry stan chemiczny. Jest to JCWP w dobrym stanie ogólnym, niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych.

- JCWP Tarnawka, kod: PLRW2000122138849 jest to silnie zmieniona część wód, z wyznaczonym celem środowiskowym: dobry potencjał ekologiczny oraz dobry stan chemiczny. Jest to JCWP w dobrym stanie ogólnym, niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. Dla JCWP wyznaczono odstępstwo na podstawie art. 4 ust. 7 Ramowej Dyrektywy Wodnej, ze względu na planowane zabezpieczenie koryta potoku Tarnawka w km 0+000-7+500 msc. Boczów, Tarnawa, gm. Łapanów.

- JCWP Łososina do Słopniczanki, kod: PLRW2000122147229 jest to silnie zmieniona część wód, z wyznaczonym celem środowiskowym: dobry potencjał ekologiczny oraz dobry stan chemiczny. Jest to JCWP w dobrym stanie ogólnym, niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych.

- JCWPd 161 posiada wyznaczony cel środowiskowy: dobry stan ilościowy i dobry stan chemiczny. Jest to JCWPd w dobrym stanie ilościowym i dobrym stanie chemicznym, niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych.

- JCWPd 150 posiada wyznaczony cel środowiskowy: dobry stan ilościowy i dobry stan chemiczny. Jest to JCWPd w dobrym stanie ilościowym i dobrym stanie chemicznym, niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych.

W odniesieniu do obszarów chronionych w rozumieniu art. 16 pkt 32 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (obejmujących: jednolite części wód przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi, jednolite części wód przeznaczone do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych, obszary wrażliwe na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych, obszary przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie, obszary przeznaczone do ochrony gatunków zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym) na terenie, na którym planowane jest przedsięwzięcie wyznaczono jednolite części wód powierzchniowych (JCWP Stradomka od źródeł do Tarnawki bez Tarnawki, JCWP Tarnawka i JCWP Łososina do Słopniczanki) oraz jednolite części wód podziemnych (PLGW2000161 i PLGW2000150) przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi oraz obszar wrażliwy na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych (który obejmuje cały kraj).

Przedsięwzięcie planowane jest poza granicami głównych zbiorników wód podziemnych oraz poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy Prawo wodne (LK 622 odcinek H projektowany jest poza terenami zagrożonymi powodzią, dla których opracowane zostały mapy zagrożenia powodziowego).

Przedsięwzięcie planowane jest częściowo na terenie ochrony pośredniej strefy ochronnej ujęcia wody. Linia kolejowa na końcowym odcinku (od km proj. ok. 38+190 do km proj. ok. 41+030), obejmującym tunel T9, będzie przebiegała przez teren ochrony pośredniej strefy ochronnej ujęcia wody, ustanowionej rozporządzeniem Nr 23/2012 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie z dnia 21 grudnia 2012 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody powierzchniowej z rzeki Łososiny w km 33+513 w miejscowości Limanowa, gmina Limanowa, powiat limanowski (Dz.Urz. Woj. Małop. z 2012 r. poz. 7702, z późn. zm.). Rozporządzenie to zostało zmienione rozporządzeniem Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie z dnia 26 września 2017 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie ustanowienia strefy ochronnej dla ujęcia wody powierzchniowej z rzeki Łososiny w km 33+513 dla miasta Limanowa, gmina Limanowa, powiat limanowski (Dz.Urz. Woj. Małop. z 2017 r. poz. 5992).

Strefa ochronna ujęcia obejmuje teren ochrony bezpośredniej i teren ochrony pośredniej. Teren ochrony pośredniej obejmuje: zlewnię rzeki Łososiny od km 44+030 w okolicy miejscowości Noworolnica do przekroju ujęcia wody dla miasta Limanowa w km 33+513 oraz odcinek potoku Słopniczanka poniżej ujęcia potoku Brodkówka do ujęcia do Łososiny w km 38+930 jej biegu.

Zgodnie z § 4 ww. rozporządzenia na terenie ochrony pośredniej zabrania się m.in.:

- pkt 1 – „wprowadzania ścieków do wód lub do ziemi, z wyłączeniem spełniających wymogi i warunki zgodnie z obowiązującymi przepisami:

- a) wód opadowych lub roztopowych, o których mowa w art. 9 ust. 1 pkt 14 lit. c ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne [...],

- pkt 4 – „budowy torów kolejowych, dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych oraz mostów na ich ciągach, a także parkingów bez ujmowania wód opadowych i roztopowych w systemy kanalizacji deszczowej zamkniętej lub otwartej w postaci rowów izolowanych oraz bez urządzeń zapewniających oczyszczanie ich przed wprowadzaniem do wód i do ziemi, do poziomu wymaganego przepisami odrębnymi”,

- pkt 11 – „stosowania środków ochrony roślin, które według zezwolenia na wprowadzanie środków ochrony roślin do obrotu są klasyfikowane jako niebezpieczne dla środowiska”,

- pkt 13 – „prowadzenia robót ziemnych w pasie do 50 m po obu stronach cieków bez wcześniejszego powiadomienia użytkownika ujęcia wody”.

Przepisy odrębne, obowiązujące na dzień ustanowienia ww. strefy ochronnej ujęcia wody, regulujące sprawę wprowadzania ścieków, w tym wód opadowych tj. rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2006 r. Nr 137, poz. 984) określały w § 19 ust. 1 pkt 1, że „wody opadowe i roztopowe ujęte w szczelne, otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne pochodzące z zanieczyszczonej powierzchni szczelnej terenów przemysłowych, składowych, baz transportowych, portów, lotnisk, miast, budowli kolejowych, [...] wprowadzane do wód lub do ziemi nie powinny zawierać substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100 mg/l zawiesin ogólnych oraz 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych”. Począwszy od dnia 31 grudnia 2014 r. rozporządzenia wykonawcze do ustawy Prawo wodne określające warunki wprowadzania ścieków (w tym obowiązujące rozporządzenie /Dz.U. z 2019 r., poz. 1311/) nie wyszczególniają już budowli kolejowych wśród obiektów, dla których wprowadzane wody opadowe i roztopowe mają określone parametry zanieczyszczeń i wartości graniczne. Odnosząc się do kwestii zawartość substancji zanieczyszczających w wodach opadowych odprowadzanych z linii kolejowych należy zaznaczyć, że zgodnie z „Ekspertyzą dotyczącą sposobu realizacji zaleceń Dyrektywy 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r., ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej w projektach kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. planowanych do realizacji w latach 2014 – 2020, prowadzone badania przez PKP wskazują, że wartości wskaźników zanieczyszczenia w wodach opadowych i roztopowych z terenu linii kolejowych nie przekraczają granicznych wartości określonych w przepisach prawa. Równocześnie autorzy ekspertyzy wskazują: „Niemniej jednak w systemie odwodniającym linię kolejową, czasami projektuje się urządzenia oczyszczające wody spływające z terenu torowiska, w postaci separatora i osadników, sytuacja taka wymaga specjalnego uzasadnienia i nie jest traktowana jako standard”.

W strefie ochronnej ujęcia planowany jest tunel T9 (od ok. km proj. 36+873 do ok. km proj. 40+690). Jedynie końcowy odcinek linii kolejowej odcinka H (od ok. km proj. 40+690 do km proj. ok. 41+030 – czyli na długości ok. 340 m, przechodzi bezpośrednio przez obszar doliny rzeki Łososina. Zagrożenie dla wód powierzchniowych eksploatowanych na ujęciu, może być związane z wyciekami substancji szkodliwych dla środowiska i przedostaniem się ich do wód powierzchniowych i wód podziemnych, które drenowane są przez rzekę Łososinę oraz jej dopływy. W związku z powyższym, w ramach systemu odwadniania całego przedsięwzięcia, zaplanowano dodatkowo w strefie ochronnej osadnik przed każdym wylotem wód opadowych i roztopowych do odbiornika (na terenie strefy ochronnej planowane są wyloty oznaczone: WC (wylot do cieków) w km 40+808 i WR (wylot do rowu) w km 40+898). Na terenie strefy

ochronnej ma być także zlokalizowany zbiornik retencyjny w km proj. ok 40+750 poprzedzony osadnikiem.

W kontekście ochrony wód rzeki Łososiny należy mieć na uwadze, że na etapie eksploatacji przedsięwzięcia w sytuacji wystąpienia awarii w tunelu skutkującej np. wylaniem się substancji niebezpiecznych z cysterny kolejowej oraz w sytuacji prowadzenia prac porządkowych w tunelu – przewidziano, że zanieczyszczone wody mają zostać zatrzymane w zbiorniku retencyjnym o pojemności 250 m³ (poprzez zamknięcie odpływu ze zbiornika) i wywiezione transportem asenizacyjnym do oczyszczalni ścieków. Zanieczyszczone wody nie zostaną zatem odprowadzone do odbiornika w zlewni rzeki Łososiny.

Dodatkowo wprowadzony został warunek, aby w strefie ochronnej osadnik przed wylotem wód opadowych i roztopowych do odbiornika wyposażać w zamknięcie odpływu, uniemożliwiające przedostanie się zanieczyszczonych wód do odbiornika w sytuacjach awaryjnych. Zaproponowane warunki realizacji przedsięwzięcia stanowiąc będą ochronę wód rzeki Łososiny. W związku z zakazem określonym w § 4 pkt 11 rozporządzenia w sprawie strefy ochronnej ujęcia wody, na etapie eksploatacji przedsięwzięcia do utrzymania torowiska zabrania się stosowania środków ochrony roślin, które według zezwolenia na wprowadzanie środków ochrony roślin do obrotu są klasyfikowane jako niebezpieczne dla środowiska. Od 2017 r. przepisy prawne dotyczące środków ochrony roślin uległy zmianie. Obecnie rejestr środków ochrony roślin dopuszczonych do obrotu zezwoleniem Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi jest aktualizowany, zgodnie z przepisami art. 57 pkt 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1107/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczącego wprowadzania do obrotu środków ochrony roślin i uchylającego dyrektywy Rady 79/117/EWG i 91/414/EWG (Dz. Urz. UE L 309 z 24.11.2009, str. 1 z późn. zm.), w okresie trzymiesięcznym. Aktualnie obowiązujący jest rejestr środków ochrony roślin opublikowany przez Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi w dniu 31.05.2022 r. W rejestrze tym wskazano m.in. środki, które według klasyfikacji pod względem stwarzania zagrożeń dla środowiska - określono jako środek „niebezpieczny dla środowiska „N”, a także środki, które według klasyfikacji pod względem stwarzania zagrożeń dla organizmów wodnych - określono jako: „R50/53”, „R51/53” lub „R52/53”.

W związku z powyższym w warunkach realizacji przedsięwzięcia wprowadzono zapis uwzględniający powyższe zagrożenia.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia woda wykorzystywana ma być w okresie prowadzonych prac budowlanych - w procesie technologicznym, np. na potrzeby drążenia tunelów, do zraszania warstw podbudowy lub jako zabezpieczenie przed pyleniem oraz na cele bytowo-gospodarcze. Woda do celów bytowo-gospodarczych ma być dostarczana beczkowozami. Podczas eksploatacji przedsięwzięcia wykorzystanie wody będzie minimalne (związane głównie z bieżącym utrzymaniem, eksploatacją i konserwacją). Przy każdym portalu tunelowym tunelów T7 i T9 planowane są zbiorniki na wodę do celów przeciwpożarowych o pojemności min. 100 m³. Punkt gaśniczy znajdować się będzie przy każdym z 4 portali. Zbiorniki przeciwpożarowe będą bezpośrednio napełniane cysternami z wodą.

Ścieki bytowe z obiektów związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego odprowadzane będą do urządzeń kanalizacyjnych lub do bezodpływowych zbiorników. Zgromadzone ścieki wywożone będą okresowo do oczyszczalni ścieków, przez wyspecjalizowaną firmę posiadającą wymagane prawem zezwolenie.

Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie

należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz.U. z 2019 r., poz. 1311) nie wskazuje infrastruktury kolejowej wśród obiektów, z których odprowadzane wody opadowe i roztopowe wymagają spełnienia określonych wartości dopuszczalnych dla węglowodorów ropopochodnych i zawiesiny ogólnej.

Informacje zawarte w raporcie oddziaływania na środowisko pozwalają na stwierdzenie, że planowane przedsięwzięcie nie spowoduje negatywnego wpływu na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych jednolitych części wód powierzchniowych, jednolitych części wód podziemnych oraz obszarów chronionych, o których mowa w art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne. Mając jednak na uwadze potrzebę ochrony wód powierzchniowych i podziemnych organ wskazał warunki realizacji przedsięwzięcia dotyczące konieczności zabezpieczenia przed przedostawaniem się ewentualnych zanieczyszczeń do tych wód.

Klasyfikacja terenów chronionych akustycznie została przeprowadzona w oparciu o analizę miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, pism zawierających stanowiska właściwych organów dot. klasyfikacji akustycznej terenów nieobjętych miejscowymi planami, a także na podstawie uzyskanych informacji z jednostek administracji terenowej o formie zagospodarowania terenu (w przypadku braku miejscowych planów).

Realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z pracami budowlanymi z zastosowaniem maszyn i urządzeń budowlanych oraz środków transportowych. Prace budowlane będą miały charakter specjalistycznych robót budowlano-konstrukcyjno-montażowych. Podczas prowadzenia powyższych zadań, źródłem hałasu emitowanego do środowiska będą maszyny i urządzenia wykorzystywane podczas robót torowych oraz maszyny ciężkie wykorzystywane przy pracach ziemnych. Jak wskazano w analizie akustycznej poziom mocy akustycznej wykorzystywanych urządzeń mieści się w granicach LWA = 105-115 dB. Wzdłuż analizowanego odcinka linii kolejowej, zabudowa mieszkaniowa położona jest w bliskiej odległości od badanej linii. Z przeprowadzonych obliczeń wnioskuje się, że przewidywane prace przy przebudowie powodować będą uciążliwość akustyczną na obszarach mieszkalnych zlokalizowanych nawet w odległości do 150 m. Dużej uciążliwości (izolinia LAeqD=70 dB) można się spodziewać na terenach zlokalizowanych w odległości do 40 m od przedmiotowej linii, czyli w odległości, w której znajduje się część zabudowy chronionej. Biorąc pod uwagę poziom hałasu emitowanego na etapie prowadzonych prac budowlanych oraz przeciętną izolacyjność budynków, spodziewane jest przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu wewnątrz budynków. W trakcie prac budowlanych odczuwane mogą być również uciążliwe drgania w budynkach. Jednocześnie hałas emitowany podczas etapu realizacji inwestycji jest krótkotrwały i ma charakter lokalny, a przedstawiona analiza została dokonana dla założeń skrajnie niekorzystnych.

W przedłożonym raporcie oraz analizie akustycznej przedstawiono działania mające na celu minimalizację wpływu przedsięwzięcia na klimat akustyczny w trakcie realizacji inwestycji tj. m.in. prowadzenie prac budowlanych w godzinach 6.00–22.00 w rejonie zabudowy mieszkaniowej (terenów chronionych akustycznie) o ile stosowana technologia prac na to pozwala. W przypadku konieczności wykonywania prac w porze nocnej (np. harmonogramy prac wynikające z terminów zamknięć torowych) zostanie zapewniony odpowiedni dobór maszyn budowlanych o możliwie najmniejszej mocy akustycznej.

Na hałas pochodzący od przejazdów pojazdów szynowych składa się wiele zmiennych, tj. hałas toczenia (hałas na styku kół i torowiska, drgania powierzchni bocznych kół), drgania

szyn oraz całego torowiska, hałas aerodynamiczny. Na wielkość i rodzaj hałasu mają wpływ m.in. prędkość ruchu pociągów, rodzaj i stan techniczny torowiska, rodzaj ruchu, stan i rodzaj pojazdów szynowych, natężenie i struktura ruchu, położenie i otoczenie torowiska, szorstkość terenu.

Obliczenia akustyczne wykonano zgodnie z zaleceniami Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/49/WE, odnoszącą się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku, tj. przy zastosowaniu holenderskiej metody prognozowania hałasu szynowego, „Reken en Meetvoorschrift Railkverkeerslawaa (RMR) 1996”. W tym celu wykorzystano program SoundPLAN 8.2, posiadający moduły służące do wprowadzania danych, ich kontroli oraz modyfikacji, generowania numerycznej mapy terenu, jak również wprowadzania parametrów ruchu kolejowego i warunków meteorologicznych. Aktualna wersja oprogramowania wykonuje obliczenia zgodnie z metodą zalecaną przez ISO 9613-2 dotyczącą propagacji hałasu w środowisku oraz metodą RMR. Parametry niezbędne do obliczeniowego wyznaczenia wielkości emisji hałasu kolejowego to: liczba pojazdów szynowych, kategoria pojazdów szynowych, prędkość i rodzaj ruchu pociągów, rodzaj torowiska. Obliczenia wykonano na numerycznym modelu terenu odzwierciedlającym istniejący teren oraz teren projektowanej inwestycji.

W przedstawionej analizie dokonano analizy oddziaływania akustycznego wybranego wariantu W4 dla horyzontu czasowego 2030. Linię kolejową zamodelowano jako torowisko na podkładach betonowych składających się z jednego lub dwóch bloków leżących na nasypie z szynami bez złączy.

W wyniku uzyskanych analiz akustycznych otrzymano przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu od analizowanej linii kolejowej dla terenów objętych ochroną akustyczną, dlatego koniecznym będzie zastosowanie zabezpieczeń przed hałasem w postaci ekranów akustycznych na długości sumarycznej około 852 m oraz wykonanie tłumików przyszynowych na długości ok. 100 m. Autorzy raportu zaproponowali również inne rozwiązania i działania minimalizujące ponadnormatywne oddziaływanie na środowisko akustyczne dla przedmiotowej inwestycji. Jednym ze sposobów ograniczania hałasu jest planowane zastosowanie nowej technologii torowiska, tj. torów bezстыkowych z zastosowaniem podkładów strunobetonowych na podsypce poza tunelem kolejowym. Ponadto w perspektywie do 2025 r. przewiduje się wymianę starszego taboru na bardziej nowoczesny, zapewniający redukcję hałasu na poziomie ok. 3 dB.

Na przedmiotowym odcinku nie występują drogi o większym natężeniu ruchu takie jak drogi krajowe czy wojewódzkie w związku z czym nie wykonano analizy oddziaływania skumulowanego dla przedmiotowego odcinka.

Jak wykazano w analizie akustycznej stanowiącej załącznik do raportu oddziaływania na środowisko po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych przy nowo projektowanej linii kolejowej nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu dla terenów podlegających ochronie przed hałasem.

W niniejszej decyzji, nałożono na Inwestora obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, która porówna ustalenia zawarte w raporcie i decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistymi oddziaływaniami przedsięwzięcia na środowisko. Analizę porealizacyjną należy wykonać dla całości inwestycji, ze szczególnym uwzględnieniem punktów obliczeniowych w rejonie budynków wymagających ochrony akustycznej. Analizę należy wykonać po upływie 1 roku od oddania obiektu do użytkowania i przedstawić

w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Zarówno powtórzona szczegółowa analiza akustyczna wykonana na etapie ponownej oceny oraz analiza porealizacyjna oparta na pomiarach dźwięku pozwolą maksymalnie zabezpieczyć zabudowę chronioną przed ponadnormatywnymi oddziaływaniami.

Na etapie prowadzenia prac inwestycyjnych może wystąpić negatywne oddziaływanie w postaci emisji drgań związane z pracą środków transportu, maszyn kolejowych, drogowych i sprzętu ciężkiego. Drgania są również generowane w dużej mierze przy konwencjonalnych metodach drążenia, z wykorzystaniem materiałów wybuchowych lub młotów (w przypadku realizacji tuneli metodą konwencjonalną - dotyczy tunelu ewakuacyjnego dla tunelu T9 oraz poprzecznego wyjścia ewakuacyjnego dla tunelu T7). Przewiduje się, że charakter prac budowlanych związanych z drążeniem tuneli głównych T7 oraz T9 metodą mechaniczną (technologia TBM), nie będzie źródłem znaczącej emisji drgań. Sama praca tarczy nie będzie powodowała emisji drgań na zewnątrz. Na wielkość uciążliwości będzie miał wpływ czas i organizacja realizacji procesu inwestycyjnego, praca wielu maszyn i urządzeń prowadzona jednocześnie. Wykonawca zobowiązany jest zastosować takie rozwiązania, które wyeliminują lub ograniczą do minimum wpływ drgań na otoczenie. Na etapie realizacji adekwatnie do technologii, przyszły Wykonawca zaprojektuje i wykona monitoring drgań (stosowanie jednocześnie bezpośredniego monitorowania drgań budynków poprzez instalację czujników drganiowych na każdym budynku znajdujących się nad lub w bezpośrednim sąsiedztwie linii danego tunelu na całym odcinku oraz pośredniego czyli monitorowanie drgań budynków poprzez instalację czujników drganiowych wzdłuż projektowanej linii kolejowej tunelu).

Trójkierunkowy geofon zostanie umieszczony na najbliższych budynkach zidentyfikowanych w fazie projektu wykonawczego.

W przypadku przekroczenia progu ostrzegawczego wykonawca dostosowuje swoją metodę, aby utrzymać wartości poniżej progu. W przypadku przekroczenia progu umownego inżynier wstrzymuje prace do czasu zaproponowania przez wykonawcę rozwiązania naprawczego.

Eksploatacja linii kolejowych, z uwagi na charakter przenoszonych obciążeń przez poruszające się pojazdy szynowe, stanowi źródło drgań, które przenosząc się do gruntu propagują fale w kierunku środowiska.

W wyniku przeprowadzonej analizy dokonano identyfikacji pasm drgań generowanych przez układ torowy po przeprowadzeniu inwestycji, adekwatnie do nich dobrano miejsca wyizolowania i konstrukcję nowych budynków. Łącznie na odcinku H linii kolejowej nr 622 zastosowanych zostanie 7 651 m mat wibroizolacyjnych pod torami.

Realizacja przedsięwzięcia wiąże się z emisją spalin pochodzących z pracujących maszyn i środków transportu oraz pyłów powstających przy pracy maszyn i urządzeń wykonujących roboty ziemne, a także emisją z materiałów pylistych, w tym z urobku. Na skutek prowadzonych prac nastąpi emisja tlenków azotu, dwutlenku siarki, pyłu oraz metali ciężkich w pyłe. Wielkość emisji oraz czas ich występowania będzie się zmieniać w zależności od zaawansowania robót, czasu pracy oraz ilości maszyn i urządzeń. Oddziaływania te będą odwracalne i ustąpią po zakończeniu prac. Podobnie oddziaływanie na klimat związane z emisją gazów cieplarnianych będzie miało charakter krótkoterminowy i przemijający więc w aspekcie globalnym nie będzie znaczące.

W trakcie prowadzenia prac budowlanych należy ograniczyć emisję nieorganizowaną zanieczyszczeń pyłowych. W tym celu:

- na samochodach przewożących materiały pyłące lub emitujące gazy (np. gorąca masa bitumiczna) należy stosować zabezpieczenia (plandeki lub innego typu przykrycia);
- podczas realizacji inwestycji należy wykorzystywać materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności (tzw. zasada minimalizacji pylenia) oraz w większości gotowe mieszanki do podbudowy, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji;
- place budowy i magazynowe należy utrzymywać w stanie ograniczającym pylenie, poprzez systematyczne sprzątanie oraz zraszanie wodą (w zależności od potrzeb) w okresie suchym (w szczególności latem);
- podczas prowadzenia robót ziemnych i montażowo-budowlanych, które powodują wzmożone pylenie, zwłaszcza w okresie bezdeszczowym, drogi dojazdowe i technologiczne należy zraszać i utrzymywać w odpowiedniej czystości.

Na etapie eksploatacji emisje zanieczyszczeń do powietrza pojawiać się będą głównie w postaci emisji pyłów powstałych w wyniku ścierania się wstawek hamulcowych i okładek hamulców tarczowych oraz ścierania się powierzchni tocznych szyn. Emisja z tych źródeł będzie tak niska, że nie wpłynie negatywnie na stan powietrza w obrębie planowanego przedsięwzięcia. Projektowana linia kolejowa będzie w pełni zelektryfikowana, w związku z czym nie będą wprowadzane do powietrza zanieczyszczenia ze spalania paliw. Dodatkową niewielką emisję pyłów może stanowić przewożenie kruszyw na składach towarowych.

Na etapie eksploatacji infrastruktury kolejowej na analizowanych odcinkach bezpośrednie emisje gazów cieplarnianych do atmosfery wynikać będą przede wszystkim ze spalania paliw w silnikach manewrowych lokomotyw spalinowych oraz z eksploatacji urządzeń infrastruktury. Emisje te jednak są marginalne i śladowe w porównaniu z emisjami z całego sektora transportu, a ich udział w kosztach zewnętrznych transportu jest niezauważalnie mały. Ruch kolejowy wiąże się natomiast ze znaczącymi emisjami pośrednimi w związku ze zużyciem energii elektrycznej wytwarzanej głównie w źródłach spalających paliwa kopalne, przede wszystkim z emisją CO₂. Pomimo wzrostu zapotrzebowania na energię dla obsługi nowoprojektowanej linii 622, problem ten zostanie skompensowany poprzez zapewnienie płynnego przejazdu bez zwolnień i ograniczeń celem zwiększenia efektywności energetycznej. Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, a przez to korzystny wpływ na klimat będzie miało miejsce również w przypadku zwiększenia udziału transportu kolejowego w stosunku do transportu drogowego, którego udział w emisji gazów cieplarnianych jest znacząco większy.

W raporcie dokonano również oceny wpływu zmian klimatycznych na infrastrukturę kolejową. Z przeprowadzonej analizy wynika, iż nie ma potrzeby wprowadzania działań minimalizujących wpływ zmian klimatu. Wpływ czynników klimatycznych jest niewielki i nie powoduje zmian w funkcjonowaniu infrastruktury kolejowej. Należy natomiast monitorować wpływ czynników klimatycznych i ich pochodnych na infrastrukturę kolejową.

W trakcie realizacji inwestycji będą powstawały przede wszystkim odpady zaliczane, zgodnie z rozporządzeniem w sprawie katalogu odpadów do grup: 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych) oraz 15 – odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach.

W mniejszych ilościach powstaną odpady z grupy nr: 16 - odpady nieujęte w innych grupach, 20 – odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie.

Odpady powstałe na etapie realizacji będą zbierane i segregowane w specjalnie wybranych i zabezpieczonych miejscach magazynowania w sposób selektywny, o szczelnym podłożu, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty. Odpady zabezpieczane będą przed dostępem osób trzecich oraz przed ich rozprzestrzenianiem się poza przeznaczone do tego celu miejsce.

Wydobyty urobek z drążenia tunelu będzie wstępnie składowany na placu budowy w przeznaczonym do tego miejscu (tymczasowe miejsce składowania). Miejsca składowania urobku powinny być zlokalizowane jak najbliżej portali tunelu. Ostatecznie wskazanie lokalizacji składowania urobku będzie określone dopiero przez Wykonawcę robót budowlanych.

Zakłada się, że urobek będzie wywożony z tymczasowego miejsca składowania na bieżąco. Ponieważ ciężarówki wywożące urobek nie przemieszczają się w godzinach nocnych (między 22 a 6 rano) oraz w dni świąteczne, rozmiary tymczasowego miejsca składowania urobku będą tak dobrane, aby umożliwić składowanie urobku z 2-3 dni pracy przy drążeniu tunelu (w razie wystąpienia kilku dni świątecznych z rzędu). W sytuacjach wyjątkowych lub w przypadku braku możliwości zorganizowania miejsca składowania dla urobku tak by zapewnić jego pojemność na gromadzenie urobku z 2-3 dni pracy przy drążeniu tunelu, w sytuacjach wyjątkowych lub w przypadku braku możliwości zorganizowania miejsca magazynowania dla urobku, tak by zapewnić jego odpowiednią pojemność dopuszcza się wywóz urobku również w godzinach nocnych. Szacuje się, że ilość materiału z drążenia tuneli wyniesie 1 765 400 Mg (ok. 540 800 Mg dla tunelu T7 oraz 1 224 600 Mg dla tunelu T9). Wydobyty materiał, dla którego będzie podejrzenie, że może być zanieczyszczony, zostanie przebadany w akredytowanym laboratorium pod kątem zawartości substancji niebezpiecznych (np. PCB). Gleba i ziemia zawierające substancje niebezpieczne klasyfikuje się, jako odpad o kodzie 17 05 03*, natomiast niezanieczyszczona gleba stanowić będzie odpad o kodzie 17 05 04.

Wytwarzany podczas drążenia tunelu urobek będzie stanowił jakościowo bardzo zróżnicowany odpad. Niezagospodarowane na terenie realizacji inwestycji niezanieczyszczone masy ziemne i skalne będą przekazywane do wykorzystania poza terenem budowy np. mogą zostać przekazane osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym niebędącym przedsiębiorcami do celów własnych w ilościach zgodnych z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2015 r. w sprawie listy rodzajów odpadów, które osoby fizyczne lub jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami mogą poddawać odzyskowi na potrzeby własne, oraz dopuszczalnych metod ich odzysku. W następnej kolejności odpady, które nie zostaną przekazane osobom fizycznym/jednostkom organizacyjnym zostaną przekazane specjalistycznym firmom posiadającym stosowne pozwolenia w zakresie odzysku.

W fazie eksploatacji powstawać będą odpady związane z funkcjonowaniem obiektów i urządzeń zapewniających sprawne użytkowanie kolei (oświetlenie, sygnalizacja świetlna, urządzenia odwadniające) oraz obiektów powiązanych technologicznie z linią kolejową. Z biegiem czasu źródłem powstawania odpadów będą również prace utrzymaniowe linii kolejowych. Wszystkie odpady będą zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami odrębnymi. Dodatkowo zgodnie z obowiązującymi wewnętrznymi przepisami PKP PLK S.A. wszelkie materiały pozyskane w wyniku prowadzonych usług i robót podlegają ocenie ich przydatności do ponownego wykorzystania. Faza eksploatacji

nie będzie powodować powstawania znaczących ilości odpadów. Gospodarowanie odpadami należy prowadzić w sposób zapewniający ochronę życia i zdrowia ludzi oraz ochronę środowiska. Odpady magazynowane będą selektywnie i przechowywane w specjalnie wyznaczonych do tego celu miejscach. Wszystkie odpady będą również ewidencjonowane.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie stanowić zagrożenia dla środowiska ze względu na ilość i rodzaj wytwarzanych odpadów pod warunkiem prowadzenia prawidłowej gospodarki odpadami zgodnej z obowiązującymi przepisami w tym zakresie. Prawidłowa gospodarka odpadami zminimalizuje ryzyko negatywnego wpływu wytwarzanych odpadów na środowisko.

Na analizowanym odcinku H Szczyrzyc – Tymbark przedsięwzięcie będzie realizowane w odległości 60 m od obszaru Natura 2000 Łososina PLH120087 oraz w odległości 355 m od obszaru Natura 2000 Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego PLH120052. Ponadto w promieniu 5 km od terenu planowanych prac leży obszar Natura 2000: Uroczysko Łopień PLH120078 w odległości ok. 3,9 km.

Zgodnie z art. 33 ustawy o ochronie przyrody (tj. Dz.U.2022.916) zabrania się (...) podejmowania działań mogących, osobno lub w połączeniu z innymi działaniami, znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000. W rozumieniu przepisów UWOŚ, znaczące negatywne oddziaływanie na obszar Natura 2000 definiuje się jako oddziaływanie na cele ochrony obszaru Natura 2000, w tym w szczególności działania, które pogarszają stan siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony wyznaczono obszar Natura 2000, wpływają znacząco negatywnie na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar lub pogarszają integralność obszaru oraz jego powiązania z innymi obszarami (art. 3 ust. 1 pkt 17).

Obszar Łososina PLH120087 obejmuje rzekę Łososina na odcinku od miejscowości Podłopień do mostu w Witowicach Dolnych z wyłączeniem odcinków rzeki przebiegających przez Tymbark i Laskową. Łososina jest lewobrzeżnym dopływem Dunajca. Wypływa z północno-wschodnich stoków Jasienia (Beskid Wyspowy) na wysokości 760 m n.p.m. W korycie rzeki obserwuje się wzmożone procesy erozyjne, co jest związane z jej silnym nurtem. Tereny w górnej części zlewni są częściowo zalesione, poniżej natomiast dominuje krajobraz rolniczy. W skład obszaru wchodzi również odcinek potoku Słopniczanka od drugiego mostu w miejscowości Tymbark do ujścia Czarnej Rzeki. Przedmiotem ochrony w obszarze Natura 2000 Łososina PLH120087 jest jeden gatunek ryby - brzanka, który występuje niemal w całym obszarze, poza górnym biegiem Słopniczanki. Pozostałymi przedmiotami ochrony są siedliska przyrodnicze: pionierska roślinność na kamieńcach górskich potoków, zarośla wierzby siwej na kamieńcach i żwirowiskach górskich potoków oraz łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe. Pionierska roślinność na kamieńcach rozwija się praktycznie na całej długości ostoju. Zarośla wierzby siwej występują głównie nad Słopniczką oraz miejscami w górnym i środkowym biegu Łososiny. Płaty łęgów reprezentowane są głównie przez nadrzeczną olszynę górską, często z drzewostanem zdominowanym przez wierzbę kruchą i białą. Zasadniczym celem ochrony obszaru jest utrzymanie składu gatunkowego zespołu ryb poprzez zachowanie odpowiednich siedlisk dla tych zwierząt oraz zachowanie naturalnego koryta rzeki wraz z siedliskami nadrzeczными.

Do najistotniejszych istniejących i/lub potencjalnych zagrożeń obszaru należy w szczególności zaliczyć: regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych, nielegalne pozyskiwanie

żwiru z koryta rzeki i kamieńców, poprzeczną zabudowę cieków wpływającą na transport rumowiska rzeczno, obecność barier dla migracji ichtiofauny, obecność inwazyjnych gatunków roślin, wywożenie odpadów domowych i gruzu do siedlisk nadrzecznych, nielegalne pozyskiwanie drewna, odprowadzanie ścieków z gospodarstw domowych, rozproszoną zabudowę w sąsiedztwie obszaru Natura 2000 w zasięgu wód powodziowych, poruszanie się pojazdami spalinowymi po kamieńcach i korycie rzeki.

W zarządzeniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 6 lipca 2022 roku zmieniającym zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Łososina PLH120087 (Dz.Urz.Woj.Małop. z 2022, poz. 4779) określono szczegółowe cele ochrony dla tego obszaru Natura 2000, cele te ujęto w załączniku nr 3 do niniejszej decyzji.

Prace przewidziane do realizacji w korycie cieku Dopływ z Sarek obejmują budowę mostu kolejowego w km 40+807 wraz z zastosowaniem ubezpieczenia typu E1 (narzut z kamienia licowanego na zaprawie) zarówno na prawym jak i na lewym brzegu cieku. Planowana długość umocnienia to ok. 156 m w km od 0+492 do 0+648. Odległość miejsca, gdzie prowadzone będą prace przy budowie mostu z uwzględnieniem planowanego umocnienia mierzona wzdłuż przebiegu cieku Dopływ z Sarek do granicy obszaru Natura 2000 Łososina PLH120087 wynosi 460 m. Jako działanie minimalizujące wpływ na środowisko wodnogruntowe podczas budowy obiektu, przewidziano zabezpieczenie koryta cieku przed przedostaniem się do niego fragmentów materiałów budowlanych poprzez zastosowanie siatek i mat zabezpieczających. Prace związane z formowaniem, układaniem narzutu kamiennego zostaną wykonane w technologii „z ładu” (ze stanowisk brzegowych), nie dopuszczono wjazdu sprzętu budowlanego i transportowego w obręb koryta oraz wody płynącej. Zastosowane zostaną metody ograniczające ilość odpompowywanej wody poprzez zastosowanie elementów tymczasowych, jak ścianki szczelne. Prace w korycie Dopływu z Sarek będą prowadzone poza okresami wezbrań powodziowych, w terminach charakteryzujących się występowaniem niskich stanów wód.

Powyższe zalecenia winny zabezpieczyć wody rzeki Łososiny przed mąceniem, jednak biorąc pod uwagę zasadę przezorności, prace w obrębie tego cieku należy prowadzić pod nadzorem ichtiologa. Podsumowując należy stwierdzić, że zaproponowane metody ograniczenia niekorzystnego oddziaływania inwestycji na ichtiofaunę oraz lokalne uwarunkowania hydrologiczne pozwolą na uniknięcie niekorzystnego wpływu na przedmioty ochrony ostoi Natura 2000 Łososina PLH120087.

Według Zarządzenia Regionalnego Dyrektora ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 17 lutego 2017 roku w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego PLH120052 (Dz.Urz.Woj.Małop. z 2017, poz. 1315) przedmiotami ochrony obszaru są siedliska leśne: kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagenion*), żyzne buczyny (*Dentario glandulosae-Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*), jaworzyny i lasy klonowo-lipowe na stokach i zboczach (*Tilio plathyphyllis-Acerion pseudoplatani*), jodłowy bór świętokrzyski (*Abietetum polonicum*) oraz gatunki nietoperzy podkowiec mały (*Rhinolophus hipposideros*), nocek orzęsiony (*Myotis emarginatus*) i nocek duży (*Myotis myotis*). Obszar Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego PLH120052 jest jednym z obszarów kluczowych dla zachowania populacji podkowca małego (*Rhinolophus hipposideros*) i nocka orzęsionego (*Myotis emarginatus*) w Polsce. Znajdują się tu należące do największych w kraju kolonie rozrodcze obu tych gatunków. W okresie letnim przebywa tu ok. 20% monitorowanej populacji podkowca małego i ponad 50% znanej z nielicznych stanowisk populacji nocka

orzęsionego (*Myotis emarginatus*). Ponadto w obszarze znajduje się kilka kolonii rozrodczych nocka dużego. Wszystkie kolonie zlokalizowane są na strychach zabytkowych budynków sakralnych. W części obiektów występują tylko podkowce małe lub nocki duże, jednak niektóre z nich zamieszkałe są przez przedstawicieli dwóch, a nawet trzech gatunków. Strychy te stanowią również okresowe lub stałe schronienie dla pojedynczych osobników wielu innych gatunków nietoperzy.

Do najważniejszych zagrożeń należą: prace remontowe wykonywane w nieodpowiednich terminach i z wykorzystaniem niebezpiecznych dla ssaków środków konserwacji drewna, uszczelnianie budynków i zamykanie otworów wlotowych niezbędnych dla nietoperzy, wycinanie drzew i krzewów w otoczeniu schronień nietoperzy, na trasach przelotu oraz żerowiskach, iluminacja budynków będących schronieniami nietoperzy poprzez instalację reflektorów. Potencjalnym zagrożeniem jest też słabe rozpoznanie tego terenu pod kątem miejsc zimowania nietoperzy. Może się więc okazać, że przypadkowe zniszczenie zimowisk spowoduje utratę wartości obszaru.

Dla tego obszaru Natura 2000 określono szczegółowe cele ochrony i przystąpiono do zmiany zarządzenia w tym zakresie. Na dzień wydania decyzji został zakończony udział społeczeństwa zainicjowany obwieszczeniem OP.6320.7.18.2021.JSI z dnia 28 grudnia 2021 roku o sporządzeniu projektów zmian zarządzeń Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie w sprawie ustanowienia planów zadań ochronnych dla obszarów Natura 2000 Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego PLH120052 położonych na terenie gmin: Raciechowice, Łącko, Podegrodzie, Łososina Dolna, Jodłownik, Dobra, Limanowa (gmina miejska), Laskowa, Limanowa (gmina wiejska), Łukowica, Słupnice.

Szczegółowe cele ochrony dla obszaru Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego PLH120052 ujęto w załączniku nr 3 do niniejszej decyzji.

Obszar PLH120052 nie stanowi jednolitego, ciągłego obszaru, lecz jest podzielony na jedenaście enklaw. Najbliżej inwestycji znajduje się enklawa Szczyrzyc – Skrzydlna oraz enklawa Nowe Rybie – Szyk – Wilkowisko, które stanowią kolonie rozrodcze podkowca małego, nocka dużego i nocka orzęsionego na strychach kościołów w Szczyrzycu, Skrzydlniej, Nowym Rybiu, Szyku i Wilkowisku oraz klasztoru w Szczyrzycu. Na obszarze objętym ochroną przeważają lasy, grunty orne oraz sady. Największe skupiska drzewostanu występują w paśmie Cietnia, Kostrzy i w Paśmie Łososińskim, tereny te pełnią funkcję żerowisk nietoperzy, natomiast zieleń otaczająca sieć wodną pełni funkcje tras migracji nietoperzy przemieszczających się z kolonii rozrodczych na żerowiska, a także zimowiska.

Obszar Natura 2000 Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego PLH120052 zlokalizowany jest w odległości ok. 355 m od projektowanej linii kolejowej na odcinku od ok. km proj. 37+200 do ok. km proj. 39+100. Biorąc pod uwagę fakt iż większość przedsięwzięcia realizowana będzie w tunelu, zatem nie będzie konieczności usuwania zieleni wysokiej pełniącej funkcje żerowisk i/lub tras migracji dla nietoperzy, zatem nie przewiduje się możliwości znaczącego oddziaływania na przedmioty ochrony: podkowiec mały (*Rhinolophus hipposideros*), nocek orzęsiony (*Myotis emarginatus*) i nocek duży (*Myotis myotis*) będące przedmiotem ochrony. Na etapie budowy tunelu możliwe jest czasowe obniżenie poziomu wód gruntowych, co mogłoby mieć niekorzystny wpływ na siedliska, zwłaszcza leśne. Jednak najbliższe siedlisko podlegające ochronie, to kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagenion*) położone w odległości ok. 2,0 km na północny – wschód od terenu budowy tunelu T9, zatem nie przewiduje się możliwości negatywnego wpływu na te siedliska.

Obszar Uroczysko Łopień PLH120078 to obszar położony w Beskidzie Wyspowym, na terenie gminy Dobra, na północnym stoku góry Łopień. Obszar składa się z dwóch oddalonych od siebie części. W głównej części obszaru zlokalizowana jest Jaskinia Zbójecka (Grota Zbójecka), w drugiej części zlokalizowane są jaskinie Czarci Dół, Wietrzna Dziura, Jaskinia Złotopieńska wraz z występującym pasem skałek. Przedmiotami ochrony w obszarze są: torfowiska wysokie z roślinnością torfotwórczą (żywe), jaskinie nieudostępnione do zwiedzania, żyzne buczyny (*Dentario glandulosae-Fagenion*), bory i lasy bagienne (*Sphagno - Picetum*), podkowiec mały (*Rhinolophus hipposideros*), nocek orzęsiony (*Myotis emarginatus*), nocek bechsteina (*Myotis bechsteinii*). Jaskinia Zbójecka i inne są bardzo ważnym zimowiskiem podkowca małego (*Rhinolophus hipposideros*) w Beskidach. Hibernuje tu prawie cała populacja podkowca małego z Beskidu Wyspowego. Ponadto obszar stanowi jedno z nielicznych miejsc hibernacji nocka orzęsionego w Karpatach oraz najliczniejsze miejsce hibernacji nocka Bechsteina i jedno z najważniejszych miejsc rojenia w Polsce tych gatunków. Nietoperze występują tu również w okresie letnim. Ponadto na terenie obszaru występuje fragment torfowiska wysokiego, siedliska przyrodniczego szczególnie rzadko występującego w paśmie Beskidów. Na terenie Beskidu Wyspowego jest zaledwie kilka izolowanych stanowisk. W większości są to bardzo małe torfowiska, które utworzyły się w niszach osuwiskowych. Najciekawszym obiektem tego typu jest torfowisko na Łopieniu.

Głównymi zagrożeniami dla nietoperzy i ich siedlisk występujących w obszarze jest ograniczenie drożności otworów jaskiń lub ich całkowite zasłonięcie, celowe wybudowanie nietoperzy w okresie hibernacji, rozpalamie ognisk w pobliżu otworów jaskiń, biwakowanie wewnątrz obiektów i w sąsiedztwie otworów jaskiń, ponadto uszkodzenie zamknięcia kraty w otworze Jaskini Czarci Dół i kraty uniemożliwiającej penetrację części Jaskini Zbójeckiej, w której zimują nietoperze. Kolejnym zagrożeniem jest powstanie nowych otworów, przekopów, obejść istniejących zabezpieczeń. Może to prowadzić m.in. do zbyt częstej penetracji w okresie zimowym i zmiany warunków mikroklimatycznych jaskiń. Potencjalnymi zagrożeniami mogą być naturalne procesy osuwiskowe, zawalenie się jaskiń lub ich części, usuwanie drzew z najbliższego sąsiedztwa otworów jaskiń, istotne zmiany otoczenia otworów jaskiń, wzrost natężenia turystyki w jaskiniach, zniszczenie lub uszkodzenie kraty w otworze Jaskini Czarci Dół, w której zimują nietoperze. Innym potencjalnym zagrożeniem mogą być wielkopowierzchniowe wylesienia o charakterze naturalnym w obrębie masywu Łopienia. W przypadku torfowiska i boru bagienneho zagrożeniami są: obniżenie poziomu wód gruntowych, sukcesja wierzby na torfowisku oraz penetracja terenu przez ludzi. Zagrożenie to jest najbardziej istotne w przypadku torfowiska. Na siedlisku żyznych buczyn zagrożenie związane z penetracją turystyczną nie ma znaczącego wpływu, gdyż koncentruje się przy istniejącym szlaku oraz ścieżkach.

Dla tego obszaru Natura 2000 określono szczegółowe cele ochrony i przystąpiono do zmiany zarządzenia w tym zakresie, cele te zamieszczono w załączniku nr 3 do niniejszej decyzji.

Biorąc pod uwagę odległość obszaru Natura 2000 Uroczysko Łopień PLH120078 od terenu planowanych prac tj. ok. 3,9 km należy uznać, że nie zachodzą nawet potencjalne możliwości oddziaływania przedsięwzięcia na przedmioty i cele ochrony ww. obszaru.

Jednak na etapie budowy tuneli możliwe jest czasowe obniżenie poziomu wód gruntowych, co mogłoby mieć niekorzystny wpływ na siedliska, zwłaszcza tereny podmokłe, zadrzewienia nadrzeczne i leśne. Zadrzewienia te pełnią funkcje korytarzy migracyjnych łączących ze sobą dwie enklawy obszaru Natura 2000 Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego

PLH120052, na terenie których ochronie podlegają kolonie letnie i żerowiska, a także łączące te enklawy z obszarem Uroczysko Łopień PLH120078 na terenie którego hibernuje prawie cała populacja podkowca małego z Beskidu Wyspowego. Ponadto teren ten jest jednym z nielicznych miejsc hibernacji nocka orzęsionego w Karpatach oraz najliczniejszym miejscem hibernacji nocka Bechsteina. Jednocześnie obszar ten jest jednym z najważniejszych miejsc rojenia w Polsce ww. gatunków. Zatem kluczowe jest zachowanie powiązań pomiędzy ww. obszarami Natura 2000, dlatego nałożono konieczność monitoringu stanu siedlisk na etapie budowy tuneli T7 i T9 (możliwość obniżenia poziomu wód gruntowych), w celu ewentualnego podjęcia działań, aby zapobiec obniżaniu poziomu wód gruntowych, co w konsekwencji może powodować usychanie/obumieranie drzew pełniących funkcję korytarzy migracyjnych dla nietoperzy.

Analizując przedstawione powyżej informacje przyrodnicze wraz z zagrożeniami i celami działań ochronnych dla obszarów Natura 2000: Łososina PLH120087, Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego PLH120052, Uroczysko Łopień PLH120078, w odniesieniu do lokalizacji i zakresu planowanego przedsięwzięcia, uznano że w przedmiotowym przypadku realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje zniszczenia siedlisk przyrodniczych oraz nie wpłynie na liczebność populacji, zmniejszenie zasięgu występowania gatunków chronionych w ww. obszarach Natura 2000 czy zmniejszenie rozmiarów siedlisk gatunków w nich chronionych. Ponadto przewidziano działania zapobiegające wystąpieniu potencjalnego oddziaływania na obszar Łososina PLH120087, tj. nadzór ichtiologiczny na etapie prac na potoku Dopytyw z Sarek oraz działania zapobiegające możliwości wpływu na spójność sieci Natura 2000, tj. zachowanie powiązań ekologicznych pomiędzy obszarami Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego PLH120052, Uroczysko Łopień PLH120078, gdzie przewidziano działania monitorujące siedliska pełniące funkcje korytarzy migracyjnych, aby można było podjąć działania minimalizujące potencjalne nawet działania. Zatem należy uznać, że przy zastosowaniu powyższych działań monitorujących i minimalizujących realizacja przedmiotowej inwestycji nie będzie generować istotnych zagrożeń dla przedmiotów ochrony obszarów Natura 2000 Łososina PLH120087, Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego PLH120052, Uroczysko Łopień PLH120078, zatem nie będzie zagrożona realizacja celów działań ochronnych w zakresie utrzymania stanu siedlisk oraz stanu populacji poszczególnych gatunków w tych obszarach chronionych. Ponadto po zakończeniu realizacji inwestycji nasadzenia kompensacyjne winny tworzyć i/lub poszerzać istniejące trasy migracyjne wzmacniające strukturę korytarzy migracyjnych dla gatunków nietoperzy: podkowiec mały, nocek orzęsiony, nocek bechsteina pomiędzy enklawami obszarów Natura 2000 Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego PLH120052, Uroczysko Łopień PLH120078.

Najbliżej planowanych prac położonym pomnikiem przyrody jest drzewo, które znajduje się po lewej stronie obszaru inwestycji w odległości ok. 1180 m od torów (na wysokości km proj. ok. 32+854 linii kolejowej nr 622), jest to dąb szypułkowy (*Quercus robur*), o pierścienicy 70 cm i wysokości 17 m o kodzie PL.ZIPOP.1393.PP.1207042.1145. Biorąc pod uwagę odległość od miejsca planowanych prac, nie przewiduje się możliwości wystąpienia oddziaływań na ten obiekt.

Uzasadnieniem konieczności znacznej wycinki zieleni wysokiej jest bezpieczeństwo poruszających się pociągów, co jest jednoznacznie obowiązkiem określonym w przepisach. Wycinkę tę należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków (czyli poza okresem od 1 marca do 15 października), a jeżeli nie będzie to możliwe (np. ze względu na przyjęty harmonogram prac lub rozwiązania techniczne) dopuszcza się usunięcie drzew i krzewów w okresie lęgowym

ptaków pod nadzorem specjalisty ornitologa, który w dniu planowanej wycinki dokona oględzin pod kątem obecności lęgów ptaków. W przypadku stwierdzenia gniazd lub lęgów – prace zostaną wstrzymane i odbywać się będą kontrole do czasu wyprowadzenia tychże lęgów, kiedy to prace będą mogły być podjęte. Dodatkowo drzewa przeznaczone do usunięcia o obwodzie pnia powyżej 50 cm należy prowadzić pod nadzorem: chiropterologa i entomologa, z zachowaniem szczególnej uwagi przy drzewach dziuplastych, spękaniach pni oraz odstających fragmentach kory, które mogą być wykorzystywane jako miejsca zimowania nietoperzy lub siedliska owadów podlegających ochronie.

Ze względu na fakt, iż przedmiotowa inwestycja wiązać się będzie z wycinką znacznej ilości drzew i krzewów, tj. maksymalnie ok. 12 500 szt. drzew oraz ok. 246 000 m² krzewów, w ramach zachowania różnorodności biologicznej, siedlisk ptaków i nietoperzy, a także zachowania terenów biologicznie czynnych ważnych np. w okresach występowania deszczy nawalnych czy okresów suszy należy nasadzić drzewa i krzewy w ilości ok. 4 800 szt. drzew co odpowiada ilości drzew usuwanych w odległości ponad 6 m od dolnej krawędzi nasypu oraz należy nasadzić ok. 56 500 m² krzewów, co odpowiada 50 % ilości krzewów usuwanych w odległości ponad 6 m od dolnej krawędzi nasypu; nasadzenia należy zakończyć do końca 1 roku po ukończeniu budowy; nasadzenia winny być wykonane w miarę możliwości w pobliżu zlikwidowanych zadrzewień, materiałem nasadzeniowym zgodnym ze składem gatunkowym siedlisk występujących na tym terenie. Zaleca się, aby były to nasadzenie w obrębie cieków wodnych, gatunkami charakterystycznymi dla siedliska łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnnetum glutinoso-incane*) i olsy źródliskowe.

Z fazą realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia związane jest ryzyko uszkodzeń systemu korzeniowego oraz kory drzew i krzewów rosnących w bezpośrednim sąsiedztwie planowanych prac. Szczególną uwagę trzeba zwrócić na drzewa nie przeznaczone do usunięcia, które rosną w bezpośrednim sąsiedztwie pasa budowy, prace należy prowadzić tak, aby nie spowodować ich uszkodzenia, zwłaszcza otarć kory i uszkodzeń systemu korzeniowego. W tym wypadku stosowane będą specjalne osłony dla poszczególnych drzew. Miejsca o wysokich walorach przyrodniczych tj. miejsca występowania wartościowych pod względem środowiskowym siedlisk przyrodniczych: łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnnetum glutinoso-incane*) i olsy źródliskowe, a także stanowiska występowania roślin chronionych: goryczki trojeściowej (*Gentiana asclepiadea*) w km 37+145 strona lewa, pierwiosnka wyniosłogoy (*Primula elatior*) i wawrzynka wilczełyko (*Daphne mezereum*) i mszaka: biczyca trójwłóknista (*Bazzania trilobata*) oraz grzyba pustułka rurkowata (*Hypogymnia tubulosa*) w km 35+939 strona prawa – należy oznaczyć, zabezpieczyć przed zniszczeniem.

Określono również warunki mające na celu ochronę zwierząt przed nieumyślnym ich zabijaniem w trakcie realizacji przedsięwzięcia. Narzucone działania minimalizujące (lokalizacja zaplecza budowy, dróg tymczasowych poza siedliskami stanowiącymi miejsca rozrodu i przebywania płazów, prowadzenie nadzoru herpetologicznego przez cały okres aktywności gadów i płazów od połowy marca do połowy listopada) na całym odcinku winny zapewnić maksymalną ochronę ich siedlisk.

W granicach zakresu inwestycji znajdują się również cieki, które przecinają linie kolejową. W początkowym fragmencie sam zakres inwestycji przecinany jest przez niewyróżniony ciek bez nazwy. Na odcinku H wzdłuż linii kolejowej w różnych odległościach przebiega ciek wyróżniony o nazwie Stróża. W zakres przedsięwzięcia wchodzi fragmenty

cieku zlokalizowane na odcinkach od ok. km proj. 33+475 do 33+545, od 33+665 do 33+680, 33+950 do 34+050 oraz na odcinku od ok. km proj. 34+170 do ok. km proj. 34+700 LK 622 ciek trzykrotnie przecina zakres inwestycji. Potok Markuszowski, stanowiący prawy dopływ potoku Stróża, również przebiega równolegle do linii kolejowej. W zakres przedsięwzięcia wchodzi fragmenty Potoku Markuszowskiego zlokalizowane na odcinkach od ok. km proj. 34+460 do ok. km proj. 34+780, od ok. km proj. 34+960 do ok. km proj. 35+095 oraz w ok. km proj. 35+280. W ok. km proj. 34+700 Potok Markuszowski znajduje się w kolizji z rozwiązaniami projektowymi tunelu (rejon wlotu) i wymagać będzie korekty koryta. W ok. km proj. 38+980 LK 622 w zakres inwestycji wchodzi także niewielki fragment cieku wyróżnionego o nazwie Dopływ z Sarek jednakże na tym odcinku cieku nie są planowane prace hydrotechniczne w zakresie prac realizacyjnych odcinka H.

W trakcie prowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej nie było możliwości wykonania odłowów ryb w ciekach występujących w rejonie analizowanego odcinka linii kolejowej. Wody było bardzo mało lub znikła na niektórych odcinkach. Nie stwierdzono występowania ryb w ciekach poprzez bezpośrednie obserwacje. W sąsiedztwie potoku Dopływ z Sarek stwierdzono obecność żerowania wydry, jednak nie były to resztki ryb. Przyjęto zatem, że ślady te związane były z migracją pokarmową wydry, której stałe miejsce bytowania mogło być niedaleko płynącej rzeki Łososina (ok 400 m na południe od stwierdzonego miejsca żerowania). Wydry w trakcie migracji pokarmowych mogą przemieszczać się na znaczne odległości od miejsca ich stałego pobytu.

Na analizowanym odcinku znaczna część linii kolejowej będzie przebiegać w tunelach, nie naruszając struktury środowiska. Ponadto w ramach inwentaryzacji przyrodniczych nie stwierdzono występowania siedlisk płazów, ani występowania gatunków tej grupy zwierząt. Na wysokości km 36+435 zinventaryzowano jedynie jednego przedstawiciela żaby trawnej (*Rana temporaria*), która najprawdopodobniej pojawiła się w wyniku dyspersji sezonowej.

Realizacja prac budowlanych zawsze wiązać się będzie z zagrożeniem wystąpienia przypadków nieumyślnego zabijania zwierząt. Zjawisko to może być wynikiem zajęcia terenu oraz prac związanych z przygotowaniem placu budowy, wykonywaniem robót ziemnych na obszarach o warunkach siedliskowych dogodnych do rozrodu i wychowu młodych, budową obiektów budowlanych, a także wycinką drzew i krzewów w okresie wegetacyjnym. Mając na uwadze powyższe analizowano zasadność skutecznego zabezpieczenia placu budowy, przed przedostaniem się na jego teren małych zwierząt, w tym płazów. Za zasadne tut. organ uznał wprowadzenie do decyzji obowiązku zastosowania rozwiązań chroniących małe zwierzęta. Zgodnie z zasadą przeczności, w sytuacji wystąpienia intensywnej migracji płazów należy zabezpieczyć place budowy, wygradzeniem tymczasowym, mającym na celu ochronę przed przedostawaniem się płazów i gadów w obręb prowadzonych prac budowlanych. Przyjęto, bowiem, że nie można wykluczyć możliwości pojawienia się płazów i gadów w obrębie inwestycji podczas prowadzenia prac, szczególnie podczas ich migracji. Zapobieganie to przypadkom zabijania zwierząt w czasie budowy, bowiem w okresie prowadzenia prac i tak ta migracja zostanie zakłócona. Natomiast prace ziemne na etapie realizacji przedsięwzięcia prowadzić mogą do powstawania okresowych (podlegających likwidacji w wyniku dalszych prac budowlanych) zagłębień terenowych wypełnionych wodą, które mogą być spontanicznie zajmowane przez gatunki zwierząt wykorzystujące tego rodzaju siedliska do rozrodu - głównie płazy. W związku z powyższym, w celu zminimalizowania strat w populacjach ww. grupy zwierząt, w decyzji wskazano na konieczność prowadzenia prac w sposób zapobiegający powstawaniu zastoisk i zalewisk oraz obowiązek wygradzenia głębokich wykopów. Mając

jednak na względzie technologię i zakres robót, a także możliwe do wystąpienia warunki atmosferyczne (np. okresy długotrwałych opadów), nie zawsze jest możliwe uniknięcie powstawania zagłębień wypełnionych tymczasowo wodą, dodatkowo wprowadzono obowiązek odłowienia i przeniesienia poza strefę zagrożenia osobników dorosłych i form rozwojowych płazów stwierdzonych w tego rodzaju zagłębieniach.

Na etapie eksploatacji rozwiązaniem minimalizującym efekt barierowy, śmiertelność płazów będzie przede wszystkim stosowanie odwodnienia z wykorzystaniem rowów trawiastych lub szczelnej kanalizacji z wykorzystaniem płytkich korytek, zapewniających zwierzętom swobodne przemieszczanie się w poprzek torowiska.

Terenami newralgicznymi na przebiegu przedsięwzięcia są odcinki korytarzy ekologicznych przecinanych przez linię kolejową. Analiza oddziaływania projektowanej inwestycji na drożność regionalnych oraz ponadregionalnych korytarzy ekologicznych wykazała, że funkcje ekologiczne tych struktur zostaną zachowane. Nie przewiduje się wygrodzeń linii kolejowej, co przy jednoczesnym zastosowaniu działań minimalizujących efekt barierowy poprzez m.in. dostosowanie budowanych obiektów do migracji zwierząt zapewni drożność korytarzy migracji. Ponadto określono również lokalizację obiektów inżynierskich, które będą dostosowane do zachowania migracji zwierząt (w tym z uwzględnieniem współczynnika ciasnoty względnej) - zlokalizowane one będą w następujących kilometrażach projektowanych: w km proj. 36+460, 36+455 (km 0+436 drogi D5H) oraz w km proj. 40+807 dla płazów. Sposób zagospodarowania terenu w ich rejonie ma umożliwić wchodzenie i przemieszczanie się zwierząt. W decyzji wskazano na konieczność stosowania rozwiązań sprzyjających aktywnemu wykorzystaniu obiektów mostowych i kolejowych po ich budowie przez zwierzęta np. poprzez maksymalne wprowadzenie roślin w otoczeniu obiektów inżynierskich.

Wskazano również na konieczność zapewnienia nadzoru przyrodniczego w trakcie realizacji przedsięwzięcia, prowadzonego przez właściwych specjalistów, celem kontrolowania sposobu prowadzenia prac budowlanych pod kątem wypełnienia obowiązków wynikających z uzyskanych decyzji. Nadzór powinien zostać zobowiązany do prowadzenia systematycznych badań i kontroli stanu środowiska przez cały okres realizacji inwestycji. W zakresie nadzoru przyrodniczego jest zapewnienie, by wszystkie prace prowadzone były z poszanowaniem ochrony gatunkowej.

W świetle art. 52 ustawy o ochronie przyrody ochronie podlegają siedliska występowania chronionych gatunków roślin i zwierząt. Zgodnie z tym przepisem zabrania się niszczenia ich gniazd, nor, legowisk, żeremi, tam, tarlisk, zimowisk i innych schronień. Zaznaczyć należy, że w rozumieniu art. 5 pkt 18 ww. ustawy siedliskiem przyrodniczym jest obszar występowania roślin, zwierząt lub grzybów w ciągu całego życia lub dowolnym stadium ich rozwoju. W przypadku konieczności zniszczenia siedlisk gatunków chronionych lub naruszenia obowiązujących wobec nich zakazów to naruszenie tego zakazu wymaga uzyskania, w trybie art. 56 ust. 2 ww. ustawy, zgody regionalnego dyrektora ochrony środowiska i zgodę tą należy uzyskać przed przystąpieniem do robót powodujących to naruszenie.

W niniejszej decyzji nałożono na Inwestora obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko z uwagi na rodzaj, skalę oraz charakter przedsięwzięcia oraz na możliwość wystąpienia w trakcie projektowania istotnych różnic w przedstawionych

wstępnych rozwiązaniach projektowych. W ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko należy zweryfikować zastosowane rozwiązania techniczne służące ochronie gatunków roślin i zwierząt oraz siedlisk przyrodniczych, a także rozwiązania zastosowane w rejonie obszarów chronionych pod względem oddziaływania akustycznego.

W ocenie organu zebrany materiał pozwolił na określenie środowiskowych uwarunkowań dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

W myśl art. 82 UUOŚ w niniejszej decyzji po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko określono:

- 1) rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia,
- 2) warunki wykorzystywania terenu w fazie realizacji i eksploatacji (użytkowania),
- 3) wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o pozwoleniu na realizację inwestycji.

Zgodnie z art. 82 ust. 1 pkt 5 UUOŚ organ stwierdził konieczność przedstawienia analizy porealizacyjnej, określając jej zakres i termin przedstawienia oraz wskazując inne organy, którym także należy ją przedstawić.

W decyzji określono warunki w fazie realizacji i eksploatacji (użytkowania) przedsięwzięcia oraz wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 UUOŚ, w szczególności w zakresie: zabezpieczenia powietrza atmosferycznego, zabezpieczenia przed hałasem (ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska - Dz. U. z 2020 r. poz. 1219 z późn. zm.); zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego (ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. - Prawo wodne - Dz. U. z 2021 r. poz. 624 z późn. zm.), ochrony przed odpadami (ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach – Dz. U. z 2021 r. poz. 779 z późn. zm.); ochrony środowiska przyrodniczego (ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody - Dz.U.2022.916 t.j. oraz ustawa Prawo ochrony środowiska). Zgodnie z art. 82 ust. 1 pkt 5 UUOŚ organ stwierdził konieczność przedstawienia analizy porealizacyjnej, określając jej zakres i termin przedstawienia oraz wskazując inne organy, którym także należy ją przedstawić.

Nałożono obowiązek działań obejmujących zapobieganie, ograniczanie oraz monitorowanie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

W niniejszej decyzji stwierdzono konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o pozwoleniu na realizację inwestycji, gdyż posiadane na etapie wydawania niniejszej decyzji dane na temat przedsięwzięcia wymagają doszczegółowienia. Zajmując stanowisko w przedmiocie konieczności przeprowadzenia ponownej oceny przedsięwzięcia na środowisko wzięto również pod uwagę rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, obszar jego oddziaływania, jego powiązania z innymi przedsięwzięciami oraz możliwość jego oddziaływania na wszystkie formy ochrony przyrody. Uwzględniono, zatem wszystkie przesłanki, o których mowa w art. 82 ust. 2 UUOŚ stwierdzając równocześnie, że przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie wymagało przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko na etapie wydania decyzji o pozwoleniu na budowę.

Nie określono wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, gdyż przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska.

Nie określono wymogów w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko, ponieważ ze względu na znaczną odległość od granic państwa oraz charakter przedsięwzięcia, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania poza granice Rzeczypospolitej Polskiej, a co za tym idzie nie przeprowadzono postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z art. 62 ust. 1 UUOŚ w trakcie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko zostały zbadane również poniższe zagadnienia:

- bezpośredni i pośredni wpływ danego przedsięwzięcia na:
 - a) środowisko oraz ludność, w tym zdrowie i warunki życia ludzi,
 - b) dobra materialne,
 - c) zabytki,
 - d) krajobraz, w tym krajobraz kulturowy,
 - e) wzajemne oddziaływanie między elementami, o których mowa wyżej,
 - f) dostępność do złóż kopalin;
- ryzyko wystąpienia poważnych awarii oraz katastrof naturalnych i budowlanych;
- możliwości oraz sposoby zapobiegania i zmniejszania negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko;
- wymagany zakres monitoringu.

Warunki, wymagania i działania zawarte w niniejszej decyzji są sformułowane na podstawie danych zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz jego uzupełnieniach, które zostały w toku postępowania wnikliwie zweryfikowane.

Analiza przedłożonego wniosku oraz raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko wraz z aneksem wskazuje, że przy spełnieniu warunków zawartych w niniejszej decyzji zamierzone do realizacji przedsięwzięcie nie będzie powodowało ponadnormatywnych uciążliwości dla środowiska.

Zgodnie z art. 82 ust. 3 UUOŚ charakterystyka przedsięwzięcia została zawarta w załączniku do niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W związku z powyższym, orzeczono jak w sentencji.

P o u c z e n i e

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (00-922 Warszawa, ul. Wawelska 52/54) za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia (art. 127 § 1 i 2 k.p.a. oraz art. 129 § 1 i 2 k.p.a.). Wniesienie odwołania w terminie wstrzymuje wykonanie decyzji (art. 130 § 2 k.p.a.).

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania, składając stosowne oświadczenie organowi, który decyzję wydał, nie później niż w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji (art. 127a § 1 k.p.a.).

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 (art. 127a § 2 k.p.a.). Skutkiem zrzeczenia się odwołania jest niemożność zaskarżenia decyzji do organu odwoławczego i wniesienia skargi do sądu administracyjnego.

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

Od niniejszej decyzji uiszczono opłatę skarbową w wysokości 205 zł.

**Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Krakowie
mgr Małgorzata Mordarska-Duda
Zastępca Regionalnego Dyrektora
Regionalny Konserwator Przyrody
/podpis elektroniczny/**

Otrzymują:

1. Pełnomocnik Inwestora,
2. Pozostałe strony postępowania zawiadamiane w trybie art. 49 Kpa,
3. OO.MSl. a/a.

Do wiadomości:

1. Małopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Krakowie – epuap,
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie – epuap.
3. Organ ochrony środowiska zgodnie z art. 86a ustawy UUOŚ.