



# BURMISTRZ MIASTA LIMANOWA

34-600 LIMANOWA, ul. Jana Pawła II 9, tel. 18/ 337-20-54

Nasz znak: ZP.6220.9.2023

Limanowa 7 listopada 2025r.

## DECYZJA

### o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust.1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 80, art. 82 i art. 85 ust.1, ust.2 pkt 1 i ust.3 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. z 2024 roku poz. 1112 ze zm.) oraz art. 104, art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks Postępowania Administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2024 roku poz.572 ze zm.) po rozpatrzeniu wniosku Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad , działającego przez pełnomocnika pana Michała Duraja ,o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

### ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na Budowie obwodnicy Limanowej w ciągu drogi krajowej DK28, według wariantu W1A.

#### I. Określam:

##### 1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy Limanowej w ciągu drogi krajowej DK28, według wariantu W1A o długości około 5,4 km. Projektowana obwodnica Limanowej w ciągu DK28 położona jest w województwie małopolskim, powiecie limanowskim w gminie miasto Limanowa ( po stronie południowo wschodniej miasta Limanowa ) i będzie miała następujące wstępne parametry techniczne: klasa drogi – GP, przekrój 1x2, pas ruchu o szerokości 3,50m , jezdnia o szerokości 7,0m.

Wariant 1A rozpoczyna się jako włączenie do istniejącej drogi Krajowej nr 28 w km około 107+800. Na początkowym przebiegu trasy odchodzi w kierunku południowo – wschodnim równolegle do ulicy Piłsudskiego, przechodząc przez tereny rolnicze i tereny częściowo zalesione, przecina ulice: Łokietka i Lipową omijając większość zabudowań mieszkalnych. Następnie krzyżuje się z ulicami : Małachowskiego , Owocową, Biedronia , Grunwaldzką, Podlipowę, za którymi planowaną estakadą nad ul.: Piastowską, Sikorskiego, ciekłem Sowlinka i drogą powiatową K1609 ( ul. Józefa Marka) obwodnica

wkracza w teren zabudowy mieszkaniowej o przewadze budynków jednorodzinnych. Następnie obejmuje kierunek wschodni i krzyżuje się z ulicami Marszałkowicza I Żwirki i Wigury (droga powiatowa K1610). W km 4+200 obwodnica estakadą przechodzi nad Potokiem Jałowieckim a następnie nad ulicą Wiejską. W dalszej części trasa krzyżuje się z drogami gminnymi ulicą Jabłowiecką i Walecznych i włącza się w istniejącą drogę krajową Nr 28 ( ul. Kościuszki) w km około 113+240. Połączenia z siecią dróg istniejących zostaną zrealizowane poprzez skrzyżowania - Nr 1 w km 0+000 DK28 (Krakowska), Nr 2 w km 1+742,10 K340261-1( Grunwaldzka), Nr 3 w km 3+646 K1609 (Żwirki i Wigury) i Nr 4 w km 5+208,74 DK28(Kościuszki) ul. Walecznych.

W ramach przedsięwzięcia planuje się m. in.: budowę w/w skrzyżowań, przebudowę istniejących dróg powiatowych i gminnych i drogi krajowej w miejscu lokalizacji skrzyżowań , budowę pozostałych dróg serwisowych(dojazdowych), budowę obiektów Inżynierskich – wiaduktów , estakad , mostów i przepustów pełniących jednocześnie funkcję przejść dla zwierząt oraz niepełniących takiej funkcji; budowę systemu odwodnienia jezdni; budowę i przebudowę kanalizacji deszczowej (w tym zbiorników retencyjnych), budowę oświetlenia, przebudowę sieci kanalizacji sanitarnej, przebudowę istniejącej sieci wodociągowej, przebudowę istniejących sieci gazowych, przebudowę sieci telekomunikacyjnych, przebudowę napowietrznych i kablowych linii elektroenergetycznych średniego i niskiego napięcia, budowę kanału technologicznego, budowę elementów organizacji ruchu i bezpieczeństwa ruchu drogowego, wycinkę drzew i krzewów , wykonanie wyburzeń budynków mieszkalnych i gospodarczych, wykonanie urządzeń ochrony środowiska (m.in. wyгородzeń ochronno naprowadzających dla płazów, wykonanie ekranów akustycznych, wykonanie ekranów antyhałasowych, wykonanie nasadzeń zieleni).

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

- 2.1 Pas zajęty pod plac budowy ograniczyć do niezbędnego minimum.
- 2.2 Zaplecze budowy, miejsca składowania materiałów budowlanych i odpadów, a także bazy materiałowo-sprzętowej należy lokalizować;
  - 2.2.1 w obrębie terenów przekształconych antropogenicznie, lecz nie bliżej niż 50 m od zabudowy mieszkaniowej,
  - 2.2.2 poza terenem stwierdzonych siedlisk przyrodniczych oraz cennych stanowisk fauny i flory (w odległości min. 50 m),
  - 2.2.3 poza bezpośrednim sąsiedztwem drzew (w odległości minimum 2 m od rzutu korony drzew) oraz min. 10 m od pomników przyrody,
  - 2.2.4 w odległości min. 50 m od stref ochronnych ujęć wód, miejsc płytkiego zalegania zwierciadła wód, zbiorników wodnych,

2.3 Teren zaplecza budowy, miejsca postojowe maszyn i urządzeń oraz miejsca magazynowania materiałów budowlanych i odpadów należy zorganizować w sposób zapewniający ochronę środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem. Nawierzchnie placów postojowych dla maszyn, środków transportu, miejsc magazynowania odpadów, materiałów budowlanych należy wykonać jako szczelne. Teren powierzchni szczelnych należy zabezpieczyć przed spływami wód opadowych bezpośrednio do gruntu poprzez wyposażenie w system ujmowania i odprowadzenia wód opadowych z możliwością ich oczyszczania lub magazynowania, w przypadku ich ponadnormatywnego zanieczyszczenia.

2.4 Rejon prowadzonych prac, zaplecza socjalno-biurowe, miejsca postoju i tankowania maszyn i pojazdów pracujących na budowie, miejsca przechowywania materiałów niebezpiecznych (np. paliwa, materiały smarne, rozpuszczalniki, farby) oraz miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych należy zabezpieczyć w odpowiednią ilość sorbentów przeznaczonych do zbierania rozlewów. Ewentualne wycieki oraz skażony substancjami materiał i grunt powinny być zostać niezwłocznie usunięte i przekazane specjalistycznej firmie posiadającej stosowne zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie gospodarowania odpadami niebezpiecznymi.

2.5 Drogi technologiczne, dojazdy, place postojowe, zaplecze budowlane, miejsca postoju maszyn i ich tankowania, miejsca magazynowania odpadów itp. powinny być tak zlokalizowane i rozwiązane, by nie ingerowały w cenne siedliska przyrodnicze i istniejące zadrzewienia oraz poza miejscami, w których mogłoby dojść do skażenia wód. Pojazdy budowlane, w tym maszyny budowlane powinny poruszać się wyłącznie po wyznaczonych szlakach transportowych.

2.6 Na cały okres budowy od momentu rozpoczęcia prac przygotowawczych, aż do oddania drogi do użytkowania i wykonania wszystkich prac kompensacyjnych ustanowić nadzór przyrodniczy w składzie minimum: botanik/fitosocjolog, ornitolog, teriolog, herpetolog, ichtiolog, chiropterolog legitymujących się wiedzą i doświadczeniem w nadzorowaniu tego typu prac. Rolą nadzoru powinno być czuwanie nad właściwym przebiegiem prowadzonych prac, wykrywanie zagrożeń dla przyrody ujawniających się w toku prac i znajdowanie rozwiązań minimalizujących negatywne oddziaływanie prowadzonych prac i nadzór nad ich realizacją.

2.7 Przygotowanie terenu budowy oraz roboty budowlano-montażowe prowadzić pod nadzorem przyrodniczym. Do zadań nadzoru przyrodniczego należeć będzie m.in.: zabezpieczanie terenu przed przenikaniem zwierząt w celu uniknięcia śmiertelności, sprawdzanie czy na placu budowy nie pojawiły się chronione gatunki grzybów, roślin i zwierząt. Zabezpieczanie stwierdzonych okazów/osobników, przenoszenie poza teren budowy, uzyskiwanie derogacji, sprawdzenie zajętości drzew i krzewów przez ptaki, owady i nietoperze bezpośrednio przed planowaną wycinką, sprawdzenie zajętości budynków przez ptaki i nietoperze przed wyburzeniem, nadzór nad pracami

w okresach istotnych dla poszczególnych grup zwierząt (np. lęgów, tarła, rozrodu, migracji).

2.8 W zakresie ochrony gleby i powierzchni ziem należy;

2.8.1 przed przystąpieniem do wykonywania prac (przed pierwszym zdjęciem wierzchniej warstwy gleby) teren budowy skontrolować pod kątem występowania gatunków inwazyjnych roślin. W przypadku stwierdzenia przez nadzór przyrodniczy występowania gatunków inwazyjnych w obrębie inwestycji, przed rozpoczęciem prac budowlanych, należy usunąć rośliny metodą mechaniczną w granicach placu budowy — np. koszenie ręczne (kosa tradycyjna, kosa spalinowa, maczeta, sekator). Podczas budowy, jeżeli zajdzie taka konieczność koszenie należy powtarzać a następnie dokładnie zebrać skoszoną biomasę wywieźć i zutylizować. Po każdorazowym koszeniu wykopać części podziemne roślin, a następnie dokładnie zebrać korzenie, przetransportować i zutylizować. Ziemię zawierającą diaspory, czy inne elementy inwazyjnych gatunków roślin, które umożliwiają rozmnażanie i odtworzenie populacji przekazać jako odpad i nie wykorzystywać w celu uporządkowania terenu. Klasyfikację przydatności ziemi do powtórnego wykorzystania w kontekście występowania elementów roślin inwazyjnych powinien wykonać nadzór botaniczny. Nie należy przemieszczać mas ziemnych zawierających elementy roślin inwazyjnych, za wyjątkiem przemieszczania w celu ich utylizacji. Po przeprowadzeniu wyżej wymienionych zabiegów teren należy obsiać rodzimymi gatunkami zielnymi,

2.8.2 przed rozpoczęciem prac budowlanych zebrać wierzchnią warstwę gleb (poziom próchniczny, oznaczany w gleboznawstwie symbolem A), następnie zebraną warstwę złożyć w pryzmach. Pryzmy muszą znajdować się w miejscach nienarażonych na mechaniczne zniszczenie (np. poprzez rozjeżdżanie przez pojazdy budowy i inne maszyny budowlane), a także w miejscach nie narażonych na negatywne działanie czynników abiotycznych (np. światło, opady atmosferyczne). Tak zdeponowaną wierzchnią warstwę gleby należy w pierwszej kolejności wykorzystać do rekultywacji terenów w sąsiedztwie drogi, zwłaszcza do odtworzenia warstwy glebowej w miejscach przeznaczonych do nasadzeń roślinności drzewiastej i krzewiastej,

2.8.3 w sytuacji wystąpienia awarii, wskutek której grunt zostanie zanieczyszczony, niezwłocznie usunąć zanieczyszczone warstwy ziemi i przekazać specjalistycznej firmie posiadającej stosowne zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie gospodarowania odpadami niebezpiecznymi,

2.8.4 zminimalizować powierzchnie przeznaczone pod zaplecze budowy, miejsca gromadzenia odpadów i materiałów, a po zakończeniu budowy teren uporządkować i rekultywować,

2.8.5 zorganizować zaplecze budowy w sposób eliminujący zagrożenie przedostania się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo – wodnego.



## 2.9 W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego:

2.9.1 odwodnienie wykopów budowlanych należy wykonać tak, aby wyeliminować wystąpienie zmian stosunków wodnych, czy niekorzystnych zjawisk w przestrzeni gruntowo-wodnej poza terenem inwestycji (np. osiadanie), z uwzględnieniem ekosystemów i gatunków zależnych m.in. od występowania i dynamiki wód podziemnych. W dolinach cieków zaleca się stosowanie ścianek szczelnych lub rozwiązań równorzędnych. Czas prac odwodnieniowych, a także szerokość i głębokość wykopów należy ograniczyć do minimum. Prace związane z wykonywaniem wykopów i ich odwadnianiem należy prowadzić pod nadzorem geologa/hydrogeologa,

2.9.2 należy zaplanować i stosować rozwiązania i metody chroniące wody powierzchniowe przed przedostaniem się substancji chemicznych, odpadów i makrozawiesin do wód powierzchniowych, np. poprzez wygradzenie przegrodami przeciwmulowymi lub płótkami z geowłókniny, zastosowanie mat i folii zabezpieczających oraz prowadzenie prac z brzegu cieku,

2.9.3 prace prowadzone w sąsiedztwie cieków i rowów melioracyjnych należy realizować z zastosowaniem rozwiązań technicznych i organizacyjnych zabezpieczających przed niszczeniem brzegów, zwężeniem koryta, ograniczeniem swobodnego przepływu wód, zasypywaniem cieku,

2.9.4 przy wykonywaniu prac związanych z planowaną przebudową niżej wym. cieków wraz z umocnieniami brzegów:

1. ciek bez nazwy nr 5 w km DK28 0+755 na dł. przebudowy ok. 93 m stosując umocnienie typu 1 (obsiew mieszanka traw na humusowaniu gr. 15 cm) na dł. 83 m i typu 2 (narzut kamienny z kamienia hydrotechnicznego średnicy 100 - 200 mm grubości min. 30 cm układany na geowłókninie, narzut kamienny układany na dnie oraz do wysokości 10 cm powyżej rzędnej wody Q50%, powyżej narzutu kamiennego zastosuje się obsiew mieszanką traw na humusowaniu gr. 15 cm) na dł. 10 m,
2. ciek bez nazwy nr 6 w km DK28 0+784 na dł. przebudowy ok. 844 m stosując umocnienie typu 1 na dł. 824 m i typu 2 na dł. 20 m,
3. ciek bez nazwy nr 7 w km DK28 1+207 na dł. przebudowy ok. 88 m stosując umocnienie typu 1 na dł. 78 i typu 2 na dł. 10 m,
4. ciek bez nazwy nr 7.1 w km DK28 1+273 na dł. przebudowy ok. 84 m stosując umocnienie typu 1 na dł. 74 i typu 2 na dł. 10 m,
5. ciek bez nazwy nr 9 w km DK28 1+557 na dł. przebudowy ok. 85 m stosując umocnienie typu 1 na dł. 75 i typu 2 na dł. 10 m,
6. ciek bez nazwy nr 9.2 w km DK28 3+097 na dł. przebudowy ok. 123 m stosując umocnienie typu 1 na dł. 113 i typ 2 na dł. 10 m,
7. ciek bez nazwy nr 9.3 w km DK28 4+377 na dł. przebudowy ok. 230 m stosując umocnienie typu 1 na dł. 230 m,
8. ciek bez nazwy nr 12 w km DK28 4+985 na dł. przebudowy ok. 160 m stosując umocnienie typu 1 na dł. 160,

należy stosować oszczędne gospodarowanie terenem, co oznacza, że przebudowa cieków wodnych oraz umocnienia dna i brzegów mogą być wykonane tylko na długości niezbędnej do zapewnienia stabilności projektowanej drogi i infrastruktury z nią powiązanej, prace te należy prowadzić z brzegu, a ingerencja w koryto jest dopuszczalna tylko wówczas, gdy ze względów technologicznych nie będzie innej możliwości wykonania tych prac,

2.9.5 do umocnienia koryt cieków należy zastosować materiały naturalne (kamień, drewno). Dopuszcza się stosowanie koszy siatkowo-kamiennych i gabionów wyłącznie w uzasadnionych technologicznie przypadkach, np. braku miejsca. Zastosowane umocnienia nie mogą kaleczyć zwierząt, utrudniać im migracji, ani tworzyć dla nich pułapek. Sposób wykonania umocnień należy uzgodnić z nadzorem przyrodniczym,

2.9.6 niezbędne prace w korytach cieków naturalnych wskazanych w pkt. 2.9.4 nin. decyzji oraz na innych ciekach naturalnych na których mogą być wykonane elementy obiektów inżynierskich, przeprowadzać poza okresami rozrodu lokalnej ichtiofauny. Dotyczy to nie tylko stwierdzonych chronionych gatunków ryb (brzanka, głowacz pręgopłetwy, jelec, kleń, kielb, piekielnica, pstrąg potokowy, strzelba potokowa, śliz, świnka, ukleja), ale wszystkich rodzimych gatunków występujących w obrębie planowanej inwestycji. W przypadku stwierdzenia przez ichtiologa tarlisk, miejsc inkubacji ikry, schronień larw lub narybku ryb lub/i minogów – stosować się do wskazań ichtiologa. Ichtiolog powinien wskazać termin rozpoczęcia prac i udokumentować zaistniałą sytuację. W przypadku stwierdzenia przez ichtiologa w korytach cieków obecności chronionych gatunków, prace należy wstrzymać do czasu uzyskania stosownych zezwoleń na odstępstwa od zakazów w stosunku do gatunków chronionych,

2.9.7 prace na ciekach naturalnych prowadzić odcinkowo, w niepokrywających się terminach, w celu eliminacji oddziaływań skumulowanych związanych ze zmętnianiem wód. O terminach i planowanych do wykonania działaniach w korytach cieków poinformować właściwy terytorialnie obwód rybacki,

2.9.8 w celu zapewnienia swobodnego przepływu wód w korytach cieków dopuszcza się czasowe przystosowanie części istniejącego koryta do prowadzenia wód tj. dzielenie koryta za pomocą przegród pionowych wbijanych w podłoże (np. grodzy, ścianek szczelnych), co umożliwi bezpieczne przeprowadzenie wód w cieku,

2.9.9 grodze w korycie cieku przy budowie podpór mostowych oraz innej infrastruktury np. murów oporowych należy stosować tylko tam, gdzie jest to konieczne, z zachowaniem najlepszych praktyk, a po zakończeniu prac należy rozebrać wykonane budowle tymczasowe przywracając cieki do stanu sprzed robót. W przypadku konieczności odpompowywania wody należy stosować sita by zapobiegać wciąganiu ryb. Uwięzione osobniki ryb lub innych zwierząt należy przenieść pod nadzorem ichtiologa lub przyrodnika,

- 2.9.10 w sytuacji gdy ze względów technologicznych nie będzie innej możliwości wykonania danej czynności jak tylko poprzez ingerencję w koryto rzeki, które będzie skutkować mąceniem wody, lub gdy wykonywane prace z brzegu rzeki mogą skutkować mąceniem wody, obowiązują ograniczenia czasowe i ilościowe wykonywania tych prac. Takie prace mogą być wykonywane nie dłużej niż 4 godziny, po czym musi nastąpić przerwa do całkowitego oczyszczenia wody i dopiero wówczas może nastąpić kolejny czterogodzinny etap prac. Roboty prowadzone w ten sposób mogą być wykonywane maksymalnie 4 dni w tygodniu,
- 2.9.11 prace związane z budową obiektów mostowych oraz przepustów należy prowadzić w sposób niepowodujący utrudnienia w swobodnym przepływie wód oraz poza okresami wezbrań powodziowych,
- 2.9.12 zabrania się pozyskiwania kamieni, żwirów oraz innych materiałów stanowiących materiał denny koryt cieków naturalnych,
- 2.9.13 należy zaplanować i wykonać w pobliżu korpusu drogi zbiorniki retencyjne wód opadowych i roztopowych w następujących lokalizacjach i o następujących parametrach orientacyjnych (które zostaną doszczegółowione w projekcie budowlanym):
1. w km. 0+040/strona L o poj. 64 m<sup>3</sup> nr zbiornika ZB1
  2. w km. 0+095/strona L o poj. 93 m<sup>3</sup> nr zbiornika ZB2
  3. w km. 0+800/strona L o poj. 51 m<sup>3</sup> nr zbiornika ZB3
  4. w km. 1+580/strona L o poj. 47 m<sup>3</sup> nr zbiornika ZB4
  5. w km. 2+750/strona L o poj. 98 m<sup>3</sup> nr zbiornika ZB5
  6. w km. 3+000/strona L o poj. 119 m<sup>3</sup> nr zbiornika ZB6
  7. w km. 4+050/strona L o poj. 31 m<sup>3</sup> nr zbiornika ZB7
  8. w km. 4+440/strona L o poj. 27 m<sup>3</sup> nr zbiornika ZB8
- 2.9.14 w obrębie zbiorników retencyjnych wprowadzić nasadzenia drzew i krzewów z gatunków rodzimych np.: wierzba, klon, bez, czeremcha. Zbiorniki należy tak zaprojektować, aby pozwalały na ewentualne opuszczenie zbiornika przez płazy niezależnie od poziomu wody,
- 2.9.15 należy stosować sprawny technicznie sprzęt budowlany i transportowy. Rodzaj i stan techniczny sprzętu muszą zapewnić ochronę środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem produktami ropopochodnymi,
- 2.9.16 ścieki bytowe powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia należy gromadzić w przenośnych sanitariatach i zapewnić ich regularny wywóz przez uprawnione podmioty,
- 2.9.17 zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami wytwarzanymi w czasie realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia tj. minimalizować ich ilość, zapewnić niezbędną ilość pojemników do gromadzenia odpadów, odpady składować selektywnie w wydzielonych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz zapewnić ich sprawny

- odbiór przez firmy posiadające stosowne pozwolenia na prowadzenie odzysku lub unieszkodliwiania,
- 2.9.18 w przypadku konieczności odwodnienia wykopów, wody z odwodnienia przed odprowadzeniem do odbiornika należy oczyścić w osadnikach. Odprowadzenie wód z wykopów budowlanych wymaga zgłoszenia wodnoprawnego,
- 2.9.19 zakres prac w korytach cieków należy ograniczyć do niezbędnego minimum,
- 2.9.20 miejsce prowadzenia wykopów w rejonach przecięcia cieków wodnych, rowów melioracyjnych i terenów o wysokim poziomie wód gruntowych, powinny być zabezpieczone przed zmianą stosunków gruntowo-wodnych, a wykonywane prace ograniczyć do niezbędnego minimum,
- 2.9.21 prace należy prowadzić w sposób niepowodujący utrudnienia w swobodnym przepływie wód oraz poza okresami wezbrań powodziowych,
- 2.9.22 należy zachować szczególną ostrożność przy prowadzeniu prac w rejonie cieków oraz nie dopuszczać do długotrwałego zmętnienia wody i zasypywania koryta,
- 2.9.23 prace w korytach cieków należy prowadzić od strony lądu. W przypadku zaistnienia konieczności wjazdu sprzętem do koryta, należy dokonać jego szczegółowego sprawdzenia na okoliczność awaryjnych wycieków,
- 2.9.24 nie należy odkładać ziemi z wykopów i gruzu lub odpadów na drodze spływu powierzchniowego do cieku,
- 2.9.25 lokalizację i konstrukcje wylotów wód opadowych, zakres umocnienia cieków, ewentualne przebudowy istniejącej infrastruktury regulacyjnej na ciekach oraz lokalizację zaplecza budowy należy uzgodnić z właściwym Nadzorem Wodnym,
- 2.9.26 prace regulacyjne w korytach i przy korytach cieków muszą być wykonane na całej długości cieku w obszarze „linii DUŚ” – m. in. przy zbliżeniach do cieku lub przekroczeniach cieku: Sucha Sowlina, cieku Bez Nazwy (rejon działki nr 4 obr. 4), cieku Bez Nazwy (rejon działki nr 231 obr. 4), cieku Bez Nazwy (rejon działki nr 250 obr. 4), cieku Bez Nazwy (rejon działki nr 241 obr. 4), cieku Bez Nazwy (rejon działki nr 295 obr. 4), cieku Sowlinka (rejon działki nr 652/56 obr. 4), cieku Jabłoniec (Potok Jabłoniecki) (rejon działki nr 234 obr. 7), cieku Bez Nazwy (rejon działki nr 236 i 562/2 obr. 7), cieku Bez Nazwy (rejon działki nr 514 i 515 obr. 7),
- 2.9.27 zrzuty wód opadowych do cieków muszą odbywać się wyłącznie jako awaryjne – poprzez odpowiednio dobrane zbiorniki retencyjne z niezbędnymi urządzeniami,
- 2.9.28 w przypadku lokalizacji inwestycji w terenie narażonym na uszkodzenie podczas wezbrań cieków, zabezpieczenie przedmiotowej drogi wraz z towarzyszącą jej infrastrukturą leży po stronie zarządcy drogi,
- 2.9.29 odprowadzane wody opadowe lub roztopowe z terenu inwestycji nie mogą powodować zmian stosunków wodnych na gruntach sąsiednich oraz muszą spełniać wymogi 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 zgodnie z przepisami szczególnymi w tym zakresie (zawartość w wodach opadowych zawiesiny ogólnej nie powinna przekraczać 100mg/l a węglowodorów ropopochodnych 15 mg/l),
- 2.9.30 na etapie eksploatacji utrzymywać w należyтым stanie czystości i sprawności technicznej system odwodnienia, w tym wykonywać regularne czyszczenie studzienek kanalizacyjnych i urządzeń oczyszczających (osadników wpustów ulicznych, osadników w studniach wpadowych)
- 2.9.31 teren po wykonaniu robót budowlanych pozostawić bezwzględnie uporządkowany,
- 2.9.32 zarządca drogi jest odpowiedzialny za utrzymanie w należyтым stanie technicznym drogi i towarzyszącej infrastruktury, w tym umocnień brzegów i koryt cieków oraz systemu odwodnienia drogi, na długości wykonanych urządzeń wodnych oraz w zasięgu oddziaływania wykonanych obiektów,
- 2.9.33 przedmiotowa inwestycja częściowo zlokalizowana jest na nieruchomościach stanowiących koryta cieków w granicy linii brzegu na terenie stanowiącym własność Skarbu Państwa w stosunku, do którego Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie wykonuje prawa właścicielskie. W związku z tym, udostępnienie terenu niezbędnego do realizacji inwestycji może nastąpić jedynie na podstawie przepisów ustawy *Prawo wodne* bądź w drodze porozumienia zawartego w oparciu o ustawę z dnia 10 kwietnia 2003 r. *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych* (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 311). Działki cieków wodnych nie podlegają podziałowi,
- 2.9.34 wszelkie naprawy środków transportu i sprzętu budowlanego powinny być prowadzone poza terenem budowy ( ewentualnie w miejscach o odpowiednio zabezpieczonym podłożu),
- 2.9.35 w przypadku konieczności tankowania środków transportu i sprzętu na placu budowy miejsce takie należy odpowiednio zabezpieczyć przed możliwością wycieku paliwa do środowiska gruntowo – wodnego,
- 2.9.36 miejsca magazynowania materiałów budowlanych i odpadów powinny być zabezpieczone przed bezpośrednim oddziaływaniem warunków atmosferycznych,
- 2.9.37 w rejonie ujęć wody pitnej zapewnić należy szczelny system odprowadzania wód opadowych i roztopowych poza te obszary.
- 2.10 W celu ochrony przed hałasem i drganiami :
- 2.10.1 Przed przystąpieniem do prac budowlanych, w trakcie których będą wykorzystywane maszyny i urządzenia mogące być źródłem drgań technologicznych należy:
- 2.10.1.1 dokonać oceny stanu technicznego budynków zlokalizowanych w odległości minimum 60 m od źródła drgań oraz oceny ich podatności na drgania,



- 2.10.1.2 parametry pracy maszyn i urządzeń będących źródłem drgań dostosować do stanu technicznego budynków znajdujących się w zasięgu oddziaływania tych drgań oraz ludzi w nich mieszkających,
- 2.10.1.3 podczas prowadzenia prac, monitorować stan techniczny budynków, które zostały wyselekcjonowane, jako te względem których emitowane drgania mogą być szkodliwe dla ich konstrukcji,
- 2.10.1.4 jeżeli przeprowadzona ocena i monitoring, wykażą możliwość wystąpienia szkodliwego wpływu drgań na konstrukcję budynków oraz ludzi, prace budowlane należy prowadzić z zastosowaniem technologii bezwibracyjnych lub z wykorzystaniem maszyn i urządzeń o odpowiednio dobranych parametrach pracy (niższej emisji drgań) lub innych rozwiązań ograniczających, w odległości od zabudowy, w jakiej te urządzenia mogą pracować przy zachowaniu zaleconych parametrów pracy.
- 2.10.2 Podczas prowadzenia prac w sąsiedztwie budynków mieszkalnych należy;
- 2.10.2.1 ograniczyć prace do pory dziennej tj. od godz. 6:00 do 19:00, tak aby pora wieczorowa i nocna były wolne od hałasu związanego z prowadzoną budową (dopuszcza się prace w porze nocnej jeśli wymaga tego technologia),
- 2.10.2.2 ograniczyć do minimum zbędne przejazdy maszyn, samochodów transportowych,
- 2.10.2.3 ograniczyć jałową pracę silników,
- 2.10.2.4 ograniczyć koncentrację prowadzonych prac i nadmiernych źródeł hałasu.
- 2.10.3 Przed oddaniem drogi do użytku należy zastosować ekrany:
1. pochłaniające: klasa pochłaniania A4, klasa izolacyjności B3,
  2. odbijające: (panele transparentne) klasa izolacyjności B3.
- 2.10.3.1 Ekrany należy umieścić w następującej lokalizacji

Nr ekranu	Długość [m]	Wysokość [m]	Typ ekranu	Współrzędne EPSG: 2180				Przybliżony kilometr		Strona drogi
				początku		końca				
				X	Y	X	Y	początku	końca	
W1A_E1	40	4,0	pochłaniający	600459	206778	600498	206787	0+010*	0+050* <sup>7</sup>	lewa (ul. Krakowska)
W1A_E2	43	3,0	pochłaniający	600462	206763	600504	206769	0+011*	0+054*	prawa (ul. Krakowska)
W1A_E3	24	2,5	odbijający	600557	206780	600581	206783	0+108*	0+132*	prawa (ul. Krakowska)
W1A_E4	86	3,0	pochłaniający	601382	205752	601446	205694	1+275	1+361	prawa
W1A_E5	220	2,5	pochłaniający	601539	205623	601714	205490	1+478	1+698	prawa
W1A_E6	40	2,0	pochłaniający	601825	205467	601813	205430	1+752	1+787	lewa
W1A_E7a	154	3,0	pochłaniający	601761	205365	601740	205213	1+845	2+001	prawa
W1A_E7b	64	4,0	pochłaniający	601740	205213	601713	205155	2+001	2+066	prawa
W1A_E8	81	3,5	pochłaniający	601736	204320	601811	204290	3+048	3+128	prawa
W1A_E9	85	4,0	pochłaniający	601770	204318	601850	204291	3+079	3+165	lewa

W1A_E10	118	2,0	pochłaniający	602006	204234	602123	204218	3+328	3+447	prawa
W1A_E11	80	2,0	pochłaniający	603303	203994	603383	204004	4+662	4+742	lewa
W1A_E12	138	2,0	pochłaniający	603473	204006	603609	204024	4+832	4+970	prawa
W1A_E13	24	4,5	odbijający	603946	204009	603962	203991	5+325	5+349	lewa

2.10.3.2 Ekrany akustyczne powinny być konstrukcjami jak najlepiej wkomponowanymi w krajobraz, w tym poprzez ich kolorystykę, kształt i materiały z których są wykonane. Przezroczyste ekrany akustyczne należy stosować tylko w miejscach wyjątkowych lub tego wymagających, jak: estakady, wiadukty, w obszarach gęstej zabudowy oraz w innych miejscach, w których wgląd poza pas drogi jest konieczny.

2.10.4 Należy zapewnić odpowiedni dobór maszyn budowlanych o najmniejszej mocy akustycznej.

2.10.5 W przypadku nadmiernego hałasu należy przeprowadzić pomiary kontrolne i podjąć ewentualne działania zabezpieczające plac robót przed nadmierną emisją hałasu do środowiska.

2.11 Istotne warunki dotyczące gospodarki odpadami:

2.11.1 wszystkie odpady powstające na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia magazynować w sposób wykluczający możliwość negatywnego oddziaływania na środowisko, zwłaszcza wodę, glebę, powietrze, zielenią niską i wysoką,

2.11.2 odpady należy segregować i magazynować selektywnie w wydzielonym miejscu o szczelnym podłożu, w wyraźnie oznaczonych pojemnikach, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty,

2.11.3 w przypadku odpadów przeznaczonych do składowania, ich magazynowanie jest dopuszczalne jedynie w celu zgromadzenia odpowiedniej ich ilości do transportu na składowisko, lecz przez okres nie dłuższy niż jeden rok,

2.11.4 niedopuszczalne jest magazynowanie odpadów, zwłaszcza niebezpiecznych, na terenach zalewowych cieków i zbiorników wodnych,

2.11.5 odpady powstające w związku z realizacją inwestycji drogowej należy czasowo magazynować poza terenami zadrzewionymi, obszarami podmokłymi oraz płytkim zaleganiu wód gruntowych (na miejsce magazynowania odpadów należy wybrać teren nie przylegający do cieków oraz oczek wodnych),

2.11.6 miejsca magazynowania odpadów należy przystosować do sposobu ich gromadzenia – gromadzone luzem muszą mieć ograniczony kontakt z gruntem, wykorzystanie naturalnego ukształtowania terenu w celu ograniczenia migracji odpadów (pylenie, rozwiewanie) lub analiza możliwości zastosowania innych technik ograniczających w/w migrację, np. siatki plandeki częściowe zadaszenie.

2.12 W celu ograniczenia emisji gazów i pyłów do powietrza należy w trakcie prowadzonych prac budowlanych:

- 2.12.1 systematycznie porządkować place budowy,
- 2.12.2 zabezpieczyć samochody przewożące materiały pyłące lub emitujące gazy (np. gorąca masa bitumiczna) plandekami lub innego typu przykryciami,
- 2.12.3 wyłączać silniki maszyn budowlanych i samochodów podczas przerw w pracy,
- 2.12.4 urządzenia i maszyny robocze oraz pojazdy wykorzystywane przy realizacji inwestycji winne posiadać właściwie wyregulowane silniki spalinowe, spełniające wymagania techniczne odnośnie norm dotyczących emisji spalin,
- 2.12.5 czas pracy silników spalinowych maszyn i pojazdów na biegu jałowym oraz koncentrację prac w pobliżu zabudowy mieszkaniowej należy ograniczyć do minimum,
- 2.12.6 zwilżać powierzchnie placu i dróg dojazdowych wodą, szczególnie w okresie bezdeszczowym.
- 2.13 W celu ochrony środowiska przyrodniczego należy:
- 2.13.1 prace terenowe związane z naruszeniem wierzchniej warstwy gruntu wraz z szatą roślinną prowadzić pod nadzorem przyrodniczym i poza okresem lęgowym ptaków tj. w okresie od 16 października do końca lutego. Rolą nadzoru przyrodniczego będzie przy tej czynności identyfikacja siedlisk gatunków ptaków budujących gniazda w trawach i podejmowanie czynności adekwatnych do sytuacji. Możliwe jest prowadzenie tego typu prac także w okresie lęgowym ptaków, pod warunkiem wykonania dokładnego oglądu ornitologicznego terenu bezpośrednio przed rozpoczęciem prac i ich wstrzymania po stwierdzeniu czynnych gniazd gatunków gniazdujących na ziemi (skowronek, pierwiosnek i in.) – do momentu wyprowadzenia lęgów,
- 2.13.2 zagrożone pracami budowlanymi lub działaniami związanymi z budową obwodnicy Limanowej, stanowiska Mąkły tarniowej - *Evernia prunastri* występującej w km 2+405 strona prawa i w km 4+339 str. lewa, należy pod nadzorem przyrodniczym przenieść na inne stanowiska właściwe ze względu na biologię gatunku. Te same zasady dotyczą również wszystkich innych stanowisk Mąkły tarniowej, które mogą kolidować z planowaną budową, a nie zostały stwierdzone na etapie sporządzania raportu,
- 2.13.3 na niżej wymienione chronione gatunki porostów i mszaków będących w kolizji z planowaną budową drogi należy uzyskać decyzję derogacyjną i stosować się do warunków w niej określonych;
1. żółtlica chropowata *Flavoparmelia caperata* występująca w km 2+405 prawa,
  2. fałdownik nastroszony *Rhytidiadelphus squarrosus* występujący w km 0+815 strona lewa i w km 1+335 strona prawa.
- 2.13.4. realizacja warunków określonych ww. decyzji musi być prowadzona pod nadzorem przyrodniczym w skład którego będzie wchodzić botanik. Zasady te

dotyczą również innych stanowisk chronionych gatunków kolidujących z budową drogi, a nie wykazanych w raporcie,

2.13.5 prace prowadzone w granicach lub bezpośrednim sąsiedztwie cieków wodnych lub gruntów niestabilnych prowadzić ze szczególną ostrożnością i pod nadzorem przyrodniczym (herpetolog),

2.13.5 roboty budowlane należy tak prowadzić, aby umożliwiać przemieszczanie się zwierząt ze stref zagrożenia. Nie dopuszcza się prowadzenia prac w ten sposób, aby powstawały nietrwałe zastoiska wody (np. doły, koleiny), mogące stanowić pułapkę dla płazów lub organizmów wodnych. W przypadku powstania takich zastoisk wody należy je niezwłocznie zlikwidować pod nadzorem herpetologicznym,

2.13.6 teren budowy należy odpowiednio zabezpieczyć przed powstawaniem przypadkowych pułapek dla zwierząt, typu otwarte głębokie wykopy, jamy, otwarte studzienki. W trakcie realizacji prac, teren budowy z uwzględnieniem rowów, wykopów, kolein i innych miejsc mogących stanowić pułapki dla płazów, należy kontrolować raz dziennie, przy czym w okresie od 15 lutego do 15 maja oraz od 15 do 31 października dwa razy dziennie — rano i wieczorem. Zidentyfikowane uwięzione osobniki (w tym ich formy rozwojowe i młodociane), należy przenieść pod nadzorem herpetologa poza teren prowadzonych prac, do stanowisk zastępczych, biorąc pod uwagę możliwość ich przetrwania we właściwym stanie ochrony na nowym stanowisku. W przypadku pojawienia się na terenie prowadzonych robót innych zwierząt również należy je odłowić i wynieść poza teren realizacji inwestycji, prace budowlane można rozpocząć po przeniesieniu osobników dorosłych i ich form rozwojowych,

2.13.7 umieścić tymczasowe tablice w okresie wiosny i jesieni informujące o pobliskim szlaku migracji płazów w km 2+800 projektowanej drogi dla kierowców jadących w kierunku południowym i km 3+000 km dla kierowców jadących w kierunku północnym oraz w kilometrze 4+150 km dla kierowców jadących w kierunku południowym i 4+350 km dla kierowców jadących w kierunku północnym. Znaki powinny ostrzegać przed znanymi i regularnymi punktami przejść płazów, najlepiej dodać do nich także siatkę naprowadzającą do takich miejsc,

2.13.8 pod nadzorem przyrodniczym wykonać obustronne wygrodenie placu budowy płotkami zabezpieczającymi przed wnikaniem płazów (oraz drobnych ssaków) we wskazanych lokalizacjach stanowisk rozrodczych herpetofauny i teriofauny, żerowiskach oraz na szlakach migracji na okres od początku marca do końca września w następującym km: 0+002 – 0+132 strona L/P, 0+752 – 0+852 strona L/P, 1+152 – 1+302 strona L/P, 2+852 – 2+952 strona L/P, 4+152 – 4+352 strona L/P. Nadzór przyrodniczy ma obowiązek zweryfikować wyżej wskazane miejsca wygrodzień, przed przystąpieniem do prac budowlanych i gdy

zajdzie taka potrzeba wskazać miejsca innych wygradzeń lub rezygnacji z ww. lokalizacji. Ogrodzenie (tymczasowe) powinno zostać ustawione przed rozpoczęciem prac, należy je umieścić na obu skrajach pasa budowy (wysokość co najmniej 40 cm, zachować na całej długości wygradzenia, w celu zapewnienia szczelności dolną część zakopać w gruncie na głębokości min. 15-20 cm. Ogrodzenia należy zdemontować po zakończeniu robót budowlanych na danym odcinku,

2.13.9 zaplanować i wykonać przejścia dla zwierząt w następujący kilometrażu planowanej drogi:

1. km 0+034 - most M-01 - przejście dolne dla zwierząt dużych/średnich  
o wymiarach: szerokość: 2x min.4 m, wysokość:  $\geq 5$  m,
- 2 km 2+653 - estakada E-04 - przejście dolne dla zwierząt małych i płazów  
o wymiarach: szerokość: 2x min.0,75 m i wysokość:  $\geq 1,5$  m,
- 3 km 4+063 - estakada E-05 - przejście dolne dla zwierząt małych i płazów  
o wymiarach: szerokość: 2x min.0,75 m i wysokość:  $\geq 1,5$  m,
- 4 km 0+784 - przepust P2 - przejście dolne dla zwierząt małych i płazów  
o wymiarach: szerokość 2x min.0,75 m i wysokość :  $\geq 1,5$  m,
- 5 km 1+207 - przepust P3 - przejście dolne dla zwierząt małych i płazów  
o wymiarach: szerokość 2x min.0,75 m i wysokość :  $\geq 1,5$  m,

2.13.10 zabezpieczyć trasę wybudowanej drogi przed przemieszczaniem się przez nią gadów i płazów wprowadzając ogrodzenia ochronne naprowadzające w rejonie przejść zaprojektowanych dla małych zwierząt tj. : M-01, E-04, E-05, P-2, P-3,

2.13.11 pod obiektami mostowymi pełniącymi funkcję przejść dla zwierząt, należy stworzyć dogodne miejsca do ukrycia i żerowania poprzez odpowiedni dobór gatunkowy roślin preferowanych, przez zwierzęta wykorzystujące przejścia; umieszczenie schronów w postaci kłód, stosów gałęzi/kamieni itd.,

2.13.12 przejścia dla zwierząt powinny być zlokalizowane poza oświetlonymi odcinkami dróg. Jeżeli przejście zostanie zlokalizowane w sąsiedztwie obszarów sztucznie oświetlonych należy podjąć odpowiednie działania minimalizujące negatywny wpływ np.: zmniejszenie mocy, zmniejszenie wysokości latarni, rezygnacja ze skrajnych słupów, stosowanie osłon kierujących wiązkę światła ograniczając przed rozproszeniem,

2.13.13 w świetle przejść oraz w ich bezpośredniej bliskości należy unikać lokalizacji obiektów mogących stanowić przeszkodę dla migracji zwierząt ( przejść technicznych, schodów, kładek, balustrad, itp.),

2.13.14 w świetle przepustu stanowiącego przejście dla drobnych zwierząt, po obu stronach cieku powinny znajdować się pasy suchego terenu( suche półki), nie węższe niż 0,5m biorąc pod uwagę średni stan wód. Zabrania się wykonywania suchych półek w przejściach dla zwierząt z koszy siatkowo -kamiennych. Podłoże



przejść w przepustach powinno być pokryte ziemią mineralną, w przepustach o niewielkich wymiarach powierzchnia suchych półek może być wykonana z betonu, 2.13.15 przepusty zespolone z ciekami pełniące funkcję przejścia dla małych zwierząt, należy wyposażyć w obustronne półki wyniesione ponad poziom wody średniej dla danego cieku. Powierzchnie półek należy wyrównać i pokryć rodzimym gruntem. Powierzchnia półek powinna być w sposób ciągły wyprowadzona i połączona z terenem otaczającym tak by umożliwić zwierzętom swobodne opuszczenie przepustu,

2.13.16 obiekty inżynieryjne winny zapewnić funkcjonalność ekologiczną przemieszczających się zwierząt poprzez odpowiednie zagospodarowanie powierzchni przejścia i obszarów najść/dojść, w tym:

- 1 do zadarniania skarp nasypu drogowego i na innych projektowanych terenach zieleni urządzonej w pasie drogowym należy stosować mieszanki traw i roślin kwiatowych gatunków rodzimych,
- 2 do umacniania skarp oporowych, stromych nasypów oraz skarp wykopów, którymi prowadzona będzie droga, należy w możliwie najszerszym zakresie wykorzystywać rozwiązania przyjazne krajobrazowo (np.: humusowanie, zadarnianie i zakrzewianie, konstrukcje ażurowe, kamienne ściany oporowe itp.),
- 3 obiekty budowlane mostowe pełniące funkcję przejść dla zwierząt muszą spełniać zasadę możliwie najlepszego wkomponowania w otaczający krajobraz (wykorzystany materiał, kolorystyka, nasadzenia, oświetlenie), co zapewni minimalizację efektu "obcego elementu" w strukturze krajobrazu,

2.13.17 fragmenty rowów biegnących wzdłuż drogi głównej należy skanalizować na szerokości wylotów przejść/przepustów i pokryć warstwą gruntu, tak aby nie stanowiły przeszkody dla migrujących zwierząt. Pozostałe elementy systemu odwodnienia należy zaprojektować w taki sposób, aby nie stanowiły pułapki dla małych zwierząt, w tym płazów. Powinny posiadać szczelne przykrycia od góry,

2.13.18 docelowy system odwodnienia planowanej drogi, a także urządzenia podczyszczające, należy wykonać w sposób uniemożliwiający przedostawanie się zwierząt do tych obiektów i urządzeń. Należy również stosować rozwiązania pozwalające zwierzętom na samodzielne uwolnienie się z powyższych obiektów (np. rampy lub rury uciezkowe). W przypadku, gdy osadniki lub studzienki posiadają otwory wlotowe należy je zabezpieczyć w sposób utrudniający wpadanie drobnej zwierzyny, w tym płazów do wnętrza obiektów (np. kraty), przyjmując rozwiązania kompromisowe pomiędzy wymaganiami ochrony a wymaganiami hydrologicznymi. Wielkość oczek krat na otworach wlotowych (odstępów między prętami) powinna zapewnić przynajmniej zatrzymywanie dorosłych płazów. Powyższe rozwiązania należy stosować w uzgodnieniu z nadzorem herpetologicznym,

2.13.19 elementy otwarte kanalizacji zlokalizowane wzdłuż drogi głównej takie jak np.: studnie wpadowe, należy lokalizować za ogrodzeniem ochronnym trasy w strefie niedostępnej dla zwierząt. W przypadku studni wpadowych zlokalizowanych wzdłuż dróg równoległych oraz pomiędzy ogrodzeniem trasy a drogami równoległymi należy zaprojektować pochylnie wylazowe, które pozwalają na ewentualne opuszczenie studni przez płazy niezależnie od poziomu wody w studni lub zabezpieczyć te elementy za pomocą szczelnych pokryw,

2.13.20 na etapie eksploatacji planowanej obwodnicy należy zastosować wygradzenia ochronno-naprowadzające dla płazów w następującym kilometrażu:

Lp.	Początek ogrodzenia (orientacyjny km)	Koniec ogrodzenia (orientacyjny km)	Strona	Rodzaj	Długość ogrodzenia [m]	Długość plotków ochronno-naprowadzających [m]	Lokalizacja wzdłuż dróg
1	0+196 ul. Krakowska	0+166	P	plotki ochronno - naprowadzające	-	195	Obwodnica Limanowej
2	0+020	0+169	L	plotki ochronno - naprowadzające	-	178	Obwodnica Limanowej
3	0+684	0+886	P	plotki ochronno - naprowadzające	-	223	Obwodnica Limanowej
4	0+675	0+892	L	plotki ochronno - naprowadzające	-	217	Obwodnica Limanowej
5	1+103	1+312	P	plotki ochronno - naprowadzające	-	224	Obwodnica Limanowej
6	1+101	1+313	L	plotki ochronno - naprowadzające	-	220	Obwodnica Limanowej
7	2+552	2+653	P	plotki ochronno - naprowadzające	-	116	Obwodnica Limanowej

8	2+552	2+654	L	plotki ochronno - naprowadzające	-	112	Obwodnica Limanowej
---	-------	-------	---	----------------------------------	---	-----	---------------------

				e			
9	3+004	3+100	P	plotki ochronno - naprowadzając e	-	125	Obwodnica Limanowej
10	3+000	3+085	L	plotki ochronno - naprowadzając e	-	109	Obwodnica Limanowej
11	3+966	4+064	P	plotki ochronno - naprowadzając e	-	130	Obwodnica Limanowej
12	3+963	4+064	L	plotki ochronno - naprowadzając e	-	127	Obwodnica Limanowej
13	4+413	4+513	P	plotki ochronno - naprowadzając e	-	112	Obwodnica Limanowej
14	4+413	4+514	L	plotki ochronno - naprowadzając e	-	110	Obwodnica Limanowej
15	1+582		L	ogrodzenie + plotki ochronno - naprowadzając e	68	68	Obwodnica Limanowej - ZB4

2.13.21 umieścić tablice informacyjnej o zagrożeniu kolizją ze zwierzętami na odcinku 1,5 km, na początku i na końcu newralgicznego odcinka, w kilometrze 0+000 km dla kierowców jadących w kierunku południowym i 1+500 km dla kierowców jadących w kierunku północnym.

2.13.22 w km 0+535 po stronie lewej, w km 1+195 po stronie prawej, w km 4+240 po stronie lewej i w km 5+070 po stronie prawej należy zrezygnować ze stosowania oświetlenia planowanej drogi, a gdyby z przyczyn bezpieczeństwa ludzi było to niemożliwe koniecznym będzie dostosowanie lamp i strumienia światła do biologii gatunku nietoperzy (światłu musi padać poniżej lotu nietoperzy),

2.13.23 usunięciu mogą podlegać tylko te drzewa, które bezpośrednio kolidują z planowanym przedsięwzięciem. Wycinkę drzew i krzewów należy wykonać poza sezonem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października i pod nadzorem przyrodniczym, który oceni czy na planowanych do wycinki drzewach lub krzewach nie znajdują się siedliska chronionych gatunków np. gniazda dziuple formy przetrwalnikowe. Dopuszcza się wycinkę drzew i krzewów w tym okresie, tylko w wyjątkowych przypadkach dla pojedynczych drzew lub krzewów, które nie zostały

wcześniej uwzględnione w planie wycinki, pod warunkiem, że bezpośrednio przed przystąpieniem do wycinki (nie wcześniej niż 3 dni) nadzór przyrodniczy sprawdzi czy w ich obrębie nie znajdują się gniazda ptaków lub siedliska innych zwierząt. Jeżeli kontrola wykaże obecność czynnych gniazd ptaków lub siedlisk innych zwierząt (np. nietoperzy, chrząszczy) należy wstrzymać prace do czasu stwierdzenia przez specjalistów (w zależności od gatunku np. ornitolog, chiropterolog, entomolog) opuszczenia siedlisk bądź uzyskania zezwoleń z zakresu ochrony gatunkowej,

2.13.24 w przypadku konieczności wycinki starych drzew z dziuplami i wypróchnieniami (np. ogłowionych wierzb), ich wycinkę należy prowadzić również pod nadzorem entomologa mającego doświadczenie w monitoringu próchnojadów - w celu inwentaryzacji dziupli oraz ewentualnego potwierdzenia lub wykluczenia obecności chronionych owadów (głównie pachnicy dębowej). Drzewa, w których istnieje potencjalna możliwość występowania tych gatunków należy wytypować wcześniej i stosować w odniesieniu do tych drzew odpowiednie wytyczne metodyczne w zakresie terminu i sposobu wycinki oraz postępowania z wyciętymi kłódami i próchnowiskami,

2.13.25 w przypadku zbliżenia się z pracami ziemnymi do drzew wykopy należy prowadzić ręcznie lub mikrokoparkami, a roślinom należy zapewnić możliwość poboru wody przez korzenie oraz dostęp do powietrza. Bezpośrednio pod koronami drzew (w obrysie rzutu korony drzew i co najmniej 2 m na zewnątrz od tego zasięgu) zakazuje się składowania ziemi, materiałów budowlanych, ciężkiego sprzętu itp. Pnie drzew nieprzeznaczonych do wycinki, znajdujących się w bliskiej odległości od prowadzonych prac i narażonych na uszkodzenia oraz krzewy rosnące w obrębie terenu budowy oraz w jego bezpośrednim sąsiedztwie, należy odpowiednio zabezpieczyć np.: owinać pnie drzew matami wiklinowymi lub słomianymi bądź tkaninami jutowymi, a następnie oszalać deskami o wysokości ok. 1 – 1,5 m (w zależności od wysokości drzewa) bez użycia gwoździ, przy czym należy zadbać, aby deski nie opierały się na szyjkach korzeniowych, tylko na podłożu, nie pozostawiać odsłoniętych korzeni drzew, aby nie dopuścić do przesuszenia lub przemarzania, nie obsypywać pni drzew i krzewów ziemią pow. 20 cm od podłoża,

2.13.26 wzdłuż pasa drogowego, należy udostępnić maksymalną powierzchnię terenu do sukcesji naturalnej i odtworzenia powierzchni leśnej/zadrzewionej. W rejonie zabudowy mieszkaniowej, powinny zostać wyznaczone miejsca/odcinki, na których wprowadzona zostanie zieleń wysoka, która zapewni między innymi osłonę krajobrazową oraz będzie ograniczała rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń pyłowo-gazowych. Zieleń taka powinna mieć odpowiednią strukturę przestrzenną i pionową oraz powinna być złożona z gatunków rodzimych, dostosowanych do siedliska, a jednocześnie odpornych na zasolenie, zanieczyszczenie powietrza oraz suszę fizjologiczną. Nasadzenia kompensacyjne nie powinny być mniejszej niż 1270 szt. drzew, 310 m<sup>2</sup> krzewów i 14 szt. karp korzeniowych, 2.13.27 do nasadzeń drzew należy wykorzystywać sadzonki kilkuletnie o wysokości 2-4 m oraz o znacznej bryle korzeniowej zwiększającej szansę na udatność nasadzenia. Do

nasadzeń drzew i krzewów wzdłuż ulic miasta Limanowa, mogą być wykorzystane gatunki roślin ozdobnych, rodzimego pochodzenia. Nasadzenia powinny być wykonane z gatunków drzew i krzewów odpornych na zanieczyszczenia emitowane w rejonie drogi w tym zwiększone zasolenie oraz odpowiednich do lokalnych uwarunkowań siedliskowych,

2.13.28 z dokonanych nasadzeń należy sporządzić sprawozdanie wraz z dokumentacją fotograficzną i przełożyć do organu wydającego decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach oraz do RDOŚ w terminie do 1 roku od zakończenia robót budowlanych. Po upływie 3 lat od dokonanych nasadzeń należy przeprowadzić ocenę udatności dokonanych nasadzeń. W przypadku, gdy któreś sadzonki obumarły lub zostały zniszczone należy dokonać nasadzeń uzupełniających w najbliższym okresie jesiennym. Z dokonanej oceny należy przedłożyć sprawozdanie do ww. organów w terminie 1 miesiąca od dokonanej oceny wraz z planem nasadzeń uzupełniających,

2.13.29 należy wykonać budki lęgowe o różnych wielkościach otworu wejściowego i wywiesić na drzewach odpowiednich pod względem wysokości i wieku na wysokości ok. 3 – 5 m , znajdujących się na terenach zadrzewionych/lub leśnych położonych wokół pasa drogowego. Wskazane jest rozmieszczenie ok. 45 budek lęgowych przeznaczonych dla małych ptaków o wielkości otworu 2,7-3,5 cm (gatunki sikora, zięba, wróbel, pełzacz leśny) oraz ok. 30 budek dla średnich ptaków o wielkości otworu 4,7-5,5 cm (szpak, dzięcioł duży, dzięcioł średni) w miejscach zacienionych z zachowaniem odległości ok. 30m od siebie, przy czym rzeczywistą liczbę budek wynikającą z chłonności terenu, szczegóły konstrukcyjne budek, miejsca i sposób ich zawieszenia należy uzgodnić z ornitologiem po zakończeniu budowy, który powinien również nadzorować lub prowadzić wieszanie budek. Czynność tę należy wykonać w najbliższym okresie jesienno zimowym po zakończeniu budowy,

2.13.30 w terminie 1 miesiąca od zakończenia wywieszania budek należy przedłożyć do organu wydającego decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i do RDOŚ sprawozdanie z wykonanych czynności (wraz z dokumentacją fotograficzną). Po upływie 3 lat od wywieszenia budek należy przeprowadzić ocenę sprawdzającą stopień zasiedlenia wywieszonych budek. Ocenę należy przeprowadzić z udziałem ornitologa, a sprawozdanie Inwestor winien przekazać do ww. organów oraz przechowywać w dokumentacji tej inwestycji,

2.13.31 umocnienia dna i brzegów rzek i potoków niezbędne do zabezpieczenia drogi przed niszczącym oddziaływaniem wód należy wykonać z materiałów naturalnych (np. kamień klinowany) i w sposób zapewniający bezpieczną migrację zwierząt – nie mogą ranić zwierząt, ani stanowić dla nich pułapek. W czasie tych prac należy stosować zabezpieczenia przeciwdziałające zanieczyszczeniu koryta i ograniczające przedostawanie się fragmentów materiałów budowlanych, cementu lub innych substancji do rzeki i potoków (gdzie będą wymieniane lub budowane przepusty) np. maty przechwytyjące,



ochronne wały ziemne. Prace należy wykonać przy zastosowaniu technologii pozwalającej na uniknięcie ingerencji w koryto,

2.13.32 na odcinkach, które na podstawie wcześniejszych bezpośrednich obserwacji lub stwierdzonych uwarunkowań przestrzennych i siedliskowych mogą stanowić miejsca koncentracji i przekraczania drogi przez migrujące zwierzęta, w szczególności ssaki kopytne, a zwłaszcza w km 1+500 należy projektować pobocza płaskie lub o niewielkim nachyleniu z zachowaniem widoczności w strefach najścia, wprowadzić oznakowanie drogi znakami pionowymi ostrzegającymi o możliwości wchodzenia dzikich zwierząt, także ograniczającymi prędkość oraz instalować tzw. „wilcze oczy” - odbłaski odstraszające zwierzęta w momencie przejazdu samochodu,

2.13.33 należy wygrodzić/oznakować narażone na zniszczenie miejsca występowania wartościowych pod względem środowiskowym siedlisk przyrodniczych, a także stanowiska występowania roślin chronionych wykazanych przez nadzór przyrodniczy - 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.

2.14 Do oświetlenia drogi, należy stosować lampy o możliwie najniższej emisji barw niebieskich i promieniowania UV. Niedopuszczalne jest stosowanie lamp rtęciowych.

Lampy nie mogą generować oświetlenia rozproszonego, a światło powinno być skierowane ku dołowi (ku powierzchni ziemi). Należy również ograniczyć do niezbędnego minimum oświetlenie terenów prac budowlanych, zaplecza budowlanego i bazy materiałowo – sprzętowej. W celu ograniczenia niekorzystnego efektu przyciągania owadów w rejon drogi zastosowane oświetlenie powinno być jak najmniej intensywne, o ciepłej barwie i skierowane wyłącznie w kierunku elementu, który ma oświetlać. Należy stosować lampy z zamkniętą obudowy źródeł światła ze strumieniem światła skierowanym na określoną powierzchnię, a okres trwania oświetlenia należy dostosować do pory roku.

2.15 Po zakończeniu robót budowlanych należy przeprowadzić rekultywację terenu polegającą na przywróceniu go do stanu biologicznie czynnego. Rekultywacją należy objąć tereny zajęte pod zaplecze budowlane, tereny przyległe, zniszczone dojazdy na plac budowy, powierzchnie składowania materiałów, mas ziemnych itp.

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

3.1 parametry koryt regulowanych cieków, a także sposób umocnień koryt powinny zostać zaprojektowane z uwzględnieniem:

1. umocnienia dna koryt cieków i umocnienia brzegów należy wykonać wyłącznie w zakresie koniecznym dla stabilizacji projektowanych obiektów,

2. preferowanym sposobem umocnieniem dna powinien być luźny narzut kamienny, a umocnienia brzegów należy wykonać z materiałów naturalnych: kamień, drewno, ziemia i inne, i w sposób gwarantujący bezpieczeństwo migrującym zwierzętom.

3.2 Należy tak zaprojektować przepusty, aby możliwa była swobodna migracja ichtiofauny, płazów, i innych gatunków zwierząt.

3.3 Elementy konstrukcyjne obiektów mostowych (podpory, przyczółki) nie powinny ingerować w koryto przekraczanej rzeki/potoku. Możliwa jest ingerencja tylko w uzasadnionych przypadkach i przy braku możliwości zastosowania innych alternatywnych rozwiązań.

3.4 Zbiorniki retencyjne otwarte w miarę możliwości terenowych należy zaprojektować w jak największej odległości od krawędzi przejść/przepustów dla zwierząt. Skarpy zbiorników retencyjnych powinny mieć nachylenie od ok. 1:2 do 1:2,5.

3.5 W przypadku budowy zbiorników odparowujących/otwartych, w celu ochrony płazów i innych małych zwierząt, należy zaprojektować zmniejszone nachylenia skarp (poniżej 1:2,5) na długości min. 25% linii brzegowej każdego zbiornika lub zastosować pochylnie ułatwiające opuszczenie zbiornika przez zwierzęta. Nie jest wskazane grodzenie tych zbiorników. Brak ogrodzenia zbiorników oraz łagodne nachylenie skarp spowoduje zminimalizowanie negatywnego oddziaływania na zwierzęta.

3.6 Docelowy system odwodnienia planowanej drogi, a także urządzenia oczyszczające, należy wykonać w sposób uniemożliwiający przedostawanie się zwierząt do tych obiektów i urządzeń. Należy również stosować rozwiązania pozwalające zwierzętom na samodzielne uwolnienie się z powyższych obiektów (np. rampy lub rury uciezkowe). W przypadku, gdy osadniki lub studzienki będą posiadać otwory wlotowe należy je zabezpieczyć w sposób utrudniający wpadanie drobnej zwierzyny, w tym płazów do wnętrza obiektów (np. kraty), przyjmując rozwiązania kompromisowe pomiędzy wymaganiami ochrony, a wymaganiami hydrologicznymi. Wielkość oczek krat na otworach wlotowych (odstępów między prętami) powinna zapewnić przynajmniej zatrzymywanie dorosłych płazów. Powyższe rozwiązania należy stosować w uzgodnieniu z nadzorem herpetologicznym.

3.7 W przypadku przepustów zespolonych z ciekami i pełniących funkcje przejścia dla małych zwierząt, należy przewidzieć obustronne półki wyniesione ponad poziom wody średniej dla danego cieku. Powierzchnie półek powinny być równe i pokryte rodzimym gruntem. Powierzchnia półek winna być w sposób ciągły wyprowadzona i połączona z terenem otaczającym tak by umożliwić zwierzętom swobodne opuszczenie przepustu.

3.8 Przepusty pełniące funkcję ekologiczną, należy wyposażać w najścia i w płotki naprowadzające. Najścia do przepustów wykonać o łagodnym pochyleniu do ok. 1:3.

3.9 Fragmenty rowów biegnących wzdłuż drogi głównej należy skanalizować na szerokości wylotów przejść/przepustów i pokryć warstwą gruntu, tak aby nie stanowiły przeszkody dla migrujących zwierząt. Pozostałe elementy systemu odwodnienia należy zaprojektować w taki sposób, aby nie stanowiły pułapki dla małych zwierząt, w tym płazów. Powinny posiadać szczelne przykrycia od góry.

3.10 Elementy otwarte kanalizacji zlokalizowane wzdłuż drogi głównej takie jak np.: studnie wpadowe, należy lokalizować za ogrodzeniem ochronnym trasy w strefie niedostępnej dla zwierząt. W przypadku studni wpadowych zlokalizowanych wzdłuż dróg równoległych oraz pomiędzy ogrodzeniem trasy, a drogami równoległymi należy zaprojektować pochylnie wylazowe, które pozwalają na ewentualne opuszczenie studni przez płazy niezależnie od poziomu wody w studni lub zabezpieczyć te elementy za pomocą szczelnych pokryw.

3.11 Należy wykonać przejścia dolne dla zwierząt w następującym kilometrażu planowanej drogi:

1. km 0+034 - most M-01 - przejście dolne dla zwierząt dużych/średnich  
o wymiarach: szerokość: 2x min.4 m, wysokość:  $\geq 5$  m,
- 2 km 2+653 - estakada E-04 - przejście dolne dla zwierząt małych i płazów  
o wymiarach: szerokość: 2x min.0,75 m i wysokość:  $\geq 1,5$  m,
- 3 km 4+063 - estakada E-05 - przejście dolne dla zwierząt małych i płazów  
o wymiarach: szerokość: 2x min.0,75 m i wysokość:  $\geq 1,5$  m,
- 4 km 0+784 - przepust P2 - przejście dolne dla zwierząt małych i płazów  
o wymiarach: szerokość 2x min.0,75 m i wysokość:  $\geq 1,5$  m,
- 5 km 1+207 - przepust P3 - przejście dolne dla zwierząt małych i płazów  
o wymiarach: szerokość 2x min.0,75 m i wysokość:  $\geq 1,5$  m.

3.12 Otoczenie przejścia dla zwierząt dużych i średnich M-01 w ok. km 0+034 projektowanej drogi zaleca się oprzeć o następujące zasady i rozwiązania projektowe: zaplanować nasadzenia naprowadzające, zadbać o małą infrastrukturę wokół i na przejściach (głazy, karpy korzeniowe, martwe kłody) oraz naturalne podłoże (gleba, piasek, drobny żwir), montaż osłon (ekranów) antyolśnieniowych, chroniących zwierzęta przed oślepianiem przez przejeżdżające pojazdy oraz ograniczające płoszenie, zastosować wygradzenia ochronne w pobliżu przejść. Zaprojektowane ekrany powinny mieć wysokość 2,4 m i być wykonane z elementów drewnianych lub drewnopodobnych. Słupy ekranów powinny być maskowane elementami drewnianymi lub drewnopodobnymi. Słupy ekranów powinny być trwale przymocowane do elementów wyposażenia (kap chodnikowych) obiektu inżynierskiego.

3.13 Na odcinkach stwierdzonych szlaków migracji płazów i małych zwierząt, przy przejściach dla zwierząt - zastosować wygradzenia ochronno-naprowadzające oraz zabezpieczające możliwość dostępu do jezdni, co w sposób trwały, skuteczny i długoterminowy ograniczy potencjalne ryzyko kolizji i śmiertelności zwierząt podczas eksploatacji inwestycji. Wprowadzić wygradzenia 100 m w każdą stronę od obiektu stanowiącego przejście dla zwierząt (np. siatka o oczku 5x5mm, wys. 50cm, od góry przewieszka min. 10 cm, część podziemna min. 10cm. Możliwe jest wykorzystanie innych materiałów np. prefabrykatów betonowych, stalowych, polimerowych).

3.14 Zastosowane ogrodzenia ochronne powinny łączyć się w sposób szczelny z czołem dolnych przejść lub przepustów; zbiorniki retencyjne należy pozostawić dostępne dla

plazów, w miejscach, gdzie przewidziane są projektowane wygradzenia ochronne trasy głównej

3.15 Należy zaprojektować ekrany akustyczne o parametrach i lokalizacji wskazanych w poniższej tabeli:

Nr ekranu	Długość [m]	Wysokość [m]	Typ ekranu	Przybliżony kilometraż		Strona drogi
				początku	końca	
W1A_E1	40	4,0	pochłaniający	0+010*	0+050* <sup>17</sup>	lewa (ul. Krakowska)
W1A_E2	43	3,0	pochłaniający	0+011*	0+054*	prawa (ul. Krakowska)
W1A_E3	24	2,5	odbijający	0+108*	0+132*	prawa (ul. Krakowska)
W1A_E4	86	3,0	pochłaniający	1+275	1+361	prawa
W1A_E5	220	2,5	pochłaniający	1+478	1+698	prawa
W1A_E6	40	2,0	pochłaniający	1+752	1+787	lewa
W1A_E7a	154	3,0	pochłaniający	1+845	2+001	prawa
W1A_E7b	64	4,0	pochłaniający	2+001	2+066	prawa
W1A_E8	81	3,5	pochłaniający	3+048	3+128	prawa
W1A_E9	85	4,0	pochłaniający	3+079	3+165	lewa
W1A_E10	118	2,0	pochłaniający	3+328	3+447	prawa
W1A_E11	80	2,0	pochłaniający	4+662	4+742	lewa
W1A_E12	138	2,0	pochłaniający	4+832	4+970	prawa
W1A_E13	24	4,5	odbijający	5+325	5+349	lewa

3.16 Zapewnić szczelne dla fali akustycznej, połączenie ww. ekranów akustycznych pomiędzy sobą oraz z podłożem, na którym będą wybudowane oraz pomiędzy elementami konstrukcji, w tym zastosować środki techniczne mające na celu utrzymanie zamkniętych wyjść ewakuacyjnych poza czasem ich używania.

3.17 W przypadku zastosowania przeźroczystych lub półprzeźroczystych ekranów akustycznych (lub takich elementów), należy zastosować ekrany akrylowe z nadrukami ograniczającymi ryzyko kolizji ptaków (np. z poziomo zatopionymi czarnymi włóknami poliamidowymi; wzoru w postaci czarnych kropek średnicy 0,8 cm w odległości 14 mm od siebie, całkowicie pokrywający szybę, naniesionych metodą sitodruku; stosowanie pionowych linii złożonych z kropek czarnych lub czarnych i pomarańczowych), a w przypadku użycia ekranów bez elementów ograniczających kolizję - naklejanie na ekrany po zewnętrznej stronie drogi czarnych lub białych pasków taśmy, o szerokości minimum 2 cm w odległości nie większej niż 10 cm od siebie.

3.18 W zamontowanych ekranach przewidzieć możliwość ich regulacji podwyższenia lub zastosowania dodatkowych dyfraktorów ( w przypadku, gdy z przeprowadzonych pomiarów hałasu wynika ich niedostateczna skuteczność).

3.19 Na terenach przelotu nietoperzy zrezygnować z oświetlenia drogi, a w sytuacji gdy nie będzie to możliwe ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego i pieszych, rodzaje lamp oświetleniowych dostosować do warunków biologicznych poszczególnych gatunków nietoperzy w następującym kilometrażu drogi:

- a. karlik malutki *Pipistrellus pipistrellus* w km 0+535 po stronie lewej,
- b. nocek Natterera *Myotis nattereri* w km 1+195 po stronie prawej,
- c. nocek rudy *Myotis daubentonii* w km 4+240 po stronie lewej,
- d. borowiec wielki *Nyctalus noctula* w km 5+070 po stronie prawej.

3.20 W km 0+535 po stronie lewej, w km 1+195 po stronie prawej, w km 4+240 po stronie lewej i w km 5+070 po stronie prawej należy zrezygnować ze stosowania oświetlenia planowanej drogi, a gdyby z przyczyn bezpieczeństwa ludzi było to niemożliwe koniecznym będzie dostosowanie lamp i strumienia światła do biologii gatunku nietoperzy (światło musi padać poniżej lotu nietoperzy).

3.21 Celem ograniczenia kolizji z udziałem owadów, nietoperzy i ptaków poprzez ograniczenie wabienia owadów do źródeł światła przy budowie i przebudowie oświetlenia drogowego należy:

- a. zastosować źródła światła o możliwie najniższej emisji barw niebieskich i promieniowania UV,
- b. stosować zamknięte obudowy lamp w celu unikania pułapek dla wabionych owadów,
- c. stosować zamknięte obudowy lamp w celu unikania pułapek dla wabionych owadów czas funkcjonowania oświetlenia dostosować precyzyjnie do naturalnych warunków świetlnych panujących w danym okresie kalendarzowym, zwracając szczególną uwagę na jego możliwe skrócenie w okresie późnej wiosny i lata,
- d. wskazana jest maksymalna redukcja oświetlenia lub doświetlenia miejsc, w których funkcjonują przejścia dla zwierząt.

3.22 Na etapie eksploatacji obwodnicy Limanowej zabezpieczyć trasy przebiegu drogi przed wykorzystywaniem ich do przemieszczania się przez gady i płazy przez wprowadzenie ogrodzeń ochronno-naprowadzających w rejonie przejść zaprojektowanych dla małych zwierząt tj.: M-01 E-04, E-05, P-2, P-3.

3.23 Ogrodzenia ochronne i naprowadzające dedykowane dla płazów, gadów i innych małych zwierząt należy wykonać z pełnych płyt i prefabrykatów, przy czym górna krawędź ogrodzenia powinna być odgięta w kierunku otoczenia drogi (pod kątem 45-90°), tworząc daszek o długości min. 5 cm. W wyjątkowych przypadkach ogrodzenia herpetologiczne można wykonać z siatek, których średnica/szerokość oczek jest mniejsza niż 5 mm.

3.24 Projekt wycinki drzew i krzewów należy ograniczyć do wielkości bezwzględnie koniecznej z punktu widzenia realizacji inwestycji.

3.25 Rowy do odprowadzania wody opadowej z nasypów i wykopów korpusu drogi powinny mieć skarpy o możliwie małym spadku nie większym niż 1:1,5 i być zadarniane trawami gatunków rodzimych. Punktowo, z uwagi na ograniczenia terenu dopuszcza się stosowanie nachylenia większego niż 1:1,5, a wyjątkowo 1:1.



3.26 W celu zminimalizowania oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko na etapie budowy należy zastosować rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne, zgodne z Polskimi Normami, warunkami technicznymi wykonania i odbioru robót oraz wiedzą i sztuką budowlaną.

3.27 Umocnienie skarp i dna koryt cieków należy wykonać z najszerszym zastosowaniem materiałów naturalnych.

3.28 Ostateczne parametry wylotów oraz umocnień brzegu i dna, wynikające z obliczeń hydrologicznych i hydraulicznych, zostaną określone w postępowaniu o pozwolenie wodnoprawne.

3.29 W sprawach związanych z odwodnieniem wykopów, przebudową/budową obiektów mostowych, wykonaniem przepustów, wylotów, umocnień brzegów i dna oraz przebudową istniejącej infrastruktury regulacyjnej na ciekach należy stosować się do przepisów ustawy *Prawo wodne*. Ostateczne rozwiązania projektowe dla wykonania wylotów do cieków, umocnień brzegów i dna, przebudowy/budowy obiektów mostowych, przepustów oraz przebudowy istniejącej infrastruktury regulacyjnej na ciekach - będą ustalane podczas wydawania odpowiednich decyzji zgodnie z ustawą *Prawo wodne*.

4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie występowania poważnych awarii w rozumieniu ustawy *Prawo ochrony środowiska*.

Przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie występowania poważnych awarii przemysłowych.

5. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko

Nie stwierdzono transgranicznego oddziaływania na środowisko.

6. Gotowość instalacji do wychwytywania dwutlenku węgla w przypadku instalacji do spalania paliw w celu wytwarzania energii elektrycznej, o elektrycznej mocy znamionowej nie mniejszej niż 300 MW.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest instalacją do spalania paliw o elektrycznej mocy znamionowej nie mniejszej niż 300 MW.

## II.

1. Stwierdzam konieczność wykonania kompensacji przyrodniczej w zakresie:

1.1 dokonania nasadzeń drzew i krzewów w ilości nie mniejszej niż 1270 szt. drzew, 310 m<sup>2</sup> krzewów i ułożenia 14 szt. karp korzeniowych. Nasadzenia powinny być wykonane z rodzimych gatunków drzew i krzewów, w tym owocowych, odpowiednich do lokalnych uwarunkowań siedliskowych. Do nasadzeń drzew należy wykorzystywać sadzonki kilkuletnie o wysokości 2-3 m oraz o znacznej bryle korzeniowej zwiększającej szansę na udatność nasadzenia. Nasadzenia wykonać w docelowym pasie drogowym, w miejscach niekolidujących z infrastrukturą drogową i techniczną oraz zapewniających bezpieczeństwo ruchu drogowego. W przypadku

braku możliwości posadzenia ww. ilości w pasie drogowym, nasadzenia należy kontynuować np. na działkach będących we władaniu lasów państwowych (po wcześniejszym uzgodnieniu z władającym) oraz poprzez poszerzenie przestrzeni nasadzeń zieleni wysokiej w miejscach zidentyfikowanych miejsc migracyjnych (przejść dla zwierząt),

1.2 wykonania budek lęgowych dla ptaków o różnych wielkościach otworu wejściowego i rozwieszenia na drzewach odpowiednich pod względem wysokości i wieku na wysokości ok. 3 – 5 m, znajdujących się na terenach zadrzewionych/lub leśnych położonych wokół pasa drogowego. Wskazane jest rozmieszczenie ok. 45 budek lęgowych przeznaczonych dla małych ptaków o wielkości otworu 2,7-3,5 cm (gatunki sikor, zięba, wróbel, pełzacz leśny) oraz ok. 30 budek dla średnich ptaków o wielkości otworu 4,7-5,5 cm (szpak, dzięcioł duży, dzięcioł średni) w miejscach zacienionych zachowaniem odległości ok. 30 m od siebie,

1.3 wykonania ekranów antyolśnieniowych wzdłuż obwodnicy Limanowej w miejscach intensywnej migracji zwierząt zwłaszcza w km:

- od 0+200 (ul. Krakowska) do 0+174 strona P o dł. 223 m i wys. 2,4m,
- od 0+015 do 0+174 str. L o dł. 183 m i wys. 2,4 m,

1.4 wykonania przejść dolnych dla zwierząt w następujący kilometrażu planowanej drogi:

- km 0+034 - most M-01 - przejście dolne dla zwierząt dużych/średnich o wymiarach: szerokość: 2x min.4 m, wysokość:  $\geq 5$  m,
- km 2+653 - estakada E-04 - przejście dolne dla zwierząt małych i płazów o wymiarach: szerokość: 2x min.0,75 m i wysokość:  $\geq 1,5$  m,
- km 4+063 - estakada E-05 - przejście dolne dla zwierząt małych i płazów o wymiarach: szerokość: 2x min.0,75 m i wysokość:  $\geq 1,5$  m,
- km 0+784 - przepust P2 - przejście dolne dla zwierząt małych i płazów o wymiarach: szerokość: 2x min.0,75 m i wysokość:  $\geq 1,5$  m,
- km 1+207 - przepust P3 - przejście dolne dla zwierząt małych i płazów o wymiarach: szerokość: 2x min.0,75 m i wysokość:  $\geq 1,5$  m,

1.5 wprowadzenia ogrodzeń ochronno-naprowadzających dla gadów i płazów w rejonie przejść zaprojektowanych dla małych zwierząt tj.: M-01, E-04, E-05, P-2, P-3,

1.6 przeniesienia stanowiska Mąkły tarniowej występującej w km 2+405 str. P i w km 4+339 str. L na stanowisko zastępcze jeżeli będzie zagrożone zniszczeniem w wyniku robót budowlanych,

1.7 przeniesienia martwego drewna występującego na terenie planowanej inwestycji oraz ściętych wypróchniałych drzew wraz z próchnowiskiem na tereny leśne i/lub zadrzewione,

2. Nakładam następujące obowiązki dotyczące zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

2.1 Obowiązek zapobiegania i ograniczania oddziaływania zrealizować przez zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko wymienionych w pkt.I.2 i I.3 niniejszej decyzji.

2.2 Skuteczności i wykorzystania przejść dla zwierząt – przy przejściach dużych i średnich należy zastosować fotopułapki na okres minimum 2 lat z odczytem nie rzadszym niż, co 3 miesiące. Sprawozdania do Organu wydającego decyzję i Organu uzgadniającego należy przedkładać 1 raz/rok.

2.3 Śmiertelności zwierząt w wyniku kolizji drogowych – sprawozdanie 1 raz/rok.

2.4 Adaptacji/zasiedlenia nowych obiektów przez ptaki i nietopetrze - kontrole sprawdzające zasiedlenie obiektów przez ww. zwierzęta należy wykonać po upływie 1 roku od wywieszenia/zamontowania budek w przypadku, gdy kontrola wypadnie w okresie lęgowym należy poczekać do zakończenia okresu lęgowego i dopiero wówczas przeprowadzić kontrolę. Z przeprowadzonej kontroli należy sporządzić sprawozdanie i w terminie nie później niż 1 miesiąc, kopię przekazać do Organu wydającego decyzję i Organu uzgadniającego (RDOŚ). Czynności te należy powtórzyć w 3 i 5 roku po okresie lęgowym przy czym w 5 roku należy sporządzić sprawozdanie końcowe i przekazać do wskazanych organów.

2.5 Efektywności przeniesienia gatunków chronionych na siedliska zastępcze – w przypadku roślin, kontrole z udziałem fitosocjologa należy przeprowadzić w okresie wegetacyjnym (najlepiej kwitnienia) danego gatunku począwszy od pierwszego sezonu wegetacyjnego po dokonanych przesadzeniach, sporządzając z dokonanych czynności protokół wraz z dokumentacją fotograficzną. Czynności te należy powtarzać, co roku przez okres min. 3 lat. Kopie dokumentów należy przekazać do Organu wydającego decyzje i do Organu uzgadniającego w ciągu 1 miesiąca od przeprowadzonych kontroli. W przypadku przeniesienia płazów na stanowiska zastępcze kontrole należy prowadzić z udziałem herpetologa w okresach rozrodu, sporządzając analogiczną dokumentację jak w przypadku roślin.

2.6 Efektu przeprowadzonych nasadzeń drzew i krzewów – kontrolę dokonanych nasadzeń należy przeprowadzić po upływie 1 roku od dokonanych nasadzeń w okresie wegetacyjnym, a następnie po upływie 3 lat oraz w roku 5 i 10 od dokonanych nasadzeń. W przypadku, gdy któreś sadzonki obumarły lub zostały zniszczone należy dokonać nasadzeń uzupełniających w najbliższym okresie jesiennym. Za każdym razem z dokonanej oceny należy przedłożyć sprawozdanie do Organu wydającego decyzję i do Organu uzgadniającego (RDOŚ) w terminie 1 miesiąca od dokonanej oceny wraz z planem nasadzeń uzupełniających i dokumentacją fotograficzną. Po upływie 10 lat od dokonanych nasadzeń należy przedłożyć raport końcowy z prowadzonego monitoringu.

2.7 Prowadzenia monitoringu przyrodniczego etapu budowy obejmującego m.in. herpetofaunę i florę. Monitoring powinien być prowadzony przez osobę/osoby mające wiedzę i doświadczenie odpowiednie do zakresu wykonywanego monitoringu m. in.

zoologiczne i botaniczne. Zespół monitorujący powinien składać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Krakowie raz na rok raport z prowadzonych obserwacji. Ponadto w przypadku stwierdzonych nieprawidłowości, odpowiednie osoby z nadzoru przyrodniczego, powinny o zaistniałej sytuacji bezzwłocznie poinformować wykonawcę robót i inwestora oraz stosować się do zaleceń zespołu monitorującego.

**III. Stwierdzam** konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust.1 pkt 10 ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Ponowną ocenę należy przeprowadzić w pełnym zakresie, z uwzględnieniem w szczególności :

1. Aktualizacji prognozy natężenia ruchu na projektowanej drodze i ul. Grunwaldzkiej.
2. Aktualizacji zagospodarowania terenów przez które przebiegać będzie droga wraz z aktualizacją faktycznego zagospodarowania terenów.
3. Weryfikacji ilości i parametrów rozwiązań przeciwhałasowych.
4. Uaktualnionej inwentaryzacji przyrodniczej w obszarze planowanej inwestycji i zasięgu jej oddziaływania ze szczególnym uwzględnieniem występowania gatunków chronionych będących w kolizji z planowanym przedsięwzięciem i sposobu ich zabezpieczenia, oraz przedstawienia kompensacji przyrodniczych, przy czym w metodyce poszukiwania pachnicy dębowej należy zastosować się do wytycznych Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska zawartych w nowej opinii z dnia 08.04.2025 znak: DZP-WG.600.229.2024.AS na temat „Właściwej metody oraz terminu wykonywania inwentaryzacji pachnicy dębowej na potrzeby planowanych inwestycji” (przedmiotowa opinia dostępna jest również na stronie internetowej pod adresem: Ochrona gatunkowa roślin, zwierząt i grzybów - Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska - Portal Gov.pl.)
5. Uszczegółowienia informacji dotyczących:
  - parametrów planowanego przedsięwzięcia, zajmowanych powierzchni, długości, szerokości itp.
  - sposobu posadowienia obiektów inżynierskich wraz z określeniem maksymalnej głębokości wykopów w odniesieniu do położenia zwierciadła wód gruntowych, wskazania konieczności wymiany gruntów bądź ich wzmocnienia,
  - informacji o wielkości i sposobie zabezpieczenia terenów osuwiskowych na trasie planowanej drogi.
6. Określenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na podstawie faktycznego sposobu zagospodarowania terenów oraz na podstawie przepisów prawa miejscowego wraz z weryfikacją projektowanych rozwiązań w rejonie obszarów chronionych akustycznie uwzględniając istniejące i projektowane w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego tereny ochrony akustycznej.

7. Przedstawienia propozycji monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko – zakres, skalę i terminy szczególnie w zakresie elementów środowiska przyrodniczego, emisji hałasu i drgań.
8. Przedstawienia sposobu zabezpieczeń terenów osuwiskowych, zwłaszcza tych występujących na chronionych siedliskach przyrodniczych (dotyczy także siedlisk chronionych gatunków zwierząt).
9. Szczegółowych informacji o zakresie prac w ciekach, długości, skali ingerencji, regulacji, rozpoznanej biocenozie, terminów, o parametrach mostu pełniącego funkcję przejścia dla zwierząt dużych i średnich.
10. Uszczegółowienia informacji dotyczących lokalizacji i organizacji zaplecza budowy, baz sprzętowo-materiałowych lub wskazania kilometrażu, gdzie nie dopuszcza się ich lokalizacji oraz informacji dot. lokalizacji dróg technologicznych.
11. Wykonania analizy zasadności wyburzenia budynków mieszkalnych znajdujących się na działkach nr ew. 156 obr. ew. 7 i 237/2 obr. ew. 7 w Limanowej i zamieszczenie jej w raporcie ponownej oceny o oddziaływaniu na środowisko

**IV. Nie stwierdzam** konieczność przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

**V. Nakładam** obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej z uwagi na konieczność zweryfikowania analiz przedstawionych w raporcie, opartych na założeniach programowych z rzeczywistym oddziaływaniem inwestycji drogowej na środowisko.

Po upływie 12 miesięcy od daty rozpoczęcia eksploatacji drogi należy wykonać analizę porealizacyjną w zakresie oceny skuteczności zaprojektowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony budynków i terenów wymagających ochrony przed hałasem i przedstawić jej wyniki w terminie 18 miesięcy od daty rozpoczęcia eksploatacji do organu ochrony środowiska właściwego do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, a także do organu właściwego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Analiza ta powinna również potwierdzić dotrzymanie standardów akustycznych w środowisku lub wskazać na konieczność podjęcia dodatkowych działań.

Szczególnie istotna będzie analiza w poniższych lokalizacjach:

- 1) Miasto Limanowa ul. W. Łokietka 15, proj. km obwodnicy 0+372 str. P dz. nr 43, obr. 4,
- 2) Miasto Limanowa ul. Lipowa 52, proj. km obwodnicy 0+700 str. P dz. nr 110/2, obr. 4,

- 3) Miasto Limanowa ul. Owocowa 21, proj. km obwodnicy 1+332 str. P dz. nr 238/12, obr. 4,
- 4) Miasto Limanowa ul. Biedronia 22F, proj. km obwodnicy 1+495 str. P dz. nr 239/14, obr. 4,
- 5) Miasto Limanowa ul. J. Biedronia 18, proj. km obwodnicy 1+615 str. P dz. nr 304, obr. 4,
- 6) Miasto Limanowa ul. Grunwaldzka 22a, proj. km obwodnicy 1+935 str. P dz. nr 390/6, obr. 4,
- 7) Miasto Limanowa ul. Grunwaldzka 17 proj. km obwodnicy 2+029 str. P dz. nr 479, obr. 4,
- 8) Miasto Limanowa ul. Braci Słupskich 19 proj. km obwodnicy 3+077 str. P dz. nr 156, obr. 7,
- 9) Miasto Limanowa ul. S. Flizaka 19, proj. km obwodnicy 3+108 str. L dz. nr 151/3 obr. 7,
- 10) Miasto Limanowa ul. S. Flizaka 21, proj. km obwodnicy 3+141 str. L dz. nr 151/4 obr. 7,
- 11) Miasto Limanowa ul. M. Marszałkowicza 20 proj. km obwod. 3+203 str. P dz. nr 150/10 obr. 7,
- 12) Miasto Limanowa ul. M. Marszałkowicza 31 proj. km obwod. 3+383 str. P dz. nr 209/6 obr. 7,
- 13) Miasto Limanowa ul. Żwirki i Wigury 30b, proj. km obwodnicy 3+620 str. P dz. nr 958 obr. 7,
- 14) Miasto Limanowa ul. Marsów 11, proj. km obwodnicy 3+876 str. P dz. nr 731/3 obr. 7,
- 15) Miasto Limanowa ul. Jabłoniecka 25A, proj. km obwodnicy 4+710 str. L dz. nr 530/6 obr. 7,
- 16) Miasto Limanowa ul. Jabłoniecka 59, proj. km obwodnicy 4+853 str. P dz. nr 513/1 obr. 7,
- 17) Miasto Limanowa ul. Wiejska 8 str. str. L dz. ew. 237/2 obr. ew. 7

**VI. Wskazuję działki konieczne do przeprowadzenia prac przygotowawczych:**

<b>WYKAZ DZIAŁEK PRZEWIDZIANYCH DO PROWADZENIA PRAC PRZYGOTOWAWCZYCH, W ZWIĄZKU Z PLANOWANĄ BUDOWĄ OBWODNICY LIMANOWEJ W CIĄGU DK28</b>					
<b>Lp.</b>	<b>Województwo</b>	<b>Powiat</b>	<b>Gmina</b>	<b>Obręb</b>	<b>Nr działki</b>
1.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	361
2.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	377/9
3.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	375/1
4.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	374
5.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	290/1
6.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	345/1

7.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	292/11
8.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	33/1
9.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	375/5
10.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	367/1
11.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	383
12.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	371/1
13.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	292/8
14.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	377/8
15.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	382/1
16.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	291
17.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	365/9
18.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	292/6
19.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	365/13
20.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	368
21.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	370/1
22.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	364/4
23.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	292/7
24.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	302
25.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	292/4
26.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	365/5
27.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	365/4
28.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	377/1
29.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	385/1
30.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	372
31.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	373
32.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	375/4
33.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	364/2
34.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	367/2
35.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	284
36.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	365/12
37.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	365/8
38.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	363/5
39.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	304/2
40.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	377/7
41.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	292/10
42.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	365/15
43.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	366
44.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	363/3
45.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	290/2
46.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	365/14
47.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	371/2
48.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	365/7
49.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	292/5
50.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	382/2
51.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	385/2
52.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	364/3
53.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	365/11
54.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	363/4
55.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 3	375/6
56.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	36/2
57.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	562/1
58.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	45/8

59.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	594
60.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	232
61.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	390/1
62.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	3
63.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	472
64.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	296
65.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	652/56
66.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	578/14
67.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	139/2
68.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	598
69.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	132/1
70.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	194/6
71.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	67
72.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	56
73.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	342
74.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	652/38
75.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	53
76.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	471
77.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	242
78.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	485/1
79.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	191/4
80.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	308/4
81.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	40/2
82.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	483
83.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	50
84.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	68
85.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	191/8
86.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	219/3
87.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	572/2
88.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	238/7
89.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	303/2
90.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	301/1
91.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	238/22
92.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	251/3
93.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	618/5
94.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	191/6
95.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	388
96.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	247/3
97.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	239/14
98.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	110/1
99.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	477
100.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	573
101.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	55
102.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	689
103.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	2/3
104.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	300
105.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	145
106.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	481/1
107.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	60
108.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	376/9
109.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	65
110.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	587/2



111.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	185/6
112.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	192/3
113.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	488
114.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	187/2
115.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	588/1
116.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	43
117.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	42
118.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	302/3
119.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	340
120.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	304
121.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	310
122.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	156
123.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	475
124.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	184
125.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	248/1
126.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	311
127.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	550
128.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	109
129.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	593
130.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	135
131.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	136
132.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	192/2
133.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	579/2
134.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	229/1
135.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	194/4
136.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	684
137.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	240/1
138.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	2/4
139.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	394/5
140.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	194/5
141.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	557
142.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	185/4
143.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	577
144.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	190
145.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	341
146.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	251/2
147.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	62
148.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	61
149.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	590/2
150.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	343/28
151.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	618/3
152.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	590/5
153.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	376/10
154.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	45/7
155.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	481/2
156.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	188/1
157.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	545
158.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	390/5
159.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	555
160.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	193/2
161.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	230/1
162.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	151

163.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	195/2
164.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	578/4
165.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	556
166.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	150
167.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	2/6
168.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	551
169.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	695
170.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	600/1
171.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	238/20
172.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	476
173.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	309/1
174.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	390/7
175.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	309/3
176.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	391/14
177.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	576
178.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	578/9
179.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	66
180.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	394/1
181.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	479
182.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	239/16
183.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	35/1
184.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	108
185.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	112
186.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	35/4
187.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	233
188.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	592
189.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	391/6
190.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	579/1
191.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	110/2
192.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	547/2
193.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	185/9
194.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	240/2
195.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	588/2
196.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	25/2
197.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	376/11
198.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	589
199.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	54/2
200.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	387
201.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	343/30
202.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	244/2
203.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	548
204.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	132/2
205.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	152
206.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	239/8
207.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	691
208.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	140
209.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	394/4
210.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	332
211.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	157/2
212.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	308/2
213.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	41
214.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	376/4

215.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	52/2
216.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	239/13
217.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	54/1
218.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	390/9
219.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	578/15
220.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	2/5
221.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	131
222.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	578/5
223.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	146
224.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	44/2
225.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	239/17
226.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	69
227.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	142
228.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	485/2
229.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	306/1
230.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	158
231.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	239/18
232.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	343/31
233.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	239/15
234.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	307
235.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	652/20
236.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	186/10
237.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	480
238.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	220/14
239.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	247/2
240.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	111
241.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	391/15
242.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	484
243.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	618/6
244.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	697
245.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	77/7
246.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	149
247.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	309/2
248.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	574
249.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	247/1
250.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	303/1
251.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	473
252.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	578/7
253.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	390/10
254.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	478
255.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	239/6
256.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	306/2
257.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	652/29
258.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	652/3
259.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	133
260.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	104
261.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	246
262.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	57
263.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	238/11
264.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	376/6
265.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	239/12
266.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	547/1

267.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	147
268.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	562/2
269.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	295
270.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	386/2
271.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	578/20
272.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	194/8
273.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	64
274.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	298
275.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	543
276.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	553
277.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	385/3
278.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	487
279.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	302/8
280.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	2/7
281.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	2/2
282.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	578/16
283.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	239/7
284.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	249
285.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	148
286.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	143
287.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	228/4
288.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	251/4
289.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	343/4
290.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	107
291.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	301/2
292.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	244/1
293.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	575
294.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	134
295.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	652/17
296.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	75
297.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	228/3
298.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	572/4
299.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	572/3
300.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	578/21
301.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	687
302.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	186/7
303.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	578/24
304.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	194/7
305.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	194/3
306.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	652/4
307.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	302/6
308.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	376/5
309.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	590/1
310.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	305/3
311.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	44/1
312.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	305/2
313.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	38
314.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	59
315.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	578/25
316.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	552
317.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	376/13
318.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	302/4

319.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	312
320.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	554
321.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	390/8
322.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	652/1
323.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	590/3
324.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	220/9
325.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	45/6
326.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	652/2
327.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	138
328.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	4
329.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	2/8
330.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	343/26
331.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	578/10
332.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	588/3
333.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	37
334.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	302/7
335.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	186/12
336.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	186/11
337.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	343/5
338.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	144
339.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	309/5
340.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	63
341.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	302/5
342.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	343/25
343.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	137
344.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	305/1
345.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	80/3
346.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	546
347.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	189
348.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	690
349.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	677
350.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	250
351.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	549
352.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	139/1
353.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	580
354.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	58
355.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	599
356.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	343/22
357.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	186/8
358.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	390/2
359.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	302/2
360.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	588/4
361.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	587/3
362.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	220/10
363.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	578/12
364.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	678
365.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	618/1
366.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	390/6
367.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	77/3
368.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	52/3
369.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	302/9
370.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	193/1

371.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	343/10
372.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	245
373.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	676
374.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	129/1
375.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	394/3
376.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	572/5
377.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	35/3
378.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	220/8
379.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	578/6
380.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	153
381.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	191/7
382.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	309/6
383.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	390/4
384.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	343/21
385.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	248/2
386.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	376/12
387.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	188/2
388.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	238/12
389.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	308/3
390.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	106
391.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	231
392.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	673/1
393.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	578/22
394.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	230/2
395.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	587/4
396.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	385/2
397.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	241
398.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	237
399.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	45/9
400.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	127
401.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	672
402.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	303/3
403.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	696
404.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	376/3
405.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	186/4
406.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	79
407.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	591
408.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	220/6
409.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	187/1
410.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	45/5
411.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	302/10
412.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	679
413.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	343/7
414.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	193/3
415.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	486
416.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	692
417.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	474
418.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	590/4
419.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	390/3
420.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	688
421.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	393/1
422.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	186/3

423.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	186/6
424.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	36/1
425.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	489
426.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	259
427.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	392
428.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	343/23
429.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	191/9
430.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	80/1
431.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	239/11
432.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	220/13
433.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	220/11
434.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	587/5
435.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	77/5
436.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	698
437.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	74
438.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	191/5
439.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	239/4
440.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	521/1
441.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	578/13
442.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	343/19
443.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	343/29
444.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	652/16
445.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	522
446.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	185/10
447.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	239/9
448.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	80/4
449.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	578/19
450.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	185/8
451.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	229/2
452.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	391/3
453.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	385/1
454.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	685
455.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	157/1
456.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	558
457.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	248/3
458.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	40/1
459.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	185/5
460.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	253
461.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	578/17
462.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	192/4
463.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	578/18
464.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	391/13
465.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	39
466.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	619
467.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	185/7
468.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	581
469.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	77/6
470.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	70
471.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	343/12
472.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	620/1
473.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	313
474.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	77/8



475.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	228/2
476.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 4	129/2
477.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	235/1
478.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	561/1
479.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	535/1
480.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	544/3
481.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	603
482.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	538/3
483.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	232/18
484.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	517/14
485.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	539/6
486.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	141/7
487.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	155/2
488.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	486/1
489.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	515
490.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	486/2
491.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	253/5
492.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	542/25
493.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	141/4
494.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	232/8
495.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	152
496.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	150/2
497.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	225/3
498.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	533/2
499.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	209/2
500.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	150/8
501.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	143/1
502.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	935/1
503.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	232/6
504.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	238/4
505.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	781
506.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	487
507.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	530/21
508.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	217/1
509.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	210/1
510.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	143/4
511.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	241
512.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	67
513.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	151/3
514.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	235/4
515.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	1021
516.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	452/4
517.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	2
518.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	939/3
519.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	538/2
520.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	220
521.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	724
522.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	945
523.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	538/4
524.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	60/4
525.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	237/7
526.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	505/4



527.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	534/4
528.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	565/3
529.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	516
530.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	232/14
531.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	530/19
532.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	209/5
533.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	231/3
534.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	513/1
535.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	253/6
536.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	55
537.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	452/16
538.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	528
539.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	186/1
540.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	473/14
541.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	158/3
542.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	941
543.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	943
544.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	490/42
545.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	956
546.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	542/19
547.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	512/1
548.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	209/10
549.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	53/11
550.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	155/1
551.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	567/1
552.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	958
553.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	538/8
554.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	475
555.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	147/2
556.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	518/2
557.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	530/12
558.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	513/2
559.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	530/6
560.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	232/16
561.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	235/5
562.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	232/13
563.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	541/2
564.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	938
565.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	529/1
566.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	473/2
567.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	509/1
568.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	986
569.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	730/2
570.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	530/16
571.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	1019
572.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	232/17
573.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	143/5
574.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	186/5
575.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	150/10
576.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	563/5
577.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	253/22
578.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	536/3

579.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	209/9
580.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	209/7
581.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	541/3
582.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	535/2
583.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	219
584.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	146/1
585.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	145
586.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	232/12
587.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	147/1
588.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	744
589.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	936
590.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	521
591.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	253/24
592.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	1003
593.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	513/3
594.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	538/9
595.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	490/14
596.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	474/6
597.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	237/6
598.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	489/1
599.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	157/3
600.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	209/8
601.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	534/6
602.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	514
603.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	490/46
604.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	235/6
605.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	564/1
606.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	544/1
607.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	947
608.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	238/1
609.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	234
610.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	58/3
611.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	726
612.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	484/2
613.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	150/3
614.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	235/3
615.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	186/7
616.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	141/9
617.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	218
618.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	954
619.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	156
620.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	565/2
621.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	208
622.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	955/2
623.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	939/5
624.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	490/17
625.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	253/3
626.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	604/5
627.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	561/3
628.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	59
629.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	157/10
630.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	217/2

631.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	538/7
632.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	452/20
633.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	53/12
634.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	940/1
635.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	474/4
636.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	474/3
637.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	517/12
638.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	944
639.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	179/1
640.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	517/15
641.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	530/15
642.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	960/1
643.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	779
644.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	210/6
645.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	453
646.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	146/2
647.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	539/5
648.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	946
649.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	485/2
650.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	539/7
651.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	942
652.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	209/11
653.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	604/39
654.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	539/4
655.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	725
656.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	959
657.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	957
658.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	727
659.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	248/6
660.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	184/3
661.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	150/9
662.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	517/10
663.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	531
664.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	144/3
665.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	185/9
666.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	210/5
667.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	512/2
668.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	537
669.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	485/1
670.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	530/18
671.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	746
672.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	937
673.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	539/2
674.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	740
675.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	513/5
676.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	505/5
677.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	237/4
678.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	232/11
679.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	474/2
680.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	540/1
681.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	542/21
682.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	728/2

683.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	151/4
684.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	143/6
685.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	235/7
686.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	543/6
687.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	572/1
688.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	536/2
689.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	209/3
690.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	952
691.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	530/22
692.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	473/7
693.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	149/5
694.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	743
695.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	530/23
696.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	157/9
697.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	780
698.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	210/7
699.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	235/2
700.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	530/9
701.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	530/17
702.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	184/2
703.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	953
704.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	604/6
705.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	144/4
706.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	741/4
707.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	253/8
708.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	210/9
709.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	207
710.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	604/21
711.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	143/2
712.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	530/7
713.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	253/9
714.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	955/1
715.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	939/6
716.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	538/6
717.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	530/11
718.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	530/8
719.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	939/2
720.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	150/6
721.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	209/12
722.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	940/2
723.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	517/11
724.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	960/2
725.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	518/1
726.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	210/8
727.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	563/4
728.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	210/4
729.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	236
730.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	563/6
731.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	253/19
732.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	513/4
733.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	939/7
734.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	999

735.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	544/2
736.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	561/4
737.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	237/2
738.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	253/23
739.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	149/4
740.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	238/2
741.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	540/2
742.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	478/11
743.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	604/18
744.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	530/10
745.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	141/8
746.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	210/3
747.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	538/5
748.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	185/10
749.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	141/10
750.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	565/1
751.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	505/6
752.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	1023
753.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	232/2
754.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	209/6
755.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	742
756.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	783
757.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	567/2
758.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	237/5
759.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	730/1
760.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	782
761.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	745
762.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	248/2
763.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	153
764.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	209/4
765.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	232/4
766.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	542/7
767.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	130
768.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	233
769.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	565/4
770.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	729/2
771.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	543/7
772.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	238/3
773.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	1013
774.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	158/2
775.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	543/9
776.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	478/12
777.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	253/4
778.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	542/22
779.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	253/18
780.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	723
781.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	224
782.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	488
783.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	988
784.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	476/1
785.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	530/20
786.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	186/4

787.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	517/7
788.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	532
789.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	604/16
790.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	474/8
791.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	452/18
792.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	737
793.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	127/10
794.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	987
795.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	604/7
796.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	542/4
797.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	452/2
798.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	604/40
799.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	728/1
800.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	58/4
801.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	512/4
802.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	253/7
803.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	935/6
804.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	253/20
805.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	529/2
806.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	188/5
807.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	509/2
808.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	146/3
809.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	505/7
810.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	452/17
811.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	731/3
812.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	741/3
813.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	232/3
814.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	184/4
815.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	188/7
816.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	738
817.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	530/4
818.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	452/19
819.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	248/5
820.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	731/2
821.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	1020
822.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	562/2
823.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	144/2
824.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	490/44
825.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	564/2
826.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	530/24
827.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	935/7
828.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	188/2
829.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	534/5
830.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	476/2
831.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	505/8
832.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	517/8
833.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	512/3
834.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	249/4
835.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	747
836.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	542/28
837.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	140
838.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	935/8

839.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	730/3
840.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	543/10
841.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	188/6
842.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	452/6
843.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	186/8
844.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	729/1
845.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	490/43
846.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	989
847.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	452/21
848.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	209/14
849.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	541/4
850.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	452/15
851.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	231/2
852.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	489/2
853.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	490/47
854.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	533/3
855.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	542/20
856.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	187
857.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	127/11
858.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	542/24
859.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	452/10
860.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	542/27
861.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	739
862.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	148
863.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	491/1
864.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	186/6
865.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	935/9
866.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	452/14
867.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	127/12
868.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	209/13
869.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	188/4
870.	małopolskie	limanowski	Limanowa (miasto)	Obr 7	225/2

**VII. Integralną częścią decyzji jest załącznik stanowiący charakterystykę przedsięwzięcia.**

**VIII. Niniejszej decyzji nadaję rygor natychmiastowej wykonalności.**

### **UZASADNIENIE**

W dniu 31 maja 2023 roku do Burmistrza Miasta Limanowa wpłynął wniosek Skarbu Państwa - Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, działającego przez pełnomocnika pana Krzysztofa Pacha, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Limanowej w ciągu DK28 według wariantu W1A.

Do wniosku została załączona: karta informacyjna przedsięwzięcia wraz z załącznikami, poświadczona przez właściwy organ kopia mapy ewidencyjnej, obejmująca przewidywany teren na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz przewidywany obszar na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, mapa w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz przewidywanym obszarem na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych i odpis pełnomocnictwa.

Wnioskodawca na podstawie art. 108 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego zwrócił się o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 71 ust.2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. z 2024 roku poz. 1112 ze zm.), dalej *ustawy ooś*, uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane dla planowanych przedsięwzięć:

I mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko,

II mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Wybrany do realizacji wariant W1a na podstawie § 3 ust. 1 pkt 62 tj. drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej oraz § 3 ust. 2 pkt 2 w powiązaniu z § 3 ust. 1 pkt 31 i pkt 81 tj. rozbudowa przebudowa zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust.1 (sieci kanalizacyjne o długości powyżej 1 km i instalacje do przesyłu gazu większe niż 0,5 MPa) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 ze zm.) zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których jest wymagane uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i może być wymagane przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Wybrany do realizacji wariant W1A w całości jest położony na terenie miasta Limanowa natomiast warianty alternatywne W2A i W3A w większości przebiegają na terenie Miasta Limanowa oraz częściowo po terenie Gminy Limanowa wobec powyższego na podstawie art. 75 ust.1 pkt.4 i ust.4 *ustawy ooś*, Burmistrz Miasta Limanowa jest organem właściwym miejscowo i rzeczowo w sprawie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Limanowej w ciągu DK28.

W oparciu o art. 74 ust. 3a *ustawy ooś*, stronami postępowania są: wnioskodawca oraz podmioty, którym przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości znajdujących się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie tj. na przewidywanym terenie na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, w obszarze znajdującym się w odległości



100 m od granic tego terenu oraz w obszarze obejmującym działki, na których w wyniku eksploatacji przedsięwzięcia zostałyby przekroczone standardy jakości środowiska.

Liczba stron postępowania administracyjnego przekracza 10 podmiotów. W związku z art. 74 ust.3 *ustawy o oś* strony postępowania administracyjnego w przedmiotowej sprawie były informowane o czynnościach organu administracji w trybie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024r. poz.572), tj. w formie publicznego obwieszczenia.

W dniu 16.06.2023 roku Pan \_\_\_\_\_ złożył do Urzędu Miasta Limanowa wniosek o udostępnienie w formie papierowej lub elektronicznej materiałów dotyczących wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

Zawiadomienie o wszczęciu postępowania administracyjnego w powyższej sprawie z dnia 21.06.2023 roku było zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Urzędu Miasta Limanowa, na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu, na tablicach ogłoszeń Osiedli przez które ma przebiegać obwodnica w wariantcie W1A oraz na stronie internetowej Urzędu w dziale postępowań o środowiskowych uwarunkowaniach.

Pismem z dnia 21.06.2023 roku, znak: ZP.6220.9.2023 na podstawie art.64 ust.1 i 2 i art. 78 ust.1 Burmistrz Miasta Limanowa zwrócił się Regionalnego Dyrektora Ochrony środowiska w Krakowie – Wydziału Spraw Terenowych w Starym Sączu, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie – Zarządu Zlewni w Nowym Sączu oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Limanowej *ustawy o oś* o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

W/w zawiadomieniu z dnia 21.06.2023 roku Burmistrz poinformował także strony postępowania, że zwrócił się do organów współdziałających o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

W dniu 27.06.2023 roku zostały udostępnione na nośniku elektronicznym Panu \_\_\_\_\_ będącemu stroną postępowania w przedmiotowej sprawie, dokumenty złożone przy wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach ( karta informacyjna przedsięwzięcia wraz z załącznikami).

Dnia 4.07.2023 roku pismem znak: KR.ZZŚ.3.4901.112.2023.WR PGW Wody Polskie - Zarząd Zlewni w Nowym Sączu po zapoznaniu się z kartą informacyjną wezwał Burmistrza Miasta Limanowa do uzupełnienia przekazanej dokumentacji (karty informacyjnej przedsięwzięcia).

W dniu 6.07.2023 roku Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Limanowej w opinii sanitarnej znak: NZ.90831.38.2023 przedstawił stanowisko, że przedsięwzięcie pn. Budowa obwodnicy Limanowej w ciągu DK28 według wariantu W1A" wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz opracowania raportu o oddziaływaniu na środowisko określonego w art. 66 *ustawy o oś*.w zakresie:

- ochrony przed hałasem,
- ochrony powietrza atmosferycznego,

- ochrony środowiska gruntowo- wodnego.

Dnia 7.07.2023r. pismem znak:ST-II.4220.62.2023.ED Regionalny Dyrektor Ochrony środowiska w Krakowie – Wydział Spraw Terenowych w Starym Sączu zawiadomił Burmistrza Miasta Limanowa , że opinia co do potrzeby obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko zostanie załatwiona w terminie do 31.07.2023 roku.

W dniu 10.07.2023 r. do Urzędu Miasta Limanowa wpłynął wniosek Pana sprzeciwiający się budowie obwodnicy według wariantu W1A i W2A. Burmistrz Miasta Limanowa odpowiedział na uwagi Pana w dalszej części uzasadnienia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Biorąc pod uwagę stanowisko PGW Wody Polskie - Zarządu Zlewni w Nowym Sączu z dnia 4.07.2023 - w dniu 12.07.2023 roku Burmistrz na podstawie art. 50 mając na uwadze art. 77 i 7 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024r. poz.572), wezwał pełnomocnika inwestora do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia.

Obwieszczeniem z dnia 12.07.2025 r. Burmistrz Miasta Limanowa zawiadomił pozostałe strony postępowania, iż wezwał pełnomocnika inwestora do złożenia wyjaśnień i uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia.

Postanowieniem z dnia 26.07.2023r. znak:ST-II.4220.62.2023.ED Regionalny Dyrektor Ochrony środowiska w Krakowie – Wydział Spraw Terenowych w Starym Sączu wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia pn. „Budowa obwodnicy Limanowej w ciągu DK28 według wariantu W1A” istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i określił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Raport winien być sporządzony w pełnym zakresie określonym w art. 66 ustawy o oś , a w szczególności zawierać:

- 1) Opis planowanego przedsięwzięcia zawierający charakterystykę wszystkich jego elementów i warunki użytkowania terenu w trakcie jego realizacji i eksploatacji.
- 2) Analizę wariantową zawierającą opis poszczególnych wariantów wraz z uzasadnieniem ich wyboru , określeniem przewidywanego oddziaływania analizowanych wariantów na środowisko oraz porównaniem oddziaływań analizowanych wariantów.
- 3) Analizę oddziaływania przedsięwzięcia w zakresie emisji hałasu wraz z uzasadnieniem przyjętych natężeń ruchu w przyjętych prognozach oraz szczegółowym opisem planowanych do zastosowania środków ograniczających ewentualne ponadnormatywne oddziaływanie na tereny przyległe.
- 4) Propozycję monitoringu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na etapie jego budowy i eksploatacji lub użytkowania.
- 5) Ocenę wpływu planowanej inwestycji na lokalne populacje nietoperzy , w tym planowanego oświetlenia oraz przedstawienie skutecznych działań minimalizujących negatywny wpływ inwestycji na stwierdzone gatunki.

- 6) Inwentaryzację przeznaczonych do wycięcia drzew i krzewów wraz z oceną ich wartości przyrodniczych, w tym znaczenia dla funkcjonowania korytarzy ekologicznych oraz prognozą wpływu planowanej wycinki na środowisko w tym między innymi na warunki bytowania i gniazdowania ptaków, potencjalne schronienia i trasy migracji nietoperzy.
- 7) Rzetelną i szczegółową analizę możliwych konfliktów społecznych związanych z planowanym zamierzeniem.

Odpowiadając na wezwanie Burmistrz z dnia 12.07.2023 r. pismem z dnia 31.07.2023 pełnomocnik Inwestora pan Krzysztof Pach przekazał cztery egzemplarze Aneksu Nr 1 do Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia.

Pismem z dnia 21.08.2023r. Burmistrz Miasta Limanowa przesłał Aneks nr 1 karty informacyjnej przedsięwzięcia do Regionalnego Dyrektora Ochrony środowiska w Krakowie – Wydziału Spraw Terenowych w Starym Sączu w celu zajęcia stanowiska na podstawie art.64 ust.1 i 2 ustawy ooś lub potwierdzenia opinii zawartej w postanowieniu z dnia 26.07.2023r. znak:ST-II.4220.62.2023.ED.

Pismem z dnia 21.08.2023r. Burmistrz Miasta Limanowa przesłał Aneks nr 1 karty informacyjnej przedsięwzięcia do PGW Wody Polskie Zarządu Zlewni w Nowym Sączu w celu zajęcia stanowiska na podstawie art.64 ust.1 i 2 ustawy ooś.

Pismem z dnia 21.08.2023r. Burmistrz Miasta Limanowa przesłał Aneks nr 1 karty informacyjnej przedsięwzięcia do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Limanowej w celu zajęcia stanowiska na podstawie art. 64 ust.1 i 2 i 78 ust.1 ustawy ooś lub potwierdzenia wcześniejszego stanowiska zawartego w opinii sanitarnej znak: NZ.90831.38.2023 z dnia 6.07.2023 r.

Obwieszczeniem z dnia 22.08.2023 roku Burmistrz Miasta Limanowa poinformował strony postępowania, że została uzupełniona karta informacyjna przedsięwzięcia i że zwrócił się ponownie do organów współdziałających o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko lub potwierdzenia wcześniej zajętego stanowiska.

Pismem z dnia 28.08.2023r. znak:ST-II.4220.62.2023.ED Regionalny Dyrektor Ochrony środowiska w Krakowie – Wydział Spraw Terenowych w Starym Sączu poinformował, iż podtrzymuje opinię wyrażoną w postanowieniu z dnia 26.07.2023 roku o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn. „Budowa obwodnicy Limanowej w ciągu DK28 według wariantu W1A”.

Pismem z dnia 5.09.2023r. znak: NZ.90831.38.2023 Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Limanowej poinformował, iż podtrzymuje stanowisko wyrażone w opinii sanitarnej z dnia 6.07.2023 r. znak: NZ.90831.38.2023 o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz opracowania raportu oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn. „Budowa obwodnicy Limanowej w ciągu DK28 według wariantu W1A”.

Dnia 4.09.2023 roku pismem, znak:KR.ZZŚ.3.4901.112.2023.WR PGW Wody Polskie - Zarząd Zlewni w Nowym Sączu poinformował, że na podstawie art. 397 ust.3 pkt.1 lit. b ustawy z dnia 20 lipca 2017 roku Prawo Wodne przesłał do załatwienia, zgodnie z kompetencjami, wniosek Burmistrza z dnia 21.06.2023r. uzupełniony w dniu 21.08.2023r., o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich.

Pismem z dnia 4.09.2023r.(otrzymanym w dniu 7.09.2023r.) pełnomocnik inwestora pan Krzysztof Pach zwrócił się do Burmistrza Miasta Limanowa o udzielenie odpowiedzi na pismo z dnia 31. 07.2023 r. przesyłające cztery egzemplarze Aneksu Nr 1 do Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia.

Pismem z dnia 13.09.2023 r. Burmistrza poinformował pełnomocnika inwestora że przesłał Aneks nr 1 do kart informacyjnej do organów współdziałających w celu zajęcia stanowiska na podstawie art.64 ust.1 i 2 i 78 ustawy ooś lub potwierdzenia wcześniejszych opinii.

Dnia 21.09.2023r. wpłynął protest mieszkańców gminy Limanowa przeciwko planowanemu wariantowi W3A projektowanej obwodnicy do którego Burmistrz Miasta Limanowa odniósł się w dalszej części uzasadnienia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Postanowieniem znak:KR.RZŚ.4901.65.2023.PK z dnia 9.11.2023r. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie wyraził opinię, iż dla przedsięwzięcia pn. „Budowa obwodnicy Limanowej w ciągu DK28 według wariantu W1A” istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i określił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

W oparciu o uzyskane opinie , jak również mając na względzie rodzaj i charakter przedsięwzięcia postanowieniem znak:ZP.6220.9.2023 z dnia 1.12.2023r. Burmistrz Miasta Limanowa stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia pn. „Budowa obwodnicy Limanowej w ciągu DK28 według wariantu W1A” na środowisko i określił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Obwieszczeniem z dnia 5.12.2023 roku Burmistrz Miasta Limanowa zawiadomił strony o wydanym postanowieniu nakładającym obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia pn. „Budowa obwodnicy Limanowej w ciągu DK28 według wariantu W1A” na środowisko i określającym zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie Naczelnik Spraw Terenowych w Starym Sączu w dniach: 18.12.2023 roku, 27.12.2023 roku, 10.01.2024 roku i 24.01.2024 roku przesłał do Urzędu Miasta Limanowa 13 wniosków złożonych w trybie ustawy o dostępie do informacji publicznej dotyczących projektowanej budowy obwodnicy Limanowej w ciągu DK 28 w celu rozpatrzenia zgodnie z kompetencjami. Na

wszystkie w/w wnioski Burmistrz udzielił odpowiedzi wyjaśniających w pismach z dnia: 29.12.2023 r, 16.01.2024 i 26.01.2024 roku.

W dniu 4.01.2024 roku postępowanie administracyjne zostało zawieszone do czasu przedłożenia przez inwestora raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Strony postępowania zostały powiadomione o tym postanowieniu w drodze obwieszczenia z dnia 5.01.2024 roku.

W dniu 20.02.2024 roku Burmistrz Miasta Limanowa zwrócił się do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Nowym Sączu o rozstrzygnięcie kwestii ewentualnego wyłączenia Burmistrza Miasta Limanowa od załatwienia przedmiotowej sprawy na podstawie art. 25 §1 pkt 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024r. poz.572).

Obwieszczeniem z dnia 4.03.2023 roku Burmistrz Miasta Limanowa poinformował strony postępowania ,że zwrócił się do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Nowym Sączu o rozstrzygnięcie kwestii ewentualnego wyłączenia Burmistrza Miasta Limanowa od załatwienia przedmiotowej sprawy. Obwieszczenie zostało także umieszczone na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Limanowa w okresie od 6.03.2024 r. do 20.03.2024 roku.

Pismem z dnia 7.03.2024 Samorządowe Kolegium Odwoławcze w Nowym Sączu poinformowało Burmistrza Miasta Limanowa że posiadanie praw rzeczowych do nieruchomości położonych w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia w wariantcie innym niż inwestorski (względnie dopuszczony do realizacji zgodnie z art.81 ust.1 ustawy o oś) nie stanowi źródła legitymacji procesowej w prowadzonym postępowaniu w sprawie , a tym samym nie stanowi podstawy do wyłączenia organu właściwego do jej załatwienia.

Wnioskodawca w dniu 3.10.2024r. przedłożył Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia pn. Budowa obwodnicy Limanowej w ciągu DK28 na środowisko i zwrócił się o podjęcie zawieszonego postępowania. Jednocześnie razem z pismem przesyłającym raport oddziaływania na środowisko zostało przesłane pełnomocnictwo dla Pana Michała Duraja do występowania w imieniu inwestora o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Dnia 9.10.2024r. wpłynął protest mieszkańców Limanowej i okolicznych miejscowości gminy Limanowa ,przeciwko budowie obwodnicy Limanowej, zgodnie z wariantami W1A, W2A, W3A. Protest adresowany był do Pana Macieja Ostrowskiego Dyrektora GDDKIA – Oddział w Krakowie . Burmistrz Miasta Limanowa także odniósł się do podniesionych w proteście argumentów w dalszej części uzasadnienia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Postanowieniem z dnia 17.10.2024r. roku Burmistrz Miasta Limanowa podjął zawieszone postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Limanowej w ciągu DK28 według wariantu W1A.

Pismem z dnia 17.10.2024 r. skierowanym do pana Michała Duraja Burmistrz Miasta Limanowa potwierdził otrzymanie jednego egzemplarza raportu w wersji papierowej i czterech egzemplarzy w wersji tradycyjnej.

Obwieszczeniem z dnia 24.10.2024 roku Burmistrz Miasta Limanowa zawiadomił strony postępowania administracyjnego:

- o przedłożeniu przez pełnomocnika inwestora raportu o oddziaływaniu w/w przedsięwzięcia na środowisko,
- o podjęciu przez Burmistrza Miasta Limanowa, postanowieniem z dnia 17.10.2024 r., zawieszonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Limanowej w ciągu DK28 według wariantu W1A. Obwieszczenie zostało także umieszczone na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Limanowa w okresie od 25.10.2024 r. do 8.11.2024 roku.

Wnioskiem z dnia 28.10.2024r. Burmistrz Miasta Limanowa zwrócił się do Starostwa Powiatowego w Limanowej o udostępnienie uproszczonego wypisu z rejestru gruntów dla działek ew. 49/4, 50/2, 50/5, 50/4, 51/12, 51/8, 52, 51/9, 51/3, 50/3 obręb Lipowe - Gmina Limanowa.

Obwieszczeniem z dnia 31.10.2024 roku Burmistrz Miasta Limanowa w celu zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa, zgodnie z art. 79 *ustawy ooś*, w postępowaniu, w ramach którego przeprowadza ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko podał do publicznej wiadomości informacje o których mowa w art. 33 ust.1 *ustawy ooś*. Obwieszczenie zostało także umieszczone na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Gminy Limanowa w okresie od 31.10.2024 r. do 30.11.2024 roku.

Pismem z dnia 31.10.2024 r. Burmistrz Miasta Limanowa działając na podstawie art.77 ust.1 pkt.1 *ustawy ooś* zwrócił się z wnioskiem do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie – Wydziału Spraw Terenowych w Starym Sączu przekazując raport oddziaływania na środowisko o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Pismem z dnia 31.10.2024 r. Burmistrz Miasta Limanowa działając na podstawie art.77 ust.1 pkt.4 *ustawy ooś* zwrócił się z wnioskiem do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie przekazując raport oddziaływania na środowisko o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Pismem z dnia 31.10.2024 r. Burmistrz Miasta Limanowa działając na podstawie art.77 ust.1 pkt.2 *ustawy ooś* zwrócił się z wnioskiem do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Limanowej przekazując raport oddziaływania na środowisko o wydanie opinii.

W dniu 6.11.2024 roku Pan \_\_\_\_\_ złożył do Urzędu Miasta Limanowa wniosek o udostępnienie w formie elektronicznej, na nośniku elektronicznym, raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Raport został udostępniony w dniu 13.11.2024 roku.

Obwieszczeniem z dnia 7 listopada 2024 roku Burmistrz Miasta Limanowa zawiadomił strony postępowania administracyjnego, iż zwrócił się o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie – Wydziału Spraw Terenowych w Starym Sączu i Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie oraz o wydanie opinii do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Limanowej. Obwieszczenie zostało także umieszczone na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Gminy Limanowa w okresie od 8.11.2024 r. do 22.11.2024 roku.

Pełnomocnik inwestora w dniu 7.11.2024 przedłożył dodatkowe trzy egzemplarze raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w wersji papierowej oraz ponadto z uwagi na niewielką korektę wariantu realizacyjnego przedłożył:

- cztery egzemplarze kopii mapy ewidencyjnej, obejmująca przewidywany teren na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz przewidywany obszar na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,

- cztery egzemplarze mapy w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz przewidywanym obszarem na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

W związku z powzięciem informacji, że działki ew. 49/4, 50/2, 50/5, 50/4, 51/12, 51/8, 52, 51/9, 51/3, 50/3 obręb Lipowe - Gmina Limanowa leżą w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia w dniu 12 listopada 2024 roku Burmistrz Miasta Limanowa poinformował pisemnie właścicieli tych działek, że są stronami postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Limanowej w ciągu DK28 według wariantu W1A i jako strony postępowania mogą zapoznać się z aktami sprawy oraz brać czynny udział w prowadzonym postępowaniu oraz, że o dalszych czynnościach w prowadzonym postępowaniu będą informowani poprzez zawiadomienia w formie publicznego obwieszczenia.

W dniu 15.11.2024r. Radny Rady Miasta Limanowa Pan Piotr Zoń ( działając jako radny i strona postępowania) zwrócił się o udostępnienie treści raportu o oddziaływaniu na środowisko projektowanej obwodnicy. Wnioskowane do udostępnienia dokumenty zostały przekazane w dniu 18.11.2024 roku.

Na podstawie art. 65 § 1 i art. 19 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024r. poz.572) zawiadomieniami z dnia 27.11.2024 zostały przesłane do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Limanowej pisma:

oraz Państwa

adresowane do P.P.I.S. w Limanowej ,złożone w Urzędzie

Miasta Limanowa w dniu 22.11.2024 roku.

Pismem z dnia 2.12.2024r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie – Wydział Spraw Terenowych w Starym Sączu na podstawie art. 36 § 1 ustawy z dnia 14

czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024r. poz.572) zawiadomił Burmistrza Miasta Limanowa, że uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia nie może być wydane w ustawowym terminie z uwagi na skomplikowany charakter sprawy i że sprawa zostanie załatwiona w terminie do 30.01.2025 roku.

Postanowieniem z dnia 4.12.2024 r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Limanowej na podstawie art. 36 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024r. poz.572) zawiadomił Burmistrza Miasta Limanowa, że uzgodnienie dokumentacji dla realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia nie może być wydane w terminie określonym w art. 77 ust.6 ustawy o oś z uwagi na konieczność analizy 178 sprzeciwów mieszkańców miasta Limanowa wobec realizacji przedsięwzięcia, które wpłynęły do P.P.I.S. w Limanowej, i wyznaczył nowy termin załatwienia sprawy do dnia 4.01.2025 roku.

Pismem z dnia 5.12.2024r. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie ,po analizie raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko poinformował Burmistrza Miasta Limanowa , że przedmiotowe przedsięwzięcie nie należy do zakresu spraw zastrzeżonych dyrektora regionalnego zarządu gospodarki wodnej w Krakowie w art. 397 ust.3 pkt.1 lit. b ustawy z dnia 20 lipca 2017 roku Prawo Wodne. Wobec powyższego wniosek Burmistrza Miasta Limanowa z dnia 31.10.2024r. o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia wraz z 126 wystąpieniami mieszkańców protestujących w związku z planowaną realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia zostaje przekazany do Dyrektora Zarządu Zlewni w Nowym Sączu.

Pismem z dnia 16.12.2024r. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie poinformował Burmistrza Miasta Limanowa, że przekazuje do Dyrektora Zarządu Zlewni w Nowym Sączu kolejne 54 wystąpienia mieszkańców protestujących w związku z planowaną realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia.

Opinią Sanitarną znak: NZ.90831.4.1.2024 z dnia 3.01.2025 r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Limanowej pozytywnie zaopiniował dokumentację dotyczącą uzgodnienia środowiskowych uwarunkowań dla przedsięwzięcia pn. „Budowa obwodnicy Limanowej w ciągu DK28 według wariantu W1A” pod warunkiem zrealizowania wszelkich określonych w Raporcie działań i środków minimalizujących negatywne oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko , określił warunki w fazie realizacji przedsięwzięcia i eksploatacji a ponadto wskazał na konieczność wykonania ponownej oceny oddziaływania na środowisko, opracowania analizy oddziaływań pomiarów kontrolnych poziomów hałasu, oraz zanieczyszczeń powietrza.

Pismem z dnia 8.01.2025 r. Zarząd Zlewni w Nowym Sączu na podstawie art. 36 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024r. poz.572) zawiadomił Burmistrza Miasta Limanowa, że uzgodnienie warunków



realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia nie może być wydane w ustawowym terminie określonym w art. 77 ust.6 ustawy o oś i wyznaczył nowy termin załatwienia sprawy do dnia 20.01.2025 roku.

Pismem z dnia 16.01.2025 r. Zarząd Zlewni w Nowym Sączu na podstawie art. 50 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024r. poz.572) wezwał Burmistrza Miasta Limanowa do uzupełnienia informacji zawartych w raporcie oddziaływania na środowisko.

Pismem z dnia 21.01.2025 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie – Wydział Spraw Terenowych w Starym Sączu zwrócił się do Burmistrza Miasta Limanowa aby na podstawie art. 50 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024r. poz.572) wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia i doszczegółowienia informacji zawartych w raporcie oddziaływania na środowisko, udzielenie informacji, czy inwestor zamierza starać się o środki unijne na realizację przedsięwzięcia oraz przekazał Burmistrzowi zanonimizowane kserokopie trzech protestów.

Pismem z dnia 31.01.2025 Pani przekazali  
stanowisko dotyczące budowy obwodnicy  
Limanowej w ciągu DK28 oraz ponownie wyrazili negatywną opinię dotyczącą budowy obwodnicy Limanowej zgodnie z wariantami W1A, W2A i W3A. Burmistrz Miasta Limanowa odniósł się do w/w pisma w dalszej części uzasadnienia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Biorąc pod uwagę wezwanie Zarządu Zlewni w Nowym Sącz z dnia 16.01.2025 r. oraz pismo Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie – Wydziału Spraw Terenowych w Starym Sączu z dnia 21.01.2025 r. - Burmistrz Miasta Limanowa na podstawie art. 50 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024r. poz.572) w dniu 3.02.2025 roku wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia i doszczegółowienia informacji zawartych w raporcie oddziaływania na środowisko.

Burmistrz Miasta Limanowa po zapoznaniu się ze złożonymi uwagami i wnioskami stwierdził, że konieczne jest odniesienie się do nich przez Inwestora. W związku z tym w dniu 10.02.2025 r. na podstawie art. 50 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024r. poz.572) mając na uwadze art. 7 i 77 w/w ustawy - wezwał wnioskodawcę o zajęcie stanowiska do zgłoszonych, w trakcie oceny oddziaływania w/w przedsięwzięcia na środowisko, przez społeczeństwo: uwag, wniosków i zastrzeżeń oraz do odniesienia się do pozostałych protestów społecznych i uwag stron postępowania, złożonych w trakcie prowadzonego postępowania w przedmiotowej sprawie.

Pismem z dnia 11.02.2025r. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie poinformował Burmistrza Miasta Limanowa, że przekazuje do Dyrektora Zarządu Zlewni w Nowym Sączu pismo z dnia

31.01.2025r. Pani i dotyczące zagrożeń związanych z budową obwodnicy Limanowej wraz z dołączoną do niego opinią dotyczące budowy obwodnicy Limanowej w ciągu DK28.

Obwieszczeniem z dnia 14.02.2025 r. Burmistrz Miasta Limanowa zawiadomił strony postępowania, iż wezwał pełnomocnika inwestora do:

- uzupełnienia i doszczegółowienia informacji zawartych w raporcie oddziaływania na środowisko,
- zajęcia stanowiska do zgłoszonych, w trakcie oceny oddziaływania w/w przedsięwzięcia na środowisko, przez społeczeństwo: uwag, wniosków i zastrzeżeń oraz do odniesienia się do pozostałych protestów społecznych i uwag stron postępowania, złożonych w trakcie prowadzonego postępowania w przedmiotowej sprawie.

Obwieszczenie zostało także umieszczone na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Gminy Limanowa w okresie od 14.02.2025 r. do 28.02.2025 roku.

Wnioskiem z dnia 7.03.2025 r. w trybie ustawy o dostępie do informacji publicznej Pan Przemysław Antkiewicz, w celu wykorzystania do publikacji prasowej, zwrócił się o udzielenie informacji dotyczących procedury wydania DUŚ dla obwodnicy Limanowej w ciągu DK 28.

W dniu 14.03.2025 r. Burmistrz Miasta Limanowa udzielił odpowiedzi na wniosek Pana Przemysława Antkiewicza.

Pełnomocnik inwestora w dniu 17.03.2024 r. przedłożył Aneks Nr 1 do Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko

Pismem z dnia 21.03. 2025 r. Burmistrz Miasta Limanowa ponownie zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie – Wydziału Spraw Terenowych w Starym Sączu i Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Nowym Sączu o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Załączając:

1. Aneks nr 1 do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko
2. Kserokopię oświadczenia autora raportu
3. Ponadto z uwagi na niewielką korektę wariantu realizacyjnego do niniejszego pisma przedłożył:
  - 3.1 załączniki II.1 – II.3 (kopię mapy ewidencyjnej z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie).
  - 3.2 załączniki IIa.1 – IIa.3 (załącznik graficzny z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie).

Pismem z dnia 21.03. 2025 r. Burmistrz Miasta Limanowa ponownie zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Limanowej o wyrażenie opinii

w powyższej sprawie lub potwierdzenia wcześniejszego stanowiska zawartego w opinii sanitarnej znak: NZ.90831.4.1.2024 z dnia 3 stycznia 2025 roku

Załączając:

1. Aneks nr 1 do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.
2. Kserokopię oświadczenia autora raportu
3. Ponadto z uwagi na niewielką korektę wariantu realizacyjnego do niniejszego pisma przedłożył:

- 3.1 załączniki II.1 – II.3 (kopię mapy ewidencyjnej z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie).
- 3.2 załączniki IIa.1 – IIa.3 (załącznik graficzny z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie).

W dniu 21.03.2025 roku Pan \_\_\_\_\_ złożył do Urzędu Miasta Limanowa wniosek o udostępnienie w formie elektronicznej, na nośniku elektronicznym, Aneksu do raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Aneks do raportu został udostępniony w dniu 25.03.2025 roku.

W dniu 26.03.2025 roku Pan \_\_\_\_\_ złożył do Urzędu Miasta Limanowa wniosek o udostępnienie w formie elektronicznej, na nośniku elektronicznym, wszystkich materiałów związanych ze złożeniem wniosku o wydanie decyzji środowiskowej, treść wezwań organów współdziałających, treść pisma do GDDKIA w sprawie uzupełnienia raportu, innych załączników. Dnia 11.04.2025 r. Pan \_\_\_\_\_ odebrał kserokopie: wezwań o uzupełnienie raportu od RDOŚ i Wód Polskich, wezwanie skierowane do pełnomocnika inwestora, pisma przewodnie z dnia 21.03.2025r. przesyłające Aneks nr 1 do RDOŚ, Wód Polskich i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Limanowej.

Pismem z dnia 2.04.2024r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie – Wydział Spraw Terenowych w Starym Sączu na podstawie art. 36 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024r. poz.572) zawiadomił Burmistrza Miasta Limanowa, że uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, o które Burmistrz Miasta Limanowa wystąpił wnioskiem znak: ZP.6220.9.2023 z dnia 31.10.20024 r., nie może być wydane w ustawowym terminie z uwagi na skomplikowany charakter sprawy i że sprawa zostanie załatwiona w terminie do 15.05.2025 roku.

Pismem z dnia 2.04.2024r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie – Wydział Spraw Terenowych w Starym Sączu przekazała kserokopię pisma

dnia 31.01.2025 roku sprzeciwiające się budowie obwodnicy Limanowej w zaproponowanej wersji z uwagi na zagrożenia ruchami masowymi, kserokopię stanowisko \_\_\_\_\_ dotyczące budowy obwodnicy Limanowej w ciągu DK28 oraz udzielonej odpowiedzi

Obwieszczeniem z dnia 9.04.2025 r. Burmistrz Miasta Limanowa zawiadomił strony postępowania, iż:

- w związku z uzupełnieniem przez Inwestora informacji zawartych w raporcie oddziaływania na środowisko Burmistrz Miasta Limanowa w dniu 21.03.2025 roku przesłał Aneks nr 1 do raportu oddziaływania na środowisko do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie – Wydziału Spraw Terenowych w Starym Sączu oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w celu uzgodnienia warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Limanowej o wyrażenie opinii w powyższej sprawie lub potwierdzenia wcześniejszej opinii sanitarnej zawartej w piśmie NZ.90831.4.1.2024 z dnia 3 stycznia 2025 roku,
- z uwagi na niewielką korektę wariantu realizacyjnego projektowanej obwodnicy razem z Aneksem nr 1 do raportu oddziaływania na środowisko do w/w instytucji przedłożono:
  - 1.1 załączniki II.1 – II.3 (kopię mapy ewidencyjnej z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie),
  - 1.2 załączniki IIa.1 – IIa.3 (załącznik graficzny z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie),
- z w/w Aneksem oraz załącznikami strony mogą zapoznać się w siedzibie Urzędu Miasta Limanowa pok. 305 w godz. pracy urzędu.

Obwieszczenie zostało także umieszczone na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Gminy Limanowa w okresie od 9.04.2025 r. do 23.04.2025 roku.

W odpowiedzi na wniosek Burmistrza Miasta Limanowa z dnia 21.03.2025 roku Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Limanowej pismem z dnia 23.04.2025 poinformował, że podtrzymuje swoje stanowisko zawarte w opinii sanitarnej znak: NZ.90831.4.1.2024 z dnia 3.01.2025 r.

Postanowieniem znak: KN.ZZŚ.4900.12.2024.JG z dnia 24.04.2025r. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie – Zarząd Zlewni w Nowym Sączu uzgodnił realizację przedsięwzięcia polegającego na: „Budowa obwodnicy Limanowej w ciągu DK28 według wariantu W1A” oraz określił warunki jego realizacji.

Wnioskiem z dnia 29.04.2025 r. w trybie ustawy o dostępie do informacji publicznej Pan Przemysław Antkiewicz, zwrócił się o udzielenie informacji dotyczących aktualnego etapu procedury wydania DUŚ dla obwodnicy Limanowej w ciągu DK 28.

W dniu 12.05.2025 r. Burmistrz Miasta Limanowa udzielił odpowiedzi na wniosek Pana Przemysława Antkiewicza.

W dniu 14.05.2025R. Pan \_\_\_\_\_ zwrócił się z wnioskiem o udostępnienie wypisu z rejestru gruntów ( ustnie udzielono odpowiedzi Panu \_\_\_\_\_, że wypis z rejestru gruntów nie jest przedkładany jako załącznik do wniosku o wydanie DUŚ).

Pismem z dnia 16.05.2025r. ( otrzymanym w dniu 19.05.2025 roku) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie – Wydział Spraw Terenowych w Starym Sączu na podstawie art. 36 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024r. poz.572) zawiadomił Burmistrza Miasta Limanowa, że uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, o które Burmistrz Miasta Limanowa wystąpił wnioskiem znak: ZP.6220.9.2023 z dnia 31.10.20024 r., nie może być wydane w ustawowym terminie z uwagi na skomplikowany charakter sprawy i że sprawa zostanie załatwiona w terminie do 30.05.2025 roku.

Pismem z dnia 13.05.20025r. ( otrzymanym w dniu 19.05.2025 roku) pełnomocnik inwestora zwrócił się do Burmistrza Miasta Limanowa aby w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach pojawił się zapis, iż na etapie projektu budowlanego wraz z ponowną oceną oddziaływania na środowisko zostanie przeanalizowana konieczność wyburzenia ( tym samym wykupu) budynków mieszkalnych położonych na działkach nr ew. 156 i 237/2 obr. ew. 7 w Limanowej i wyniki tej analizy zostały zamieszczone w raporcie o oddziaływaniu na środowisko.

W dniu 27.05.2025 Burmistrz Miasta Limanowa powziął informację, iż działka nr ew. 53/12 obr. ew. 7 w Limanowej, położona w obszarze na którym ma być realizowana obwodnica Limanowej w ciągu DK28 , i dla którego toczy się postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, decyzją Ministra Obrony Narodowej Nr 44/MON z dnia 18.04.2025 roku ogłoszoną w (Dz. Urz. MON z 2025 r. poz.54) opublikowanym w dniu 22.04.2025r., została włączona do terenów zamkniętych w resorcie obrony narodowej.

W dniu 29.05.2025 roku pełnomocnik inwestora przedłożył do Burmistrza Miasta Limanowa odpowiedzi inwestora na zgłoszone, w trakcie oceny oddziaływania w/w przedsięwzięcia na środowisko, przez społeczeństwo: uwagi, wnioski i zastrzeżenia oraz na pozostałe protesty społeczne i uwagi stron postępowania, złożone w trakcie prowadzonego postępowania w przedmiotowej sprawie.

Pismem z dnia 30.05.2025r. ( otrzymanym w dniu 2.06.2025 roku) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie – Wydział Spraw Terenowych w Starym Sączu na podstawie art. 36 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024r. poz.572) zawiadomił Burmistrza Miasta Limanowa, że uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, o które Burmistrz Miasta Limanowa wystąpił wnioskiem znak: ZP.6220.9.2023 z dnia 31.10.20024 r., nie może być wydane w ustawowym terminie z uwagi na konieczność ustalenia organu właściwego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w związku z wejściem w życie decyzji Ministra Obrony Narodowej Nr 44/MON zmieniającej decyzję w sprawie ustalenia terenów zamkniętych w resorcie obrony narodowej. Jednocześnie poinformował , że przedmiotowa sprawa załatwiona zostanie w terminie do 15.06.2025 r.



Pismem z dnia 3.06.2025 roku Burmistrz Miasta Limanowa poinformował pełnomocnika inwestora, iż decyzją Ministra Obrony Narodowej Nr 44/MON z dnia 18.04.2025 roku zmieniającą decyzję w sprawie ustalenia terenów zamkniętych w resorcie obrony narodowej – działka nr ew. 53/12 obr. ew. 7 w Limanowej, położona w obszarze na którym ma być realizowana obwodnica Limanowej w ciągu DK28, i dla którego toczy się postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, decyzją Ministra Obrony Narodowej Nr 44/MON z dnia 18.04.2025 roku ogłoszoną w (Dz. Urz. MON z 2025 r. poz.54) opublikowanym w dniu 22.04.2025r., została włączona do terenów zamkniętych w resorcie obrony narodowej. W związku z powyższym zgodnie z art. 75 ust.6 ustawy o oś w przypadku przedsięwzięcia realizowanego w części na terenie zamkniętym, ustalonym przez Ministra Obrony Narodowej dla całego przedsięwzięcia decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Pismem z dnia 5.06.2025 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – Oddział w Krakowie poinformowała, że zakres koniecznych prac nie będzie ingerował w sposób bezpośredni w działkę ew. 53/12 obr. ew. 7 w Limanowej dla tego inwestor będzie chciał wyłączyć w/w działkę z zakresu wniosku i zwrócił się z pytaniem czy w związku z powyższym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zostanie wydana przez Burmistrza Miasta Limanowa.

Odpowiedź Burmistrza Miasta Limanowa na pismo Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad - Oddział w Krakowie z dnia 5.06.2025 informująca, że ewentualne wyłączenie na wniosek inwestora działki ew. 53/12 obr. ew. 7 w Limanowej z zakresu obszaru gdzie ma być realizowane przedsięwzięcie po 23.04.2025 r. tzn. dniu w którym weszła w życie decyzja Ministra Obrony Narodowej Nr 44/MON z dnia 18.04.2025 roku będzie bezprzedmiotowe.

Pismo Burmistrza Miasta Limanowa z dnia 9.06.2025 roku informujące Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie – Wydział Spraw Terenowych w Starym Sączu o ewentualnym wyłączeniu na wniosek inwestora działki ew. 53/12 obr. ew. 7 w Limanowej z zakresu obszaru gdzie ma być realizowane przedsięwzięcie oraz przedstawiające stanowisko Burmistrza Miasta Limanowa w kwestii właściwości organów kompetentnych do załatwienia sprawy.

Pismo pełnomocnika inwestora z dnia 16.06.2025 r. przedkładające korektę przebiegu wariantu realizacyjnego ( wyłączenie działki nr ew. 53/12 obr. ew. 7 w Limanowej) wraz z załącznikami:

1. załączniki II.1 – II.3 (kopię mapy ewidencyjnej z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie)( 4 egz.),
2. załączniki IIa.1 – IIa.3 (załącznik graficzny z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie) )( 4 egz.).

Pismo pełnomocnika inwestora z dnia 17.06.2025 r. wycofujące korektę przebiegu wariantu realizacyjnego ( wyłączenie działki nr ew. 53/12 obr. ew. 7 w Limanowej).

Pismem z dnia 16.06.2025r. ( otrzymanym w dniu 17.06.2025 roku) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie – Wydział Spraw Terenowych w Starym Sączu na podstawie art. 36 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024r. poz.572) zawiadomił Burmistrza Miasta Limanowa, że uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, o które Burmistrz Miasta Limanowa wystąpił wnioskiem znak: ZP.6220.9.2023 z dnia 31.10.20024 r., nie może być wydane w ustawowym terminie z uwagi na skomplikowany charakter sprawy i że sprawa zostanie załatwiona w terminie do 30.07.2025 roku.

Pismem z dnia 17.06.2025r. pełnomocnik inwestora wniósł o zawieszenie przedmiotowego postępowania na podstawie art. 86d ust.1 pkt 1 ustawy o oś.

Postanowieniem znak: ST-II.4221.6.2024 z dnia 30.06.2025 ( otrzymanym w dniu 3.07.2025r.) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie – Wydział Spraw Terenowych w Starym Sączu uzgodnił realizację przedsięwzięcia pn: „Budowa obwodnicy Limanowej w ciągu DK28 według wariantu W1A” oraz: określił warunki jego realizacji, wskazał wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o których mowa w art. 72 ust.1 ustawy o oś , stwierdził konieczność wykonania kompensacji przyrodniczej, stwierdził obowiązek monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, stwierdził potrzebę wykonania analizy porealizacyjnej i określił obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

. W dniu 3.07.2025R. Pan zwrócił się z wnioskiem o udzielenie informacji dotyczących aktualnego stanu procedowanego wniosku o wydanie decyzji DUŚ dla obwodnicy Limanowej , między innymi o terminie wysłania dokumentów( akt sprawy) do RDOŚ w Krakowie.

Pismem z dnia 4.07.2025 roku Ministerstwo Obrony Narodowej poinformowało Burmistrza Miasta Limanowa , że w dniu 23.06.2025 roku Departament Infrastruktury MON rozpoczął procedurę opracowywania projektu decyzji MON , zmieniającej decyzję nr 91/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 26.07.2024 w sprawie ustalenia terenów zamkniętych w resorcie obrony narodowej. Ponadto MON poinformowało, że projektowana zmiana zawierać będzie m. in. wyłączenie z terenów zamkniętych resortu obrony narodowej działki nr ew. 53/12 obr. ew. 7 w Limanowej i że wydanie przedmiotowej decyzji planuje się na początku sierpnia br.

Pismo odpowiedź Burmistrza Miasta Limanowa z dnia 18 lipca 2025 roku na wniosek Pana o udzielenie informacji dotyczących stanu procedowanego wniosku o wydanie decyzji DUŚ dla obwodnicy Limanowej.

Pismo z dnia 14.08.2025 roku wnoszące o poważne potraktowanie stanowiska GDDKIA określonego w piśmie z dnia 13.05.20025r. tzn. aby w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach pojawił się zapis, iż na etapie projektu budowlanego wraz z ponowną oceną oddziaływania na środowisko zostanie przeanalizowana konieczność wyburzenia ( tym samym wykupu) budynków mieszkalnych położonych na działkach nr ew. 156 i 237/2 obr. ew. 7 w Limanowej i wyniki tej analizy zostały zamieszczone w raporcie o oddziaływaniu na środowisko.

Decyzją Ministra Obrony Narodowej z dnia 19.08.2025 roku ogłoszoną w Dzienniku Urzędowym Ministra Obrony Narodowej z dnia 21.08.2025 roku działka nr ew. 53/12 obr. ew. 7 w Limanowej została wyłączona z terenów zamkniętych w resorcie obrony narodowej.

Pismem z dnia 26.08.2025r. pełnomocnik inwestora wycofał wniosek znak: P-11/2020/361/MD z dnia 17.06.2025 roku o zawieszenie postępowania w sprawie wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn: „Budowa obwodnicy Limanowej w ciągu DK28 według wariantu W1A”.

Obwieszczeniem z dnia 29.08.2025 roku Burmistrz Miasta Limanowa, w związku z uzupełnieniem i poprawą raportu oddziaływania na środowisko i uzyskaniem opinii i uzgodnień , w celu zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa zgodnie z art. 79 ustawy o oś, w postępowaniu w ramach którego przeprowadza się ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko Burmistrz Miasta Limanowa ponownie podał do publicznej wiadomości informacje o których mowa w art. 33 ust.1 ustawy o oś. Obwieszczenie zostało także umieszczone na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Gminy Limanowa w okresie od 1.09.2025 r. do 1.10.2025 roku.

W dniu 1.09.2025r . jako strona postępowania zwrócił się z wnioskiem o udostępnienie w formie elektronicznej i ewentualnie kopii: wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i załączników do niego, treści wezwań i odpowiedzi, całej korespondencji organów współdziałających. Wnioskowane dokumenty zostały wydane w dniu 8.09.2025 r.

Obwieszczeniem z dnia 8.09.2025 r. Burmistrz Miasta Limanowa zawiadomił strony postępowania, iż

- Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Limanowej pismem z dnia 23.04.2025 roku poinformował, iż podtrzymuje stanowisko znak: NZ.90831.4.1.2024 z dnia 3.01.2025 roku pozytywnie opinujące budowę obwodnicy Limanowej w ciągu DK28 według wariantu W1A,
- Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie – Zarząd Zlewni w Nowym Sączu postanowieniem znak: KN.ZZŚ.4900.12.2024.JG z dnia 24.04.2025 uzgodnił realizację przedsięwzięcia polegającego na: „Budowie obwodnicy Limanowej w ciągu DK28 według wariantu W1A” oraz określił warunki jego realizacji,
- Zawiadomieniem z dnia 16 maja 2025 roku Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie – Wydział Spraw Terenowych w Starym Sączu zawiadomił Burmistrza Miasta



Limanowa, że uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia zostanie załatwione w terminie do 30.05.2025 roku,

- Pełnomocnik Inwestora pismem z dnia 27.05.2025 roku ustosunkował się do złożonych w trakcie postępowania administracyjnego uwag i wniosków stron i wniosków, uwag społeczeństwa złożonych w trakcie postępowania z udziałem społeczeństwa,

- Zawiadomieniem z dnia 30 maja 2025 roku Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie – Wydział Spraw Terenowych w Starym Sączu zawiadomił Burmistrza Miasta Limanowa, że uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia zostanie załatwione w terminie do 15.06.2025 roku,

- Zawiadomieniem z dnia 16 czerwca 2025 roku Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie – Wydział Spraw Terenowych w Starym Sączu zawiadomił Burmistrza Miasta Limanowa, że uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia zostanie załatwione w terminie do 30.07.2025 roku,

- Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie – Wydział Spraw Terenowych w Starym Sączu postanowieniem znak ST-II.4221.6.2024.GK z dnia 30 czerwca 2025 roku uzgodnił realizację przedsięwzięcia p.n.: „Budowa obwodnicy Limanowej w ciągu DK28 według wariantu W1A”,

- z w/w opiniami , uzgodnieniami , zawiadomieniami oraz pozostałymi aktami, w tym z decyzjami z dnia 18 kwietnia 2025 roku i z dnia 19 sierpnia 2025 roku Ministra Obrony Narodowej zmieniającymi decyzję w sprawie ustalenia terenów zamkniętych - strony postępowania administracyjnego mogą zapoznać się w siedzibie Urzędu Miasta Limanowa pok. 305 w godz. pracy urzędu,

- dzień 10.09.2025 r. wskazał jako dzień udostępnienia treści obwieszczenia.

Obwieszczenie zostało także umieszczone na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Gminy Limanowa w okresie od 10.09.2025 r. do 24.09.2025 roku.

W dniu 11.09.2025 rok do Urzędu Miasta pocztą elektroniczną Pan Przemysław Antkiewicz zwrócił się z wnioskiem( zapytaniem prasowym) o udzielenie odpowiedzi o możliwym terminie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Odpowiedź została udzielona w dniu 11.09.2025 roku.

Dnia 24.09.2025 r. wpłynęło oświadczenie inwestora dotyczące wygaśnięcia pełnomocnictwa udzielonego Panu Krzysztofowi Pachowi w związku z zakończeniem współpracy ze spółką IVIA Sp. z o.o.

Burmistrz Miasta Limanowa po zapoznaniu się ze złożonymi uwagami i wnioskami złożonymi w trakcie ponownego udziału społeczeństwa w postępowaniu w ramach którego przeprowadza się ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko stwierdził , że konieczne jest odniesienie się do nich przez inwestora. W związku z tym w dniu 1.10.2025 r. na podstawie art. 50 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024r. poz.572) mając na uwadze art. 7 i 77 w/w ustawy - wezwał wnioskodawcę o zajęcie stanowiska do zgłoszonych, w trakcie

oceny oddziaływania w/w przedsięwzięcia na środowisko uwag

W dniu 9.10.2025 roku pełnomocnik Inwestora przedłożył do Burmistrza Miasta Limanowa odpowiedzi Inwestora na zgłoszone w trakcie ponownego udziału społeczeństwa, w postępowaniu w ramach którego przeprowadza się ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, uwagi

Po zebraniu całości materiału dowodowego na podstawie art.10 §1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024r. poz.572) oraz art. 74 ust. 3 i 3aa , ustawy o oś Burmistrz Miasta Limanowa obwieszczeniem z dnia 10.10.2025r. zawiadomił Strony postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Limanowej w ciągu DK28 według wariantu W1A o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranych dowodów i materiałów w powyższej sprawie, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w terminie 7 dni od daty doręczenia zawiadomienia. Obwieszczenie z dnia 10.10.2025 r. zostało także umieszczone w BIP U.G. Limanowa i tablicy ogłoszeń w Urzędzie Gminy Limanowa w okresie od 13.10.2025 do 27.10.2025 r.

Pełnomocnik inwestora został zawiadomiony w związku z art.10 §1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024r. poz.572) pismem z dnia 10.10.2025 r.

W dniu 21.10.2025r (strona postępowania administracyjnego) zwrócił się z wnioskiem o udostępnienie odpowiedzi jakiej udzielił wykonawca raportu o oś na uwagi złożone w trakcie ponownego udziału społeczeństwa, w postępowaniu w ramach którego przeprowadza się ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Wnioskowane dokumenty zostały wydane w dniu 23.10.2025 r.

Zgodnie z art. 80 ust.2 ustawy o oś decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje się po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami planu zagospodarowania przestrzennego , jeżeli plan ten został uchwalony, z zastrzeżeniem , że nie dotyczy to decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla inwestycji strategicznych. Planowana budowa obwodnicy Limanowej w ciągu DK28 według wariantu W1A będzie w całości położona w obszarze dla którego obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Limanowa.

Zgodnie z art. 59a ust. 4 ustawy o oś do Inwestycji strategicznych zalicza się między innymi: drogi publiczne, publiczne urządzenia służące do przesyłania i odprowadzania ścieków oraz urządzenia infrastruktury technicznej objęte pracami budowlanymi w celu usunięcia kolizji z planowaną do realizacji inwestycją strategiczną. Zgodnie z ustawą o drogach publicznych tj. z dnia 26 czerwca 2025 r. ( Dz.U. z 2025r. poz. 889) drogi

krajowe zaliczone są do dróg publicznych. Planowana budowa obwodnicy Limanowej w ciągu DK28 według wariantu W1A będzie budową drogi publicznej oraz dotyczyła urządzeń infrastruktury technicznej objętych pracami budowlanymi w celu usunięcia kolizji z planowaną do realizacji inwestycją strategiczną (sieci kanalizacyjne o długości powyżej 1 km i instalacje do przesyłu gazu większe niż 0,5 MPa) wobec powyższego na podstawie art. 59a ust.4 ustawy oś dotyczyła inwestycji strategicznych dla których zgodnie z art. 80 ust. 2a ustawy oś nie stwierdza się zgodności z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie drogi krajowej o nawierzchni twardej, klasy technicznej GP (główne, ruchu przyspieszonego) o łącznej długości ok. 5,4 km. Będzie również obejmować przebudowę innych przedsięwzięć będących w kolizji z planowaną drogą (głównie sieci infrastruktury technicznej) takich jak: sieci kanalizacji sanitarnej o łącznej długość 2404 m, sieci gazowych wysokiego ciśnienia (powyżej 0,5 MPa)

Inwestycja zlokalizowana jest w granicach województwa małopolskiego, w powiecie limanowskim, na terenie miasta Limanowa.

Planowane przedsięwzięcie obejmuje budowę nowego połączenia drogowego w ciągu drogi krajowej nr 28 jako obwodnicy Limanowej wraz z połączeniami z istniejącymi drogami w rejonie inwestycji. Budowa obwodnicy pozwoli na stworzenie bezpiecznej drogi tranzytowej łączącej region województwa małopolskiego, zapewniającej wysoki komfort dalekobieżnego ruchu drogowego oraz zapewni możliwość osobnej obsługi komunikacyjnej przyległego terenu przez realizację równoległych dróg dojazdowych.

Istniejąca droga krajowa nr 28 na odcinku przebiegającym przez miasto Limanowa nie jest dostosowana do nośności 11,5 t/oś i ma przekrój uliczny z bardzo dużą ilością skrzyżowań i zjazdów. W rejonie większych skrzyżowań istniejąca jezdnia jest poszerzona o dodatkowe pasy ruchu dla lewo i prawo skrętów. Przy krawędzi jezdni usytuowane są ciągi piesze. Dominujący typ zabudowy, stanowi zabudowa śródmiejska. Budynki mieszkalne zlokalizowane są w niewielkiej odległości od krawędzi jezdni, a budynki mieszkalno-usługowe w zabudowie zwartej przy ul. Rynek oraz częściowo ul. Jana Pawła II i ul. Kościuszki, położone są bezpośrednio przy chodniku, 2-3 m. od krawędzi jezdni. Droga w stanie istniejącym prowadzi komunikację autobusową.

Projektowana droga została zakwalifikowana do dróg klasy GP (główne ruchu przyspieszonego) o następujących wstępnych parametrach technicznych: przekrój 1x2, pas ruchu o szerokości 3,50 m, jezdnia o szerokości 7,0 m.

Wariantem wybranym do realizacji i jednocześnie racjonalnym wariantem najkorzystniejszym dla środowiska, jest wariant W1A o długości ok. 5,4 km. W raporcie oddziaływania na środowisko przedstawiono trzy warianty projektowanej drogi: W1A, W2A i W3A oraz dokonano analizy wielokryterialnej tych wariantów.

Początek rozpatrywanych wariantów inwestycji zaczyna się na istniejącej drodze krajowej nr 28 w km ok. 107+800 przy ul. Krakowskiej (kierunek Rabka-Zdrój). Koniec inwestycji zlokalizowany jest na istniejącej drodze Krajowej nr 28 (ul. Kościuszki – kierunek Nowy Sącz) w km ok. 113+240. Długość poszczególnych wariantów planowanej drogi przedstawia się następująco:

W1A – 0+000 5+357,31

W2A – 0+000 – 6+ 658.27

W3A – 0+000 – 7+973,49.

Wszystkie warianty są poprowadzone po stronie południowo wschodniej części miasta Limanowa. Wariant W1A znajduje się w całości na terenie miasta Limanowa. Warianty W2A i W3A w obrębie, miasta, jak i gminie Limanowa. We wszystkich wariantach, głównym kryterium wyboru przebieg trasy było ominięcie terenów zwartej zabudowy. Jednak nie ma możliwości takiego poprowadzenia projektowanej drogi by całkowicie ominąć tereny zabudowy mieszkaniowej i tym samym uniknąć wyburzeń budynków mieszkalnych i innych. Wariant W1A wiąże się z najmniejszą liczbą wyburzeń 30 budynków mieszkalnych. Pozostałe warianty mają odpowiednio 35 i 51 wyburzeń budynków mieszkalnych .

Wariant 1A rozpoczyna się jako włączenie do istniejącej drogi Krajowej nr 28 (kierunek Rabka – Zdrój) w km około 107+800. Na początkowym przebiegu trasy odchodzi w kierunku południowo – wschodnim równolegle do ulicy Piłsudskiego, przechodząc przez tereny rolnicze i tereny częściowo zalesione, przecina ulice: Łokietka i Lipową omijając większość zabudowań mieszkalnych. Następnie krzyżuje się z ulicami : Małachowskiego , Owocową, Biedronia , Grunwaldzką, Podlipowe, za którymi planowaną estakada nad ul.: Piastowską, Sikorskiego, ciekim Sowlinka i drogą powiatową K1609 ( ul. Józefa Marka) obwodnica wkracza w teren zabudowy mieszkaniowej o przewadze budynków jednorodzinnych. Następnie obejmuje kierunek wschodni i krzyżuje się z ulicami: Marszałkowicza i Żwirki i Wigury (droga powiatowa K1610). W km 4+200 obwodnica estakadą przechodzi na Potokiem Jałowieckim a następnie nad ulicą Wiejską. W dalszej części trasa krzyżuje się z drogami gminnymi ulicą Jabłowiecką i Walecznych i włącza się w istniejącą drogę krajową Nr 28 ( ul. Kościuszki) w km około 113+240. Połączenia z siecią dróg istniejących zostaną zrealizowane poprzez skrzyżowania - Nr 1 w km 0+000 DK28 (Krakowska), Nr 2 w km 1+742,10 K340261-1( Grunwaldzka), Nr 3 w km 3+646 K1609 (Żwirki i Wigury) i Nr 4 w km 5+208,74 DK28(Kościuszki) ul. Walecznych.

Wariant W2A znajduje się na terenie miasta Limanowa, jak i gminy Limanowa . W przeciwieństwie do wariantu W1A w początkowym przebiegu zaprojektowany jest w kierunku południowo zachodnim , przecinając ul. Łokietka, a następnie zmienia kierunek na południowy i przecina drogę wewnętrzną 435. W tym punkcie trasa zmienia kierunek na południowo wschodni , krzyżując się z ulicą Grunwaldzką. Przebiega w głównej mierze przez obszary polne z pojedynczą zabudową mieszkaniową. W dalszym etapie szlak trasy zwraca się w kierunku południowo - wschodnim , w stronę wariantu

W1A. Przekraczając ciek Sowlinka warianty W1A oraz W2A w obrębie zabudowy mieszkalnej mają zbliżony przebieg. Bieg trasy kończy się włączeniem do drogi krajowej nr 28.

Wariant W3A znajduje się na terenie miasta Limanowa i gminy Limanowa. Trasa w tej pozycji jest najbardziej odsuniętym szlakiem od centrum miasta, co czyni go również najdłuższym spośród przedstawionych dróg. Sam przebieg trasy od jego rozpoczęcia do km 3+600 ma przebieg taki sam jak wariantu 2A. Następnie projektowany wariant 3A oddala się od wariantu 1A i 2A w kierunku południowo-wschodnim. Wariant 3A przesunięty jest w swym przebiegu względem wariantu W1A i W2A około 700 m wymijając gęstą zabudowę mieszkaniową. Następnie szlak zostaje skierowany w stronę północnego – wschodu, gdzie w swym przebiegu zbliżony jest do wariantu W1A i W2A. Następnie trasa włącza się w istniejący odcinek DK28.

Wybrany do realizacji wariant W1A na podstawie § 3 ust. 1 pkt 62 tj. drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej oraz § 3 ust. 2 pkt 2 w powiązaniu z § 3 ust. 1 pkt 31 i pkt 81 tj. rozbudowa przebudowa zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust.1 (sieci kanalizacyjne o długości powyżej 1 km i instalacje do przesyłu gazu większe niż 0,5 MPa) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 ze zm.) zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Dla w/w przedsięwzięć zgodnie z art. 71 ust.2 *ustawy ooś* jest wymagane uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i może być wymagane przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, organem właściwym do wydania przedmiotowej decyzji zgodnie z art. 75 ust.1 pkt 4 *ustawy ooś* jest Burmistrz Miasta Limanowa, a zgodnie z art. 71 ust.1 *ustawy ooś* decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach określa środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 63 ust.1 *ustawy ooś* obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie oddziaływać na środowisko stwierdza, w drodze postanowienia, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, uwzględniając łącznie kryteria określone w art. 63 w/w ustawy.

Na podstawie art. 64 ust. 1 i 2 *ustawy ooś* Burmistrz Miasta Limanowa w dniu 21.06.2023 r. wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Limanowej, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie – Wydziału Spraw Terenowych w Starym Sączu oraz do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie - Zarządu Zlewni w Nowym Sączu o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku

stwierdzenia takiej potrzeby, co do zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko wnioskowanego przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Limanowej w Opinii Sanitarnej znak: NZ.90831.38.2023 r. z dnia 6.07.2023 roku wyraził stanowisko iż przedmiotowe przedsięwzięcie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz opracowania raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie postanowieniem znak: ST-II.4220.62.2023.ED z dnia 26 lipca 2023 na podstawie art. 64 ust.3 *ustawy ooś* wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa obwodnicy Limanowej w ciągu DK28 według wariantu W1A” istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i określił wymagany zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie - Zarząd Zlewni w Nowym Sączu wniosek Burmistrza Miasta Limanowa z dnia 21.06.2023 roku o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w dniu 5.09.2023 roku przekazało wraz z materiałami do niego dołączonymi, i uzupełnieniem z dnia 21.08.2023 roku, do załatwienia zgodnie z kompetencjami do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie. Dyrektor Regionalny Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie postanowieniem znak: KR.RZŚ.3.4901.65.2023.PK z dnia 9.11.2023 roku na podstawie art. 64 ust.1 pkt 4 i ust. 1c *ustawy ooś* stwierdził konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa obwodnicy Limanowej w ciągu DK28 według wariantu W1A” i określił wymagany zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Burmistrz Miasta Limanowa biorąc pod uwagę stanowiska organów opiniujących i kierując się kryteriami zawartymi w art. 63 ust.1 *ustawy ooś* postanowieniem, znak: ZP.6220.9.2023 z dnia 1.12.2023 r. stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa obwodnicy Limanowej w ciągu DK28 według wariantu W1A” i określił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Zgodnie z art. 80 ust. 1 *ustawy ooś* jeżeli była przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, biorąc pod uwagę:

- 1) wyniki uzgodnień i opinii, o których mowa w art. 77 ust.1 *ustawy ooś*
- 2) ustalenia zawarte w raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko
- 3) wyniki postępowania z udziałem społeczeństwa
- 4) wyniki postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli zostało przeprowadzone.

W związku z powyższym Burmistrz Miasta Limanowa po przedłożeniu przez pełnomocnika inwestora w dniu 3.10.2024 r. Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia pn. „Budowa obwodnicy Limanowej w ciągu DK28” rozpoczął procedurę oceny oddziaływania

przedsięwzięcia na środowisko w ramach której: przeprowadził analizę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, na podstawie art. 77 ust.1 *ustawy ooś* zwrócił się do organów uzgadniających o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia oraz do organu opiniującego o wyrażenie opinii w przedmiotowej sprawie i dwukrotnie zapewnił udział społeczeństwa w postępowaniu w którym przeprowadza się ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko (obwieszczenie z dnia 31.10.2024 r. i z dnia 29.08.2025 roku) podające do publicznej wiadomości informacje o których mowa w art. 33 ust.1 *ustawy ooś*.

Wymagania, dotyczące treści decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wydawanej po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, zostały określone w art. 82 ust. 1 *ustawy ooś* i zgodnie z nimi orzeczone w sentencji przedmiotowej decyzji natomiast uzasadnienie decyzji zgodnie z art. 85 ust 2 *ustawy ooś* niezależnie od wymagań wynikających z przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego, powinno zawierać:

- 1) w przypadku gdy została przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko
  - a) informacje o przeprowadzonym postępowaniu wymagającym udziału społeczeństwa oraz o tym, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę, i w jakim zakresie zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone z udziałem społeczeństwa,
  - b) informacje, w jakim zakresie zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione:
    - ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko,
    - uzgodnienia i opinie organów, o których mowa w art. 77 ust.1 *ustawy ooś*,
    - wyniki postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli zostało przeprowadzone,
  - c) uzasadnienie stanowiska, o którym mowa w art. 82 ust. 1 pkt.4 *ustawy ooś*. (stanowisko w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, o których mowa w art. 72 ust.1 pkt.10) *ustawy ooś*.

Trasa żadnego z projektowanych wariantów obwodnicy Limanowej nie przebiega bezpośrednio przez teren ani obszar górniczy. Żaden z wariantów nie przekracza parku narodowego, parku krajobrazowego, rezerwatu przyrody czy obszarów Natura 2000. Wszystkie trzy warianty znajdują się w takich samych odległościach w stosunku do granic obszaru Natura 2000 Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego – 2,1 km i obszaru Natura 2000 Łososina PLH120087 – 2,2 km. Następnym obszarem Natura 2000 jest Uroczysko Łopień PLH120078 i tu wariant W1A wypada najlepiej, bo jest najdalej oddalony od

granic chronionego obszaru ok. 8,4 km, a pozostałe warianty są bliżej tego obszaru Natura o 0,6 km. W przypadku Południowomałopolskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu tylko wariant W3A jest w kolizji z tą formą ochrony, a najkorzystniej wypada wariant W1A bo jest oddalony o ok. 0,4 km od granic tego obszaru.

W ramach oceny oddziaływania na środowisko wykonano analizę wariantową. W celu dokonania oceny wariantów wybrano metodykę pozwalającą na zastosowanie wskaźników odnoszących się do precyzyjnie zdefiniowanych ocenianych elementów, które można opisać za pomocą wartości liczbowej. Wskazana metodyka pozwala na wyodrębnienie pozornie małych różnic pomiędzy poszczególnymi wariantami drogi i dokonanie ich oceny w ujęciu ocenianych elementów, przy uwzględnieniu wag poszczególnych kryteriów różnicujących analizowane warianty. W ramach oceny wyodrębniono kryteria: oddziaływania na stanowiska chronionej fauny i flory, oddziaływania na dobra materialne, uciążliwość robót budowlanych, oddziaływanie na klimat akustyczny, oddziaływanie na krajowy system ochrony przyrody, oddziaływanie w związku z kolizją z obszarami zagrożonymi powodzią, oddziaływanie w związku z planowaną wycinką, oddziaływanie w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza, oddziaływanie w związku z wystąpieniem kolizji z osuwiskami. Zgodnie z przeprowadzoną w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oceną oddziaływania, wariantem najkorzystniejszym pod względem warunków przyrodniczo – środowiskowych jest wariant W1A. Planowana inwestycja w wariantcie W1A posiada najniższą długość przebiegu ze wszystkich analizowanych wariantów co spowoduje najniższe koszty realizacji przedsięwzięcia. W wariantcie tym będzie najmniejsza liczba stanowisk kolizyjnych fauny i flory, najmniejsza konieczność wyburzeń budynków mieszkalnych, najmniejsza ilość wykopów, brak oddziaływania na krajowy system ochrony przyrody (położenie poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody), najmniejsza ilość planowanych wycinek drzew i krzewów i najmniejsza ilość emisji zanieczyszczeń do powietrza.

Biorąc pod uwagę przeprowadzone analizy oraz fakt, że w wyniku oceny oddziaływania na środowisko nie stwierdzono braku możliwości realizacji przedsięwzięcia w wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę, czyli zaistnienia przesłanki z art. 81 ust. 1 *ustawy o oś*, Burmistrz Miasta Limanowa przychylił się do wniosku i wskazał realizację przedsięwzięcia w wariantcie W1A.

Zgodnie z art. 71 ust. 1 *ustawy o oś* decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach określa środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia. Określone w niniejszej decyzji warunki zostały na podstawie raportu oddziaływania na środowisko, uzyskanych uzgodnień i opinii oraz opinii wyjaśniających inwestora.

Wariant 1A rozpoczyna się jako włączenie do istniejącej drogi Krajowej nr 28 (kierunek Rabka – Zdrój) w km około 107+800. Na początkowym przebiegu trasy odchodzi w kierunku południowo – wschodnim równolegle do ulicy Piłsudskiego, przechodząc przez tereny rolnicze i tereny częściowo zalesione, przecina ulice: Łokietka i Lipową omijając większość zabudowań mieszkalnych. Następnie krzyżuje się z ulicami :



Małachowskiego, Owocową, Biedronia, Grunwaldzką, Podlipowę, za którymi planowaną estakadą nad ul.: Piastowską, Sikorskiego, ciekłem Sowlinka i drogą powiatową K1609 (ul. Józefa Marka) obwodnica wkracza w teren zabudowy mieszkaniowej o przewadze budynków jednorodzinnych. Następnie obejmuje kierunek wschodni i krzyżuje się z ulicami: Marszałkowicza i Żwirki i Wigury (droga powiatowa K1610). W km 4+200 obwodnica estakadą przechodzi nad Potokiem Jabłonieckim, a następnie nad ulicą Wiejską. W dalszej części trasa krzyżuje się z drogami gminnymi ulicą Jabłoniecką i Walecznych i włącza się w istniejącą drogę krajową Nr 28 (ul. Kościuszki) w km około 113+240. Połączenia z siecią dróg istniejących zostaną zrealizowane poprzez skrzyżowania - Nr 1 w km 0+000 DK28 (Krakowska), Nr 2 w km 1+742,10 K340261-1 (Grunwaldzka), Nr 3 w km 3+646 K1609 (Żwirki i Wigury) i Nr 4 w km 5+208,74 DK28 (Kościuszki) ul. Walecznych. Projektowana budowa obwodnicy wiąże się również z częściową przebudową/rozbudową krzyżujących się z obwodnicą dróg

W ramach planowanej inwestycji przewiduje się przebudowę cieków poprzez budowę przepustów pod drogą na ciekach wraz z umocnieniem dna i skarp w zasięgu oddziaływania oraz budowę mostów i dwu estakad nad ciekami. Trasa projektowanej obwodnicy w wariantcie W1A przekracza rzeki i cieki następującym kilometrażu: w km 0+052 - ciek Sucha Sowlinka, w km 2+657 - ciek Sowlinka, w km 4+063 - Potok Jabłoniec, w istn. przebiegu DK28 [0+060] - Potok Sowlinka. Dla powiązania terenów po obu stronach obwodnicy oprócz skrzyżowań przewidziano także przejazdy: w km 0+405 wiadukt w ciągu ul. Łokietka, w km 1+024 wiadukt w ciągu ul. Lipowej, w km 2+653 estakada na drogami ul. Piastowska, ul. Sikorskiego, ul. Józefa Marka, ciek Sowlinka, w km 4+067 estakada nad ul. Wiejską i Potokiem Jabłoniec.

Przewiduje się regulacje ze zmianą przebiegu cieków i rowów kolidujących z projektowaną trasą DK28. Ciek nie będzie regulowany wtedy, gdy w miejscu kolizji zaprojektowano obiekt, który umożliwia przebieg cieku bez regulacji.

Parametry przebudowywanych cieków na etapie uzyskiwanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach są orientacyjne i mogą ulec zmianie na kolejnym etapie projektowym. Wg raportu podane odcinki przebudowy cieków podane zostały poglądowo w ocenie RDOŚ i Burmistrza Miasta Limanowa jest to jeden z warunków, który warunkuje konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

Projektowana obwodnica będzie przecinać, także szlak pieszy w km: 1+837 - w pobliżu ronda w km 1+742,10, przy którym zaprojektowano chodniki i przejście dla pieszych, dzięki temu szlak pieszy zachowa drożność; 4+665 - w pobliżu estakady E-05 w km 4+063, pod którą można przekroczyć obwodnicę oraz dzięki zaprojektowaniu wzdłuż drogi głównej drogi dojazdowej, szlak pieszy zachowa drożność oraz szlak rowerowy w km 4+665 - w pobliżu estakady E-05 w km 4+063 - pod którą można przekroczyć obwodnicę oraz dzięki zaprojektowanej wzdłuż drogi głównej drogi dojazdowej, szlak rowerowy zachowa drożność.

Odwodnienie projektowanej drogi będzie realizowane za pomocą rowów drogowych oraz kanalizacji deszczowej grawitacyjnej oraz tłocznej. Kanalizacja deszczowa została zaprojektowana w miejscach, w których niemożliwe będzie wykonanie odwodnienia rowami. Dotyczy to: odcinków doprowadzających wody opadowe do urządzeń oczyszczających i zbiorników, obiektów mostowych, na łukach z przechyłkami poprzecznymi skierowanymi do pasa dzielącego, w miejscach gdzie występują wysokie nasypy pow. 2,0 m.

Zaprojektowany system odwodnienia uwarunkowany jest: istniejącym i projektowanym zagospodarowaniem terenu, niweletą i przekrojem poprzecznym dróg oraz możliwością grawitacyjnego odprowadzenia wód opadowych do istniejących odbiorników oraz do projektowanych zbiorników retencyjnych. Kanalizację deszczową grawitacyjną poprowadzono w miarę możliwości w poboczach i pasach rozdziału oraz częściowo poza korpusem drogi. Odwodnienie dla pozostałych dróg objętych opracowaniem zaprojektowano w podobny sposób jak dla drogi krajowej. Odbiornikami wód opadowych ze zlewni projektowanego odcinka drogi będą: projektowane rowy przydrożne istniejąca kanalizacja deszczowa, istniejące ciek i rowy.

Wody opadowe odprowadzane do odbiorników będą spełniać parametry wskazane przepisach prawa. Dodatkowo wszystkie studzienki wpustów ulicznych zaprojektowano z częścią osadnikową. Dla odcinków drogi, gdzie brak jest odbiorników wód deszczowych oraz z uwagi na małą przepustowość odbiorników, przewidziano budowę zbiorników retencyjnych przetrzymujących i sukcesywnie odprowadzających nadmiar wód opadowych do odbiorników oraz pompownie tłoczące.

Trasa projektowanej obwodnicy koliduje z licznymi sieciami uzbrojenia technicznego terenu. Przebudowy wymagać będzie sieć: wodociągowa o łącznej długości 3093 m w tym podwieszony wodociąg do obiektu mostowego o dł. 70 m. , kanalizacji sanitarnej o łącznej długości 2404 m., sieć gazowa o łącznej dł. 2482 m, w tym przebudowa sieci wysokiego ciśnienia o ciśnieniu powyżej 0,5 MPa o dł. 306 m. Na trasie projektowanej drogi brak jest kolizji z istniejącymi liniami wysokiego napięcia. Występuje natomiast 16 kolizji z liniami napowietrznymi i podziemnymi średniego i niskiego napięcia. W ramach planowanego przedsięwzięcia projektuje się kanał technologiczny, który należy wybudować wzdłuż ciągu drogi głównej. Ponadto przebudowy wymagać będą, także sieci telekomunikacyjne, w odniesieniu do których raport stwierdza, że: „Szczegóły techniczne związane z zakresem przebudowy sieci telekomunikacyjnej podziemnej i nadziemnej w tym przebudowy sieci miedzianej i sieci światłowodowej zostaną uszczegółowione na etapie Koncepcji Programowej”. Jest to kolejny argument przemawiający za koniecznością przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko, gdzie doszczegółowione będą dane dotyczące zakresu planowanego przedsięwzięcia.

Poza tym na projektowanej obwodnicy Limanowej oraz na pozostałych drogach objętych opracowaniem, w miejscach gdzie jest to konieczne zaprojektowano bariery ochronne

stalowe. Zaprojektowano, także ogrodzenia w celu uniemożliwienia zwierzętom wtargnięcia w rejonie zbiorników retencyjnych. Dodatkowo zbiornik ZB4 będzie posiadał wygrodzienia ochronne przed wnikaniem płazów, np. w postaci dodatkowej siatki z drobnym oczkiem mocowanej do siatki ogrodzeniowej oraz zabezpieczenia bram wjazdowych i furtek przez odpowiednie "fartuchy". Wysokość ogrodzenia nad poziomem terenu będzie wynosić 2,20 m, a siatka posiadać będzie zmienną wielkość oczek zmniejszającą się ku dołowi i należy ją zakopać na głęb. 30 cm w ziemię. Na dalszym etapie projektowania sporządzone zostaną szczegółowe projekty przebudowy istniejącego uzbrojenia kolidującego z analizowaną drogą.

Na terenie Limanowej znajdują się typowe układy i krajobraz podgórski. Administracyjny obszar miasta obejmuje doliny potoków i zbocza oraz wierzchowiny przyległych wzniesień. Zróżnicowanie wysokości wynosi od ok. 340 do ok. 750 m n.p.m. Są to tereny znacznie przekształcone pod względem przyrodniczym. Gęsta zabudowa oraz główne ciągi infrastrukturalne miasta koncentrują się na terenie płaskodennej doliny (o szer. ok. 200 – 500 m) potoków Starowiejskiego i Mordarka – łączących się w potok Sowlinka (dopływający do Łososiny). Z kolei największy udział w powierzchni administracyjnej miasta mają skłony i wierzchowiny pogórzy i niewysokich gór (Łysa Góra, Miejska Góra) wyniesionych ponad terasy doliny. Są to w przewadze tereny wylesione i od dawna użytkowane rolniczo. Niewielkie połacie lasów i zwartych zadrzewień występują na stromiznach zboczy oraz jarach i dolinkach lokalnych cieków. Najbliżej położone zwarte kompleksy leśne znajdują się w niewielkiej odległości na wschód i północ od Limanowej, pokrywając wzniesienia pasma Jaworza (918 m n.p.m.) i Szałasa (909 m n.p.m.). Na trasie projektowanej obwodnicy Limanowej występują głównie gleby brunatne wylugowane i brunatne kwaśne. Trasa obwodnicy nie przebiega przez tereny podmokłe. Najbliższej zlokalizowane obszary podmokłe, występują w odległości ok. 374 m od wariantu W1A. Pod względem hydrograficznym obszar miasta Limanowa należy do terenów rzek i potoków Karpat, których zasoby wodne są znaczne i nierównomiernie rozłożone w czasie i przestrzeni. Charakteryzują się one małą bezwładnością hydrologiczną (częste zmiany stanów wody nawet w ciągu dnia), znacznym potencjałem powodziowym oraz dużą intensywnością procesów erozyjnych (erozja brzegowa i denna). Potoki: Starowiejski, Jabłoniecki, Mordarka, Skrudlak łączą się w rzekę Sowlinkę, która wpada do rzeki Łososina, a ta jest lewobrzeżnym dopływem Dunajca. Rzeki zasilane są głównie wodami roztopowymi na wiosnę albo deszczowymi w okresie letnim.

Prace budowlane będą źródłem emisji i zanieczyszczeń pyłowo-gazowych, głównie z powodu usuwania nawierzchni jezdni, prac ziemnych, spalania paliwa przez maszyny budowlane i samochody oraz parowaniem stosowanych mas asfaltowych. Będą to zanieczyszczenia typowo komunikacyjne tzn. dwutlenek azotu, tlenek węgla, dwutlenek siarki, węglowodory alifatyczne i pył zawieszony. Emisja będzie lokalna (w miejscu

prorowadzonych prac) i przejściowa (czas budowy) i będzie się przesuwac wraz z frontem robót. Po zakonczczeniu robót budowlanych ustapi całkowicie.

Zanieczyszczeniem najbardziej uciążliwym, na etapie budowy, ze wzgledu na wielkość emisji w porównaniu z emisją dopuszczalną jest dwutlenek azotu. Na etapie budowy uciążliwą jest również niezorganizowana emisja pyłu związana z pracami ziemnymi i „porywaniem” cząstek pyłu podczas np. przejazdu samochodów dowożących różnego rodzaju materiały budowlane. W celu ograniczenia występujących na tym etapie uciążliwości należy: osłaniać miejsca składowania materiałów zawierających drobne frakcje pyłowe, a w dni suche i wietrzne stosować zraszanie potencjalnych miejsc wtórnego pylenia. Należy utrzymywać jak najwyższą sprawność używanego sprzętu i maszyn.

Źródłami hałasu w trakcie budowy będą prace budowlane oraz stosowany sprzęt. W czasie pracy ciężkiego sprzętu lub pracy kilku maszyn równocześnie mogą wystąpić przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu. Należy podkreślić, że emitowany hałas będzie miał charakter krótkotrwały i niejednolity. Przy budowie planowanej drogi nie można całkowicie zrezygnować ze sprzętu i maszyn emitujących hałas powyżej dopuszczalnych norm, ani z robót, które skutkują taką emisją (ze względów technologicznych jest to niemożliwe). Można jednak stosować pewne środki łagodzące. Jednym z nich jest ograniczenie wykonywania prac związanych z ponadnormatywną emisją hałasu do pory dnia tj. do godz. między 7.00 - 18.00. Poza tym, gdy w bezpośrednim sąsiedztwie budynków mieszkalnych zaistnieje konieczność wykorzystania szczególnie głośnych technologii budowlanych, istnieje możliwość zastosowania osłon akustycznych na silniki oraz przenośnych osłon terenowych. Wykorzystanie ciężkiego sprzętu budowlanego może, także generować drgania podłoża, które przenoszone będą na sąsiednie obiekty budowlane. Również niektórym robotom (np. palowanie, zabijanie ścianek szczelnych, itp.) mogą towarzyszyć wzmożone drgania i wibracje. Dlatego na etapie przygotowawczym (przed rozpoczęciem robót) należy przeprowadzić ocenę tzw. stanu zerowego tj. techniczną ocenę stanu budynków, która pozwoli ocenić wpływ drgań i wibracji na istniejące budynki i podjąć właściwe działania zapobiegające czy minimalizujące np. wyeliminowanie koncentracji pracy ciężkiego sprzętu, zastosowanie mat wibroizolacyjnych. Ponadto w celu minimalizacji niekorzystnych oddziaływań związanych z emisjami gazów i pyłów oraz hałasu pochodzącymi z budowy, sprzęt i środki transportowe powinny być dobierane na budowę z uwzględnieniem ich wpływu na środowisko. Istotne jest zużycie paliwa, jego rodzaj, ilość wydzielanych spalin, hałas, drgania jak również stan techniczny maszyn i pojazdów. Konieczna jest prawidłowa eksploatacja i właściwa konserwacja sprzętu. Maszyny i pojazdy nie powinny być przeciążone i przeładowane oraz powinny spełniać wymagania odnośnie ochrony przed hałasem i gazami spalinowymi. Zaplecza budowy należy lokalizować z dala od zabudowań mieszkalnych.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia wg. wariantu W1A może powstawać ok. 592 620,61 Mg odpadów zwłaszcza z grupy 17 - *odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych)* oraz niewielkie ilości odpadów socjalno-bytowych. Ponadto przewiduje się powstawanie odpadów z grupy 13 (oleje odpadowe i odpady ciekłych paliw), z grupy 15 (odpady opakowaniowe) i grupy 16 (odpady nie ujęte w innych grupach). W związku z przebywaniem ludzi na terenie budowy wytwarzane będą również odpady komunalne z grupy 20. Wytworzone odpady, niewykorzystywane na placu budowy będą przekazywane firmie mającej odpowiednie zezwolenia związane z transportem danego rodzaju odpadów. Odpady będą magazynowane w wyznaczonych miejscach oraz odpowiednio segregowane, a następnie ponownie wykorzystywane lub przekazane podmiotom posiadającym stosowne uprawnienia do odbioru odpadów. Magazynowanie odpadów będzie tylko czasowe – do czasu zebrania odpowiedniej ilości do transportu. Po zakończeniu budowy zajęty teren zostanie uporządkowany. Realizacja przedsięwzięcia nie wiąże się z wytwarzaniem ścieków za wyjątkiem niewielkich ilości ścieków sanitarnych ekip prowadzących budowę. Powstające ścieki sanitarne będą zabezpieczone w przenośnych urządzeniach sanitarnych i okresowo wywożone do oczyszczalni ścieków przez podmiot zajmujący się obsługą tych urządzeń.

Potencjalne zagrożenie dla wód powierzchniowych na etapie budowy związane może być z awariami maszyn i sprzętu w trakcie robót oraz ewentualnymi wypadkami drogowymi w okresie eksploatacji (np. w wyniku rozlewu paliwa). W przypadku zaistnienia takiej sytuacji należy natychmiast zlokalizować i usunąć przyczynę awarii. Wykonywanie robót budowlanych, w tym robót ziemnych w bliskim sąsiedztwie cieków wodnych i rowów oraz wykonywanie przepraw przez wody powierzchniowe może stanowić potencjalne zagrożenie związane z zamuleniem wód płynących. Dlatego stosowane będą ograniczenia czasowe w wykonywaniu tych prac. Poza tym zagrożenie to ustąpi po zakończeniu prac i nie będzie powodowało trwałych zmian w bilansie jakościowym wód powierzchniowych.

Okres budowy planowanej drogi spowoduje negatywne oddziaływania na środowisko przyrodnicze oraz walory krajobrazowe. Jednak wpływ budowy planowanego przedsięwzięcia na walory krajobrazowe będzie krótkoterminowy i będzie związany przede wszystkim z: budową drogi po nowym śladzie na terenach o innym dotychczas użytkowaniu, wycinką istniejącej zieleni, wyburzeniami budynków, budową i przebudową infrastruktury technicznej, czasowym zajęciem sąsiadujących terenów pod drogi dojazdowe i place budów, wzmożonym ruchem pojazdów i ciężkiego sprzętu budowlanego.

Będzie to etap przejściowy i większość elementów negatywnie oddziałujących na przyrodę i krajobraz (np. maszyny budowlane, zaplecze budowlane miejsca postoju maszyn i samochodów, miejsca składowania odpadów) ustąpi wraz z zakończeniem działań budowlanych. Natomiast w fazie eksploatacji oddziaływanie na krajobraz będzie długotrwałe i bezpośrednie. Analizowana obwodnica została wyznaczona nowym

korytarzem drogi, dlatego po wybudowaniu będzie stanowić nowy element przestrzenny w Limanowej. Skutki istnienia tej drogi złagodzą projektowane nasadzenia drzew i krzewów.

Funkcjonowanie przedsięwzięcia będzie wiązało się z emisją zanieczyszczeń pyłowo-gazowych do powietrza, hałasu oraz odprowadzaniem wód opadowych z powierzchni jezdni do wód powierzchniowych bądź rowów przydrożnych, zmianą w krajobrazie i oddziaływaniem na świat przyrodniczy. Na stan powietrza atmosferycznego obszaru planowanego przedsięwzięcia ma wpływ głównie lokalna emisja pyłów i gazów z poszczególnych zakładów produkcyjno-usługowych oraz przebiegu przez obszar uciążliwych tras komunikacji kołowej i kolejowej. Na etapie eksploatacji emisja gazów i pyłów będzie powstawać wyłącznie z ruchu pojazdów po nowo wybudowanej drodze. Wielkość emisji spalin z silników samochodowych zależeć będzie od liczby pojazdów, zużycia paliwa, prędkości poruszania się, struktury ruchu. Pojazdy poruszające się po drodze tworzą liniowe źródło emisji. W raporcie obliczenia emisji zanieczyszczeń, przeprowadzono za pomocą modułu "samochody" będącego dodatkiem do pakietu "Operat FB", posiadającego akceptację Ministerstwa Środowiska do wykonywania obliczeń związanych z rozprzestrzenianiem się zanieczyszczeń w powietrzu. Analizę przeprowadzono dla dwóch horyzontów czasowych. W prognozie 2031 roku do obliczeń emisji gazów i pyłów, projektowana droga została podzielona na trzy odcinki, każdy o innym natężeniu ruchu. Odcinek pierwszy od drogi DK 28 – ul. Biedronia określono jako emitör E-1. Natężenie ruchu dziennego na tym odcinku wynosić będzie 10 046 samochodów, a ruchu nocnego – 774 samochodów. Odcinek drugi zaczynający się od ul. Biedronia i kończący się przy drodze DP 1610K określono jako emitör E-2. Natężenie ruchu dziennego na tym odcinku wynosić będzie 6627 samochodów, a ruchu nocnego – 510 samochodów. Odcinek trzeci zaczynający się od drogi 1610K i kończący się przy drodze DK 28 określono jako emitör E-3. Natężenie ruchu dziennego na tym odcinku wynosić będzie 8 654 samochodów, a ruchu nocnego – 667 samochodów. Analiza wyników wskazała, iż do zakresu pełnego obliczeń w siatce receptorów z uwzględnieniem statystyki warunków meteorologicznych zakwalifikował się pył PM-10, tlenki azotu - NO<sub>2</sub> oraz amoniak. Przeprowadzone obliczenia wykazały, że emisja z całego terenu przedsięwzięcia, nie będzie oddziaływać ponadnormatywnie na stan zanieczyszczenia powietrza w zakresie stężeń emitowanych z instalacji odniesionych do okresu godziny i okresu roku. W związku z powyższym nie przewiduje się, aby realizacja planowanego przedsięwzięcia wiązała się z pogorszeniem, jakości powietrza na analizowanym terenie. W prognozie dla rok 2035 do obliczeń również przyjęto trzy odcinki. Odcinek pierwszy od drogi DK 28 – ul. Biedronia (emitör E-1) z natężeniem ruchu dziennego - 11 424 samochodów, a ruchu nocnego – 880 samochodów. Odcinek drugi zaczynający się od ul. Biedronia i kończący się przy drodze DP1610K (emitör E-2) z natężeniem ruchu dziennego - 7130 samochodów, a ruchu nocnego – 549 samochodów. Odcinek trzeci zaczynający się od drogi 1610K i kończący się przy drodze DK 28 (emitör E-3)

z natężenie ruchu dziennego 9 561 samochodów, a ruchu nocnego – 737 samochodów. Analiza wyników wskazała, iż do zakresu pełnego obliczeń w siatce receptorów z uwzględnieniem statystyki warunków meteorologicznych zakwalifikował się pył PM-10, tlenki azotu - NO<sub>2</sub> oraz amoniak. Przeprowadzone w raporcie obliczenia ww. emisji wykazały, że emisja z całego terenu przedsięwzięcia, nie będzie oddziaływać ponadnormatywnie na stan zanieczyszczenia powietrza w zakresie emitowanych stężeń odniesionych do okresu godziny i okresu roku.

Podsumowując, wykonane obliczenia wykazały, iż emisja substancji zanieczyszczających wprowadzanych do powietrza będzie zgodna z wymaganiami określonymi w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16, poz. 87) oraz w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. (t.j. Dz. U. 2021 poz. 845).

Odpady powstające w fazie eksploatacji związane będą głównie z utrzymaniem drogi, z pracami konserwacyjnymi urządzeń technicznych oraz pielęgnacją zieleni w pasie drogowym. Ilość odpadów występujących w fazie eksploatacji jest zależna od wielu czynników, takich jak warunki atmosferyczne, warunki eksploatacji drogi, kultura i świadomość ekologiczna użytkowników drogi. Występowanie tak wielu zmiennych, czyni praktycznie niemożliwym ustalenie ilości rodzajów odpadów. Będą to głównie odpady z grupy 15, 16 i 17. Odpady powstające w fazie eksploatacji nie będą magazynowane na terenie planowanej inwestycji. Obowiązek gospodarowania tymi odpadami będzie spoczywał na firmie zewnętrznej, której zostaną zlecone prace konserwacyjne i serwisowe drogi, zgodnie z obowiązującą ustawą o odpadach. Wszystkie odpady powstałe w trakcie eksploatacji drogi będą na bieżąco zabierane przez firmy serwisujące na podstawie stosownych umów. Przy zapewnieniu warunków właściwej organizacji systemu gospodarki odpadami zarówno realizacja, jak i eksploatacja przedsięwzięcia, nie będzie generować znaczących oddziaływań na komponenty środowiska naturalnego.

Eksploatacja drogi skutkować będzie emisją hałas wynikającą z uczestniczenia pojazdów w ruchu drogowym. W obszarze planowanego przedsięwzięcia do terenów wymagających ochrony akustycznej zaliczono tereny przeznaczone do takiej ochrony w w aktualnych MPZP oraz na podstawie faktycznego zagospodarowania i wykorzystywania terenu. W raporcie przeprowadzono obliczenia akustyczne dla dwóch horyzontów czasowych – 2031r. i 2035r. dla wszystkich wariantów projektowanej obwodnicy oraz dla istniejącego przebiegu drogi krajowej DK 28 przez centrum Limanowej tzw. Wariant W0 (przypadek braku realizacji obwodnicy). Obliczenia akustyczne wykonano z wykorzystaniem specjalistycznego oprogramowania Sound PLANv.8.2, wspomagającego obliczenia uciążliwości inwestycji komunikacyjnych i przemysłowych na środowisko naturalne. Oprogramowanie wykorzystuje m. in. standardy metod obliczeniowych zalecanych w Dyrektywie 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady

z dnia 25.06.2002r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku. W/w wymienionym oprogramowaniu wykonano również obliczenia poziomów dźwięku w punktach receptorowych. Punkty receptorowe zostały usytuowane bezpośrednio na elewacjach budynków (odległość 0,01 m.). W takim przypadku, w punkcie receptorowym nie ma efektu odbicia fali akustycznej od fasady do której jest przypisany receptor, w związku z czym nie uwzględnia się dodatkowych poprawek.

W prognozach oddziaływań akustycznych (w modelach obliczeniowych) uwzględniono również budynki, pasy zieleni, pokrycie terenu (absorpcję gruntu), oraz parametry akustyczne źródeł hałasu tj. prognozowane dane ruchowe charakteryzujące poszczególne odcinki oraz miarodajne prędkości ruchu uzależnione od rodzaju terenu po którym ma przebiegać droga. Obliczenia przeprowadzono przy założeniu, że zastosowana będzie standardowa nawierzchnia drogi, bez zastosowania wskaźników wpływających na redukcję emisji hałasu w środowisku. W wyniku dokonanych obliczeń i analizy stwierdzono dla wariantu - W1A, że w odniesieniu do 25 budynków wystąpią przekroczenia emisji hałasu przy czym, w porze dzieńne przekroczenia wystąpią w przypadku 21 budynków i będą wynosić od 0,1 dB do 4,4 dB. Dominują przekroczenia na poziomie 1,0-2,2 dB – w 10 lokalizacjach. Poziom przekroczenia 4,4 dB wystąpi tylko w jednej lokalizacji przy ul. Braci Słupskich. Przekroczenia powyżej 3 dB wystąpi w dwóch miejscach: jedno przy ul. Grunwaldzka przekroczenie na poziomie 3,3 dB i jedno na poziomie 3,8 przy ul. Jabłonieckiej. W ośmiu lokalizacjach są to przekroczenia poniżej 1 dB. W porze nocnej przekroczenia emisji hałasu mogą wystąpić w 11 miejscach na poziomie od 0,2 – 3,1 dB. Przekroczenie na poziomie 3,1 dB wystąpi tylko w jednym przypadku przy ul. Kościuszki. Przekroczenia poniżej 1,0 dB wystąpią w trzech przypadkach. Od 1-2 dB – wystąpi w 5 przypadkach i powyżej 2 dB w 2 lokalizacjach. Po zastosowaniu środków ochrony takich jak budowa ekranów akustycznych poziom emitowanego hałasu znacznie się obniży i będzie poniżej dopuszczalnych norm. W tym celu proponuje się budowę 14 ekranów akustycznych w tym 12 pochłaniających i 2 odbijające o parametrach: ekrany pochłaniające: klasa pochłaniania A4, klasa izolacyjności B3, ekrany odbijające (panele transparentne) klasa izolacyjności B3.

Przewiduje się, że nowa nawierzchnia, poprowadzenie drogi w wykopie bądź nasypie oraz zabezpieczenia w postaci ekranów w miejscach zabudowań mieszkalnych (dla dotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu) zmniejszą negatywne oddziaływanie na życie ludzi. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że na terenach wzdłuż obecnego przebiegu DK 28 przez miasto Limanowa (część ul. Krakowskiej, ul. Piłsudskiego, Jana Pawła II, ul. Rynek i Kościuszki na których zlokalizowane są: szkoły średnie, szkoła podstawowa, przedszkola, szpital powiatowy, osiedla mieszkaniowe, szkoła muzyczna, Bazylika M. B. Bolesnej przy ul. Rynek i kościół w Sowlinach) przedstawione w raporcie wyniki obliczeń wykazują znaczącą liczbę przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu dla stanu aktualnego, jak również dla sytuacji prognozowanych na rok 2031r i 2035r w przypadku niezrealizowania inwestycji. Ruch pojazdów szczególnie ciężarowych wiązał się



będzie z emisją drgań. Prawidłowe wykonanie konstrukcji jezdni pozwoli na wytłumienie znaczących drgań pochodzących z jezdni, a tym samym zasięg negatywnego oddziaływania będzie minimalny wg oceny zawartej w raporcie i nieodczuwalny dla mieszkańców. Należy zwrócić uwagę, że istotnym czynnikiem w generowaniu drgań przez użytkowanie drogi jest stan jej nawierzchni, stąd w późniejszych etapach eksploatacji należy szczególną uwagę poświęcić na utrzymanie jak najlepszego stanu jezdni w szczególności w okolicach zabudowy mieszkaniowej.

W związku z powyższym celowym będzie wykonanie analizy porealizacyjnej z uwagi na możliwość zweryfikowania analiz przedstawionych w raporcie, opartych na założeniach programowych i ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dot. przewidywanego charakteru i zakresu oddziaływania na środowisko oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem inwestycji drogowej na środowisko. Analiza ta powinna również potwierdzić dotrzymanie standardów akustycznych w środowisku lub wskazać na konieczność podjęcia dodatkowych działań, w tym utworzenia obszarów ograniczonego użytkowania. Delegacja prawna dla utworzenia takiego obszaru wynika z art. 135 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2022 r. poz. 2556 t.j.). Pomiar hałasu proponuje się przeprowadzić głównie w rejonach budynków mieszkalnych, przy których można się spodziewać wystąpienia przekroczeń w 2035 roku. Badanie hałasu powinno wykonać laboratorium pomiarowe posiadające aktualną akredytację. Po uzyskaniu wyników analizy porealizacyjnej, należy podjąć wszelkie możliwe działania zmierzające do dotrzymania obowiązujących norm hałasu w tym również rozważyć wprowadzenie obszaru ograniczonego użytkowania (jeżeli będą występować znaczne przekroczenia emisji hałasu lub szkody spowodowane emisją drgań).

W fazie eksploatacji głównym zagrożeniem dla środowiska wodno-gruntowego jest możliwość zanieczyszczenia substancjami zawartymi w ściekach opadowych z dróg a mianowicie: zawiesinami ogólnymi, substancjami ropopochodnymi, metalami ciężkimi, substancjami stosowanymi podczas zwalczania śliskości zimowej. Najistotniejszym zanieczyszczeniem dla spływów opadowych są zawiesiny ogólne, których stężenia najczęściej przekraczają wartości dopuszczalne. Ochronę wód powierzchniowych i podziemnych w obszarze inwestycji stanowić będzie przede wszystkim starannie zaprojektowany system odwodnienia, uwzględniający zebranie całości wód opadowych i roztopowych, zapewnienie ich ciągłego przepływu, oczyszczenie w stopniu wymaganym przez przepisy prawne oraz zabezpieczenie przed skutkami wypadku drogowego z udziałem transportu substancji niebezpiecznych. Odwodnienie drogi zapewnią spadki podłużne i poprzeczne jezdni. Odbiorniki wód opadowych z jezdni stanowić będą istniejące cieki. Wody z jezdni przed zrzutem do ww. odbiorników spływać będą do rowów drogowych. Należy zaznaczyć, że trawiaste pobocza, wewnętrzne skarpy rowów oraz dna rowów posiadają efekt oczyszczający (średnio ok. 25%). Zakłada się powierzchniowe odwodnienie drogi z wyjątkiem odcinków, gdzie ze względu na

ukształtowanie geometryczne projektowanej drogi oraz uwarunkowania terenowe nie będzie to możliwe, wówczas przewiduje się odwodnienie za pomocą kanalizacji deszczowej. Odwodnienie za pomocą kanalizacji deszczowej przewiduje się również na obiektach inżynierskich. Założenia i obliczenia przedstawione w raporcie wskazują, że do wód lub do ziemi będą wprowadzane wody opadowe o stężeniu zanieczyszczeń mniejszym od wartości dopuszczalnych wg Rozporządzenia 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.2019 poz. 1311) tj.: zawiesina ogólna - Sdop . 100 mg/l, węglowodory ropopochodne – Sdop . 15 mg/l. Jedynie w roku 2035 dla wariantu W1A obliczono stężenie zawiesiny na poziomie ok. 105 mg/l na odcinku DK28 – ul. Biedronia, ale zaznaczyć należy, że jest to wartość bliska dopuszczalnej. Poza tym należy mieć na uwadze zdolność do podczyszczania z zawiesiny przez rowy trawiaste, czy też zbiorniki retencyjne, a także funkcje oczyszczające pełnione przez osadniki wpustów ulicznych, osadniki w studniach wpadowych.

Według raportu w obszarze projektowanej inwestycji stwierdzono występowanie wysięków, młak, podmokłości oraz pojedynczych źródeł. Wysięki w liniach zajętości terenu zostaną ujęte drenażem poprzecznym, a następnie drenaż zostanie odprowadzony do odbiornika wód opadowych i roztopowych. Na całym analizowanym obszarze nie występuje użytkowe piętro wodonośne. Jak podaje raport studnie wiercone na terenie omawianego terenu mają bardzo niskie wydajności, tylko w jednym przypadku (tartak w Łososinie Górnej) przekraczające nieznacznie 10 m<sup>3</sup>/h (str. 147 raportu). Na analizowanym obszarze najprawdopodobniej znajduje się czwartorzędowy poziom wodonośny w dolinach rzecznych. Zasilanie wód podziemnych odbywa się poprzez bezpośrednią infiltrację opadów atmosferycznych, a także infiltrację wód powierzchniowych. Najlepsze warunki infiltracji występują w obrębie kamieńców i teras holoceniskich Łososiny, a więc tam gdzie występują utwory charakteryzujące się wysoką przepuszczalnością. Planowane zamierzenie inwestycyjne zlokalizowane jest poza obszarami Głównych Zbiorników Wód Podziemnych. Najbliższe Główne Zbiorniki Wód Podziemnych zlokalizowane są: GZWP nr 436 Zbiornik Istebna (Ciełżkowice) - w odległości ok. 14,6 km w kierunku północno-wschodnim od planowanej Inwestycji oraz GZWP nr 437 Dolina rzeki Dunajec (Nowy Sącz) - w odległości ok. 14,3 km w kierunku wschodnim od planowanej Inwestycji.

Przedsięwzięcie usytuowane jest również częściowo na terenie osuwisk dlatego w rozwiązaniach projektowych wymagany jest dobór odpowiednich materiałów i technologii wykonania, dostosowanie obiektów budowlanych do wymagań wynikających z przepisów prawa budowlanego, właściwe użytkowanie, dostosowanie obiektów drogowych do różnych zjawisk klimatycznych, w tym suszy, mrozów, silnych wiatrów.

Przeprowadzona w ramach raportu oddziaływania na środowisko inwentaryzacja przyrodnicza (stanowiąca zał. nr 9 do raportu) obejmuje wyniki inwentaryzacji przyrodniczej z okresu grudzień 2020 r. - grudzień 2021 r., które zostały zebrane na potrzeby sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko w ramach przygotowywanego Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji pn. „Budowa obwodnicy Limanowej w ciągu DK 28”.

Inwentaryzacja przyrodnicza była prowadzona w buforze 2 x 300 m od osi projektowanej drogi z rozszerzeniami zasięgu analiz przy węzłach i rozjazdach. Przed przystąpieniem do prac terenowych przeprowadzono prace kameralne, których głównym celem było oszacowanie koniecznych do podjęcia działań i opracowanie harmonogramu prac terenowych. Wg przedłożonej inwentaryzacji w analizowanym terenie wariantu W1A stwierdzono łącznie: 19,48 ha siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej z czego 10 pól siedlisk przyrodniczych (w całości lub częściowo) o łącznej pow. 5,00 ha (25,67%) zlokalizowane jest w liniach terenu realizacji przedsięwzięcia,

- 31 stanowisk chronionych, cennych i rzadszych gatunków roślin naczyniowych, w tym mszaków, w kolizji z inwestycją zlokalizowanych jest 7 stanowisk (22,6%) w tym 5 stanowisk gatunków objętych ochroną krajową,
- 10 stanowisk chronionych, zagrożonych i cennych porostów, w kolizji z inwestycją zlokalizowane są 2 stanowiska (20,0%) gatunku zagrożonego, 1 stanowisko gatunku chronionego (żółtlica chropowata),
- 26 stanowisk chronionych, cennych i rzadszych gatunków bezkręgowców, w kolizji z inwestycją zlokalizowanych jest 13 stanowisk (50%),
- 14 stanowisk występowania płazów, w kolizji z inwestycją zlokalizowanych jest 5 stanowisk (35,7%) wszystkie z nich dotyczą gatunków siedlisk migracyjnych, dyspersji,
- 11 stanowisk występowania gadów, w kolizji z inwestycją zlokalizowane są 4 stanowiska (36,4%),
- 34 stanowiska lęgowe ptaków (z grupy „kluczowych”), w kolizji z inwestycją zlokalizowane są 4 stanowiska (11,7%) w tym jedno dotyczy gatunku wymienianego w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej (gąsiorek),
- 20 stanowisk nielegowych ptaków (z grupy „kluczowych”), w kolizji z inwestycją zlokalizowane jest 4 stanowiska żerowiskowe (20,0%),
- stwierdzono łącznie 17 stanowisk występowania nietoperzy (żerowiska, trasy przelotów lokalnych), w kolizji z inwestycją zlokalizowane są 4 stanowiska (23,5%).

Mając na uwadze dynamikę świata przyrodniczego nie można wykluczyć, że w terenie planowanej obwodnicy, który jest obecnie terenem większości rolnym z kępami zadrzewień, nie pojawią się inne chronione gatunki roślin czy zwierząt, niż te stwierdzone w przedłożonej inwentaryzacji. Z tego powodu konieczne jest przeprowadzenie ponownej inwentaryzacji przyrodniczej po sporządzeniu projektu budowlanego, która uaktualni opis stanu środowiska przyrodniczego w obszarze planowanego przedsięwzięcia oraz doprecyzuje

możliwość kolizji przedsięwzięcia z chronionymi gatunkami i siedliskami. Przyczyni się również do uaktualnienia i doprecyzowania zakres przedsięwzięcia w kwestii lokalizacji jego poszczególnych elementów mających wpływ na dobrostan chronionych zwierząt (np. lokalizacja przejść dla dużych zwierząt, przepustów z przejściem dla drobnych zwierząt, umocnień brzegów i dna cieków wodnych,).

W pasie terenu przeznaczonego pod planowaną drogę całkowita powierzchnia siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej wyniosła 19,48 ha, z czego w liniach terenu realizacji przedsięwzięcia znajdowało się w całości lub częściowo 10 płątów o łącznej pow. 5,00 ha (25,67%).

W kolizji z planowaną inwestycją są płąty poniższych siedlisk:

- 9130 żyzne buczyny występujące w km 1+240; 4+990 planowanej drogi,
- 9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny występujący w km: 0+875; 2+110; 1+545; 2+285;
- 6510 niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie występujące w km 3+855; 4+350; 4+475; 5+040

Wg raportu siedliska te znajdują się na liście siedlisk o znaczeniu wspólnotowym, które wymagają ochrony i mogą być jednym z kryteriów do wyznaczenia obszaru Natura 2000. Należy jednak podkreślić, że zinwentaryzowane na badanym obszarze płąty poszczególnych typów siedlisk nie są zlokalizowane w granicach obszarów Natura 2000. W związku z powyższym w granicach ww. siedlisk roboty budowlane należy prowadzić z bardzo oszczędnym wykorzystaniem gruntu, a w wymienionym powyżej kilometrażu planowanej drogi nie należy organizować zaplecza budowlanego, baz samochodowych i parku technologicznego, składować materiałów budowlanych i odpadów.

Planowana obwodnica przecina różnorodne zbiorowiska roślinne związane głównie z działalnością człowieka. Są to antropogeniczne nitrofilne zbiorowiska pól i jednorocznych roślin ruderalnych z takimi gatunkami jak: pszenżyto, miotła zbożowa, ostrożeń polny, pięciornik gęsi, bylica pospolita, maruna bezwonna. Odnotowano je głównie w obrębie niewielkich ogrodów działkowych, pól uprawnych. Inną antropogeniczną grupą zbiorowisk były nitrofilne zbiorowiska zrębów, terenów wydeptywanych i ruderalnych (roślinność wzdłuż dróg gruntowych, terenów ruderalnych, zabudowanych): bylica pospolita, pokrzywa zwyczajna, pięciornik gęsi, rdest ptasi. Wzdłuż rowów odwadniających wykształciły się zbiorowiska okrajkowe: pokrzywa zwyczajna, krwawnica pospolita, wierzbownica kosmata, psianka słodkogórz. Grupą zbiorowisk dominujących a związanych z działalnością człowieka były łąki, pastwiska, roślinność ziołoroślowa - pierwotne i wtórne trawiaste zbiorowiska łąk i muraw na podłożu mineralnym. Odnotowano tutaj takie gatunki jak: wiaźówka błotna, jaskler ostry, mniszek lekarski, kupkówka pospolita, marchew zwyczajna, śmiałek darniowy, tymotka łąkowa, stokrotka pospolita, rzeżucha łąkowa, chaber łąkowy zioł żółta, jastrun właściwy. Odnotowano, także niewiele siedlisk borowych z dominującą sosną pospolitą i świerkiem (gatunki roślin: rokitnik pospolity, gajnik łśniący, borówka czarna). W obrębie obniżen

dolinkowych, zboczy silnie wyerodowanych strumieni podgórskich występowały zbiorowiska buczyn (*Fagetalia sylvaticae*), grądów wysokich i niskich (*Carpinion betuli*). Stwierdzone gatunki to m.in.: kopytnik pospolity, podagrycznik, żywiec gruczołowaty, pierwiosnka wyniosła, zawilec gajowy. W dnach dolin odnotowano nieliczne płyty łęgów olszowych (*Alno-Ulmion*), wierzbowych (*Salicion albae*). Występowały tam takie gatunki jak: pokrzywa zwyczajna, glistnik jaskółcze ziele, czeremcha zwyczajna, śledziennica skrętolistna, psianka słodkogórz. Do najrzadszych gatunków chronionych roślin naczyniowych należy zaliczyć: skosatkę zanokcicowatą, wawrzynka wilczelyko i kukułkę szerokolistną. W raporcie wykazano ponadto 6 gatunków roślin dawniej chronionych (do roku 2014), zanikających lub cennych (np. jako rośliny żywicielskie chronionych motyli), były to gatunki: kopytnik pospolity, pierwiosnka wyniosła, kalina koralowa, bluszcz pospolity, grązel żółty. Wzdłuż wariantu W1A stwierdzono łącznie 31 stanowisk chronionych, cennych i rzadszych gatunków roślin naczyniowych w tym mszaków. W kolizji z inwestycją zlokalizowanych jest 7 stanowisk (22,6%) w tym 5 stanowisk gatunków objętych ochroną krajową:

- 2 stanowiska Fałdownika nastroszonego *Rhytidiadelphus squarrosus* w ilości 11-50 szt. w km 0+815 w odl. 47 m strona lewa i w ilości 11-50 szt. w km 1+335 planowanej drogi w odl. 40 m strona prawa,
- 1 stanowisko Żółticy chropowatej *Flavoparmelia caperata* szt. 1 w km 2+405 odl. 64 m str. prawa,
- 1 stanowisko Drabika drzewkowatego *Climacium dendroides*, w ilości 6-10 sztuk w km 0+000 str. lewa,
- 1 stanowisko Gajnika Isniącego *Hylocomium splendens* w ilości 6-10 sztuk, w km 0+845 str. prawa,

W kolizji z inwestycją będą także:

- 2 stanowiska Mąklawy tarniowej *Evernia prunastri* szt. 1 w km 2+405 odl. 64 m str. prawa i szt. 3 w km 4+339 odl. 2 m str. Lewa,
- 2 stanowiska Kopytnik pospolity *Asarum europaeum* w ilości 11-50 sztuk w km 2+315 w odl. 25 m str. prawa i w km 2+595 w odl. 149 str. prawa.

Z oceny przedstawionej w raporcie wynika, iż w trakcie inwentaryzacji przyrodniczej, nie stwierdzono w kolizji z terenem planowanej inwestycji, gatunków roślin co do których byłaby konieczność przeprowadzenia działań związanych z przenoszeniem gatunków na inne stanowiska. Nie mniej jednak RDOŚ( organ uzgadniający) uznał, iż stanowiska Mąklawy tarniowej są cenne i należy je przenieść na stanowiska zastępcze w przypadku zaistnienia możliwości ich zniszczenia w wyniku robót budowlanych. Odnotowane gatunki chronione, to gatunki będące pod ochroną częściową, dość powszechnie występujące na terenie kraju. Nie ulega jednak wątpliwości, że na wszystkie stanowiska chronionych gatunków roślin zagrożonych pracami budowlanymi lub innymi działaniami związanymi z budową obwodnicy Limanowej, należy uzyskać decyzję derogacyjną i postępować zgodnie z warunkami określonymi w tej decyzji. Gatunki, które nie są objęte ochroną

ściłą lub częściową zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, ale są określone jako gatunki zagrożone w innych regulacjach np.: w Czerwonej liście roślin i grzybów Polski, należy przenieść na inne stanowiska właściwe ze względu na biologię danego gatunku. Wyznaczenia właściwych miejsc do przeniesienia winien dokonać nadzór przyrodniczy z udziałem botanika. Również proces przenoszenia roślin musi odbyć się pod nadzorem przyrodniczym.

W terenie planowanej inwestycji i zasięgu jej oddziaływania stwierdzono obecność chronionych gatunków zwierząt:

- Bezkręgowce - 13 stanowisk objętych ochroną częściową i 4 objęte ochroną ściłą,
- Ryby - 2 stanowiska objęte ochroną częściową,
- Płazy - 6 stanowisk objętych ochroną częściową i 1 objęte ochroną ściłą,
- Gady - 4 stanowiska objęte ochroną częściową,

- 5 stanowisk objętych ochroną częściową i 95 objętych ochroną ściłą
- Ptaki -

- Ssaki lądowe - 8 stanowisk objętych ochroną częściową,

- Nietoperze - 9 stanowisk objętych ochroną ściłą.

Zdecydowana większość to przedstawiciele dość pospolitych gatunków, szeroko rozpowszechnionych w kraju i regularnie spotykanych w odpowiednich siedliskach regionu. Najistotniejsze były stanowiska następujących gatunków: czerwoczyk nieparek, modraszek telejus, trzepla zielona, kumak górski, bóbr europejski, derkacz, dzięcioł czarny, dzięcioł średni, dzięcioł zielonosiwy, gąsiorek, ortolan, zimorodek). Z gatunków nielicznych stwierdzono m. in. dzięcioła zielonego, krętogłową, kuropatwę, pliszkę górską, przepiórkę świergotka łąkowego, uszatkę. Pojawiły się również stanowiska rzadkich i nielicznych w regionie gatunków nielęgowych ptaków m.in. błotniak stawowy, czapla siwa, czapla biała, jastrząb, kobuz, orlik krzykliwy, samotnik, trzmiełojad i żuraw.

Wśród chronionych gatunków bezkręgowców dominowały gatunki dość powszechnie spotykane, głównie o znaczeniu gospodarczym – trzmiele (jako zapylacze), a także ślimak winniczek oraz mrowiska mrówek „leśnych” z grupy Formica mające znaczenia dla stanu zdrowotnego lasów i zadrzewień. Brak było gatunków związanych z siedliskami wodnymi i mokradłowymi. Wzdłuż wariantu W1a stwierdzono łącznie 26 stanowisk chronionych, cennych i rzadszych gatunków bezkręgowców, w kolizji z inwestycją zlokalizowanych jest 13 stanowisk (50%) wszystkie z nich dotyczą gatunków objętych ochroną:

- Ślimak winniczek *Helix pomatia* w km 0+755, 2+065 i km 4+070 planowanej drogi po stronie lewej; w km 4+230 po stronie prawej,

- Mrówka "leśna" *Formica* sp w km 2+165 i km 4+095 po stronie lewej, Trzmiel kamiennik *Bombus lapidarius* w km 2+565 po stronie prawej,
- Trzmiel ziemny *Bombus terrestris* w km 3+190 i 4+595 po stronie prawej i w km 3+570 po str. lewej
- Trzmiel rudy *Bombus pascuorum* w km 3+870, 4+305 i w km 5+055 po stronie prawej

Obecność drogi po jej oddaniu do użytku może pośrednio prowadzić do rozdzielenia oraz długotrwałej izolacji populacji różnych gatunków zwierząt. Jednak problem izolacji siedlisk będzie miał niewielkie znaczenie dla bezkręgowców, ponieważ większość z nich to owady latające lub sprawnie przemieszczające się wzdłuż cieków, dla których przepusty i przejścia stanowią wystarczające korytarze migracji.

Wykonywanie robót budowlanych, w tym robót ziemnych w bliskim sąsiedztwie cieków wodnych i rowów oraz wykonywanie przepraw przez wody powierzchniowe może stanowić potencjalne zagrożenie związane z zamuleniem wód płynących. Zagrożenie to ustąpi po zakończeniu prac i nie będzie powodowało trwałych zmian w bilansie jakościowym wód powierzchniowych. W wodach cieków badanego obszaru stwierdzono potencjalną obecność, co najmniej 6 gatunków ryb, wśród nich 2 gatunki objęte są ochroną częściową – ślíz oraz brzanka. Wskazany skład gatunkowy dotyczy potoku Starowiejskiego oraz potoku Sowlinka. W potoku Jabłonieckim ze względu na brak istotnych barier migracyjnych należy spodziewać się zbliżonego bogactwa gatunkowego ichtiofauny. Łącznie we wszystkich rzekach dorzecza Łososiny stwierdzono występowanie 11 gatunków ryb, 4 gatunki objęte ochroną częściową w tym 1 gatunek z Załącznika II Dyrektywy Siedliskowej<sup>40</sup>. Liczebnie w wodach obszaru badań i całego dorzecza dominuje strzebla potokowa (43,4%), ślíz (21,4%), kleń (ok. 18,2%) oraz brzanka (14,9%). Wszelkie ingerencje w koryta cieków (np. pogłębianie, uszczelnianie, utwardzanie lub umacnianie dna) prowadzone ciężkim sprzętem, mogą skutkować okaleczeniem lub zabiciem ichtiofauny, a także ingerować w siedliska występujące na odcinku prowadzenia prac. Z uwagi na minimalną planowaną ingerencję w cieki - co jest uwarunkowane jedynie punktową realizacją estakad i obiektów mostowych oraz elementów odwodnienia, przy zastosowaniu wszystkich środków minimalizujących, prowadzone prace nie będą miały istotnie negatywnego wpływu na tarliska cennych gatunków mogących potencjalnie zasiedlać odcinki rzek wzdłuż planowanej inwestycji. Mając na względzie powyżej opisane okoliczności zagwarantowany zostanie przepływ nienaruszalny (biologiczny) zapewniający utrzymanie warunków środowiska niezbędnych do bytowania ryb i innych organizmów żywych. Na etapie wykonywania prac budowlanych jedynie punktowo może wystąpić wzrost zmutnienia wody. Jednakże prowadzenie prac budowlanych przy niskich stanach wód i z zastosowaniem ograniczeń czasowych wykonywania prac powodujących mętnienie wody, nie spowoduje nadmiernego mącenia wody w ciekach. Dodatkowo prace ingerujące w koryta cieków wykonywane będą poza okresem tarła chronionych gatunków

ryb, które potencjalnie mogą zasiedlać cieki znajdujące się w rejonie przedsięwzięcia. W granicach planowanego przedsięwzięcia nie stwierdzono kolizji z obszarem będącym tarliskiem lub predysponowanym jak tarlisko. Wszystkie roboty w obrębie koryt cieków prowadzone będą pod nadzorem ichtiologa i w kontakcie z Polskim Związkiem Wędkarskim.

Potencjalne oddziaływanie na etapie eksploatacji może mieć związek z ewentualnym pogorszeniem jakości siedlisk ichtiofauny w wypadku niekontrolowanego odprowadzania wód z powierzchni drogi (np. w przypadku wystąpienia poważnej awarii związanej z emisją płynnych zanieczyszczeń do cieków). Poza tym przy normalnym użytkowaniu drogi nie przewiduje się wystąpienia istotnych zmian warunków bytowania organizmów wodnych, w tym chronionej ichtiofauny.

W badanym terenie stwierdzono występowanie łącznie 8 gatunków płazów na 25 stanowiskach. Wykazane siedliska objęły zarówno miejsca godowania, rozrodu oraz stanowiska migracyjne, dyspersji w okresie życia lądowego. Najpowszechniej występowały ropucha szara, żaby zielone oraz żaba trawna. Siedliska rozrodu płazów nie były szczególnie liczne, skupiając się do występujących punktowo niewielkich stawów, zastoisk i rozlewisk przy ciekach, a także różnego rodzaju okresowych siedlisk antropogenicznych (np. zalane koleiny). Nieliczne zbiorniki rozrodcze zlokalizowane są głównie w buforze inwestycji, stanowią je bardzo małe zbiorniki sztuczne lub niewielkie zastoiska wody opadowej. Wzdłuż wariantu W1A stwierdzono łącznie 14 stanowisk występowania płazów, w kolizji z inwestycją zlokalizowanych jest 5 stanowisk (35,7%) płazów:

- Żaba trawna *Rana temporaria* w km 0+815 i w km1+245 planowanej drogi po stronie prawej,
- Ropucha szara *Bufo bufo* w km 2+920 po stronie prawej, w km 3+490 planowanej drogi po stronie lewej i w km 4+710 po stronie prawej.

Wskazane powyżej kolizje dotyczą tylko szlaków migracji płazów. W wyniku realizacji przedsięwzięcia nie dojdzie do istotnego zajęcia siedlisk rozrodczych płazów, co mogłoby wskazywać na potrzebę wprowadzenia kompensacji np. właśnie w postaci zbiorników zastępczych, ale w zakresie ochrony płazów raport wskazuje na konieczność przestrzegania kilku istotnych warunków, w czasie budowy i eksploatacji planowanej drogi np.:

- przygotowanie terenu budowy oraz roboty budowlano-montażowe prowadzić pod nadzorem przyrodniczym,
- na etapie realizacji prace prowadzone w granicach lub bezpośrednim sąsiedztwie cieków wodnych lub gruntów niestabilnych prowadzić ze szczególną ostrożnością,
- celem m.in. ograniczenia ryzyka niekontrolowanego zasypania koryta cieku wodnego oraz nadmiernego zamulenia wód powierzchniowych. Prace w tym zakresie prowadzić pod nadzorem przyrodniczym (herpetolog),



-wykonać obustronne wygradzenie placu budowy płotkami zabezpieczającymi przed wnikaniem płazów (oraz drobnych ssaków) we wskazanych lokalizacjach stanowisk rozrodczych herpetofauny i teriofauny, żerowiskach, na szlakach migracji. Wygradzenie powinno zostać wykonane na okres od początku marca do końca września i odbywać się pod nadzorem przyrodniczym. Ogrodzenie (tymczasowe) powinno zostać ustawione przed rozpoczęciem prac, należy je umieścić na obu skrajach pasa budowy (wysokość co najmniej 40cm, zachować na całej długości wygradzenia, w celu zapewnienia szczelności dolną część zakopać w gruncie na głębokości min. 15-20 cm. Ogrodzenia należy zdemontować po zakończeniu robót budowlanych na danym odcinku. Miejsca wygradzeń na etapie przed przystąpieniem do prac zostaną zweryfikowane przez nadzór przyrodniczy i zostaną wykonane w okolicy km: (W1a): 0+002 – 0+132 strona L/P, 0+752 – 0+852 strona L/P, 1+152 – 1+302 strona L/P, 2+852 – 2+952 strona L/P, 4+152 – 4+352 strona L/P.

- ponadto w pkt. I. 2.13.7 decyzji określono warunek dotyczący konieczności umieszczenia tymczasowych tablic w okresie wiosny i jesieni informujących o pobliskim szlaku migracji płazów w kilometrze 2+800 km dla kierowców jadących w kierunku południowym i 3+000 km dla kierowców jadących w kierunku północnym oraz w kilometrze 4+150 km dla kierowców jadących w kierunku południowym i 4+350 km dla kierowców jadących w kierunku północnym. Znaki powinny być używane wyłącznie w celu ostrzeżenia przed znanymi i regularnymi punktami przejść zwierząt, najlepiej dodać do nich także siatkę naprowadzającą do takich miejsc.

W analizowanym terenie przebiegu projektowanej obwodnicy stwierdzono również występowanie 4 gatunków gadów, wszystkie podlegają ochronie częściowej. Dominowały pospolite, szeroko rozpowszechnione i niezagrożone w kraju i regionie gatunki, takiej jak jaszczurka zwinka, jaszczurka żyworodna i zaskroniec. Stanowiska nieliczne (łącznie na badanym obszarze - 17) rozmieszczone w rozproszeniu wzdłuż poszczególnych wariantów. Wzdłuż wariantu W1a stwierdzono łącznie 11 stanowisk występowania gadów, w kolizji z inwestycją zlokalizowane są 4 stanowiska (36,4%). Stanowiska kolizyjne gadów występują w następującej lokalizacji:

- Żmija zygzakowata *Vipera berus* w km 0+765 po stronie lewej,
- Jaszczurka zwinka *Lacerta agilis* w km 2+175 po stronie lewej i w km 2+875 po stronie prawej,
- Jaszczurka żyworodna *Zootoca vivipara* w km 3+590 po stronie lewej.

Wpływ projektowanej drogi na gady będzie analogiczny jak w przypadku płazów, stąd podjęte będą podobne działania ochronne. Wprowadzone będą m.in. płotki chroniące przed przedostaniem się płazów na teren budowy, a potem funkcjonującej drogi.

Na podstawie przeprowadzonej inwentaryzacji stwierdzono łącznie występowanie 107 gatunków ptaków, z czego 95 gatunków podlega ochronie ścisłej, 5 gatunków chronionych jest częściowo, 7 gatunków łownych. Wśród nich 14 gatunków

wymienianych jest w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej (Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dn. 30.11.2009 r., w sprawie ochrony dzikiego ptactwa), a 2 gatunki znajdują się w Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt (Głowaciński 2001). Spośród ptaków za najcenniejsze uznano 7 gatunków lęgowych: derkacz, dzięcioł czarny, dzięcioł średni, dzięcioł zielonosiwy, gąsiorek, ortolan i zimorodek. Najpowszechniej występował gąsiorek (18% ze wszystkich wykazanych stanowisk). Związany był z kępami zakrzaczeń, wzdłuż cieków, rowów, na terenach ruderalnych i nieużytkach. Wykazano także stanowiska innych rzadszych gatunków, takich jak: dzięcioł białoszyi, dzięcioł zielony, krętogłów, myszół, perkoz, przepiórka, srokosz, strumieniówka, turkawka i uszatka.

Wzdłuż wariantu W1a stwierdzono łącznie 34 stanowiska lęgowe ptaków (z grupy „kluczowych”), w kolizji z inwestycją zlokalizowane są 4 stanowiska (11,7%) w tym jedno dotyczy gatunku wymienianego w Załączniku I dyrektywy Ptasiej (gąsiorek). W kolizji z planowaną inwestycją są następujące stanowiska ptaków lęgowych:

- gąsiorek *Lanius collurio* w km 0+160 po stronie lewej,
- słowik szary *Luscinia luscinia* w km 2+980 po stronie prawej,
- dzięcioł zielony *Picus viridis* w km 2+170 po stronie prawej i w km 4+240 po stronie lewej.

Stwierdzono również łącznie 20 stanowisk nielegowych ptaków (z grupy „kluczowych”), z których w kolizji z inwestycją są 4 stanowiska żerowiskowe (20,0%).

- nurogęs *Mergus merganser* w km 2+905 planowanej drogi po stronie prawej,
- brodziec piskliwy *Acctitis hypoleucos* w km 2+905 po stronie prawej i w km 4+245 po stronie lewej,
- krogulec *Accipiter nisus* w km 4+245 po stronie prawej.

Oddziaływania bezpośrednie związane będą z zajętością terenów, które obecnie są biologicznie czynne, głównie grunty rolne z zadrzewieniami, i tworzą potencjalne siedlisko różnych gatunków ptaków. Oddziaływania pośrednie na ornitofaunę będą powodować emisje akustyczne, świetlne, czynnik wizualny - ruch pojazdów na drodze, a także zmiany rzeźby terenu, które wpływać będą stopniowo na funkcje życiowe ptaków tj. rozmnażanie się, zdobywanie pokarmu, przemieszczanie się i możliwości komunikacji. Oddziaływanie to pomimo, iż nie spowoduje bezpośredniego zajęcia zidentyfikowanego miejsca występowania ptaków to jednak ze względu na w/w czynniki może przyczynić się do ich przeniesienia na obszary oddalone od terenu inwestycji. Zauważyć jednak należy, że obszar na którym ma przebiegać obwodnica Limanowej według wariantu W1A zlokalizowany jest poza Obszarami Specjalnej Ochrony Ptaków, poza Specjalnymi Obszarami Ochrony Siedlisk, poza ostojami ptaków o znaczeniu międzynarodowym (IBA), poza miejscami wskazywanymi jako cenne lub wyróżniające awifaunistycznie w skali krajowej i regionalnej. Ponadto w niniejszej decyzji na podstawie raportu i uzgodnień określono szereg warunków łagodzących

i kompensujących negatywne oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na ornitofaunę.

W opisywanym terenie w trakcie inwentaryzacji w grupie ssaków stwierdzono przede wszystkim ssaki małe głównie jeże (*Erinaceus sp.*) oraz zające szaraki (*Lepus europaeus*), poza tym ryjówkokształtne jak kret europejski (*Talpa europaea*) i ryjówka aksamitna (*Sorex araneus*) oraz powszechnie występujące gryzonie jak wiewiórka pospolita (*Sciurus vulgaris*). Sporadycznie pojawia się również łasica (*Mustela nivalis*). Spośród ssaków średnich zaobserwowano głównie sarny (*Capreolus capreolus*), nieco rzadziej dziki (*Sus scrofa*), a tylko na jednym obszarze występuje jeleń szlachetny (*Cervus elaphus*). Często w okolicy odnotowywano również obecność lisa pospolitego (*Vulpes vulpes*). Największe zagęszczenie ssaków o dużym potencjale kolizyjności występuje w pierwszym 1+500 km opisywanej inwestycji. Metodą zapobiegania wypadkom nie jest powstrzymanie zwierzęcia przed samym przekroczeniem drogi, ale sprawienie, by przejście to było kontrolowane, a tym samym bardziej bezpieczne. Najbardziej skuteczną metodą wg raportu jest kombinacja przynajmniej dwóch sposobów zapobiegania kolizjom, np. siatki, a przed nimi dodatkowo znaki drogowe ostrzegawcze. Arealy o największym ryzyku kolizji to te, które zawierają korytarze migracyjne zwierząt, miejsce żeru i spoczynku, natomiast okresy największego ryzyka dotyczą okresu rozmnażania oraz migracji sezonowych.

Wzdłuż planowanej drogi stwierdzono łącznie 22 stanowiska chronionych gatunków ssaków (bez nietoperzy). W kolizji z inwestycją zlokalizowanych jest 6 stanowisk żerowiskowych (27,3%) małych ssaków w niżej podanych lokalizacjach:

- wiewiórka *Sciurus vulgaris* w km 0+050,0+710i w km 4+265 po stronie lewej,
- ryjówka *Sorex sp.* w km 2+610 po stronie prawej,
- jeż *Erinaceus sp.* w km 3+385 po stronie lewej
- karczownik ziemnowodny *Arvicola amphibius* w km 4+100 po stronie lewej.

W wyniku przeprowadzony nasłuchów i obserwacji stwierdzono obecność 9 gatunków nietoperzy na 25 stanowiskach. Dominowały: borowiec wielki, karlik malutki i nocek rudy (po 20% udziału w nagraniach głosów). Rejestrowano zwykle przeloty (migracje pokarmowe) lub głosy żerowania, w obrębie obiektów wodnych oraz wzdłuż liniowych zadrzewień i zakrzaczeń. Nie wykryto kolonii rozrodczych, miejsc schronień tymczasowych, nie stwierdzono przypadków hibernacji pomimo obecności potencjalnych siedlisk. Wzdłuż wariantu przyjętego do realizacji W1A stwierdzono łącznie 17 stanowisk występowania nietoperzy (żerowiska, trasy przelotów lokalnych), w kolizji z inwestycją zlokalizowane są 4 stanowiska (23,5%):

- karlik malutki *Pipistrellus pipistrellus* w km 0+535 planowanej drogi po stronie lewej,
- nocek Natterera *Myotis nattereri* w km 1+195 po stronie prawej,
- nocek rudy *Myotis daubentonii* w km 4+ 240 po stronie lewej
- borowiec wielki *Nyctalus noctula* w km 5+ 070 po stronie prawej.

Bezpośrednie oddziaływania na ssaki spowodowane budową drogi, będzie wynikać głównie z zajętości terenu, który obecnie jest biologicznie czynny i wprowadzenia sztucznej bariery (drogi) w przemieszczaniu się tych zwierząt. Oddziaływanie pośrednie dotyczyć będzie stanowisk ssaków zlokalizowanych poza granicami zajętości terenu na potrzeby budowy drogi. Oddziaływanie to pomimo, iż nie spowoduje bezpośredniego zajęcia zidentyfikowanych stanowisk ssaków to jednak ze względu na hałas czy ruch może przyczynić się do przeniesienia się ssaków na obszary oddalone od terenu inwestycji, a ponadto spowodować ograniczenie powierzchni siedliska w granicach terenu, na którym będzie realizowana inwestycja. W wyniku oddziaływań barierowych dochodzi do szeregu negatywnych skutków środowiskowych, z których większość wynika z trwałej fragmentacji siedlisk z utrudnionym kontaktem pomiędzy zamieszkującymi je osobnikami, prowadzącej m.in. do: śmiertelności na skutek kolizji z pojazdami, izolacji populacji i terenów siedliskowych, ograniczenia możliwości wykorzystywania areałów osobniczych zwierząt, zahamowania lub ograniczania migracji i wędrówek dalekiego zasięgu oraz rozprzestrzeniania się gatunków i kolonizacji nowych siedlisk, ograniczenia przepływu genów, zamierania lokalnych populacji i w efekcie obniżenia różnorodności biologicznej obszarów przeciętych. Wobec samych nietoperzy drogi stanowią dodatkowe zagrożenie poprzez zastosowanie sztucznego oświetlenia, co może zakłócać naturalne rytmy dobowego działania nietoperzy, a w konsekwencji prowadzić do zmian w ich zachowaniu. Nietoperze są wrażliwe na światło i mogą zmieniać swoje szlaki migracyjne oraz miejsca żerowania, co może wpłynąć na ich sukces reprodukcyjny i dostępność pokarmu. Sztuczne światło może zakłócać echolokację, co może prowadzić do trudności w orientacji, a także utrudniać lokalizowanie ofiar. Ponadto w obecności sztucznego oświetlenia nietoperze mogą stawać się bardziej płochliwe i unikać miejsc o intensywnym oświetleniu, co może prowadzić do izolacji populacji. W związku z powyższym w kilometrażu drogi : w km 0+535 po stronie lewej, 1+195 po stronie prawej, 4+240 po stronie lewej, 5+070 po stronie prawej należy zrezygnować ze stosowania oświetlenia planowanej drogi, a gdyby z przyczyn bezpieczeństwa ludzi było to niemożliwe koniecznym będzie dostosowanie lamp i strumienia światła do biologii gatunku nietoperzy (światła musi padać poniżej lotu nietoperzy). Generalnie w celu ograniczenia niekorzystnego efektu przyciągania nietoperzy w rejon drogi zastosowane oświetlenie powinno być jak najmniej intensywne, o ciepłej barwie i skierowane wyłącznie w kierunku elementu, który ma oświetlać. Należy stosować lampy z zamkniętą obudową źródeł światła ze strumieniem światła skierowanym na określoną powierzchnię, a okres trwania oświetlenia należy dostosować do pory roku. Dodatkowo, w miejscach stwierdzonych szlaków migracji nietoperzy zaprojektowano przejścia dla zwierząt, dzięki czemu szlaki migracyjne lokalnej chiropterofauny zostaną zachowane. Natomiast, w celu zminimalizowania niepokojenia nietoperzy, jak również ograniczenia strat w wyniku potencjalnego niszczenia dziennych schronień i miejsc rozrodu, wycinkę drzew należy prowadzić poza okresem ich najwyższej aktywności (poza okresem 1 III – 31 VIII), a w

przypadku zaistnienia takiej konieczności, dopuszcza się prowadzenie wycinki w tym terminie, po uprzedniej kontroli chiropterologa oraz potwierdzeniu braku dziennych schronień i miejsc rozrodu nietoperzy.

Działaniem kompensującym niekorzystny wpływ na faunę terenu planowanej inwestycji będzie m.in. budowa przejść dla zwierząt, których parametry i lokalizacje zostały określonych w niniejszej decyzji i które pozwolą na zachowanie ciągłości siedlisk, korytarzy ekologicznych wszystkich grup zwierząt. Ocenę przyrodniczą i argumentację lokalizacji oraz typ planowanych przejść dla zwierząt przedstawiono w raporcie oddziaływania na środowisko w tabeli nr 175. Parametry przejścia dostosowano do obecności gatunków zwierząt stwierdzonych na szlakach migracji oraz miejscowych uwarunkowań środowiskowych. W tabeli wskazano łączną szerokość powierzchni przejścia dostępnej dla zwierząt, zapewniającą możliwie najwyższy stopień użytkowania obiektów przez zwierzęta na etapie eksploatacji przedsięwzięcia.

Na analizowanym terenie zidentyfikowano występowanie dwóch obcych gatunków zwierząt, uznawanych za inwazyjne; jenot *Canis viverrinus* i norka amerykańska *Neovison vison* (łącznie na 3 stanowiska).

Nie przewiduje się, aby inwestycja mogła przyczynić się do rozprzestrzeniania gatunków obcych i inwazyjnych wykazanych w trakcie inwentaryzacji. Nie przewiduje się negatywnego wpływu przedsięwzięcia w tym zakresie, niemniej jednak w decyzji określono warunki postępowania z inwazyjnymi gatunkami roślin.

W obszarze planowanej inwestycji występują regionalne i lokalne korytarze migracyjne zwierząt. Z uwagi na specyfikę drogowych inwestycji liniowych jednym z kluczowych oddziaływań na środowisko przyrodnicze jest zwiększanie fragmentacji siedlisk oraz ograniczenia w migracji i przemieszczaniu się zwierząt. W miejscach kolidujących z inwestycją konieczne jest zachowanie ciągłości przebiegu tras migracji, przemieszczeń, rozdzielonych drogą - regularnie użytkowanych żerowisk czy siedlisk bytowania, poprzez wskazanie proponowanych lokalizacji inżynierskich obiektów ochrony środowiska tj. przejść, dostosowanych typem i parametrami do konkretnych grup zwierząt. Realizacja obiektów stworzy warunki umożliwiające swobodne bytowanie zwierząt, których areale osobnicze zostały przerwane lub zaburzone przez budowę drogi umożliwi korzystanie ze środowisk położonych po obu jej stronach. Możliwa będzie migracja, wędrówka i dyspersja zwierząt poprzez nieprzerwaną drożność lokalnych ciągów ekologicznych przebiegających na odcinku projektowanej trasy. Przejścia dla zwierząt zlokalizowano w miejscach istotnych ze względu na wysokie wykorzystanie i zagęszczenie występowania osobników w tym miejscu, przy korzystnym układzie struktur siedliskowych. Projektowane przejścia dla zwierząt, ich lokalizacje i parametry zostały określone w pkt I.2.13.9 decyzji. Ponadto, wszystkie wskazane szlaki migracji

dla małych zwierząt są równocześnie szlakami migracji i dyspersji płazów dla których przewidziano wygradzenia ochronno- naprowadzające.

Proponowane rozwiązania utrzymają niezaburzony szlak migracji i przemieszczeń lokalnych zwierząt, swobodny dostęp do obszarów żerowisk po obu stronach drogi oraz ograniczą efekt bariery dla fauny i znacznie zredukują śmiertelności na etapie eksploatacji.

Obiekty mostowe i estakady nad ciekami ze względu na konstrukcję umożliwiają swobodne przechodzenie dużych ssaków jak i płazów. Planowane przejścia dla zwierząt będą zlokalizowane poza oświetlonymi odcinkami dróg. Jeżeli przejście zostanie zlokalizowane w sąsiedztwie obszarów sztucznie oświetlonych podjęte zostaną odpowiednie działania minimalizujące negatywny wpływ: zmniejszenie mocy, wysokości latarni, rezygnacja ze skrajnych słupów. Do oświetlenia drogi projektuje się oświetlenie sodowe, ledowe lub inne nie powodujące zwabiania owadów. Lampy będą mieć oprawy dostosowane do sterowania strumieniem światłym w porze nocnej w zależności od natężenia ruchu. System sterowania zostanie zabudowany w szafach oświetleniowych. Zaprojektowane oświetlenie LED jest przyjazne nietoperzom i nie zaburzy przestrzennie ich aktywności. Ponadto zostaną zamontowane ekrany antyolśnieniowe

W obszarze planowanej inwestycji i w zasięgu jej oddziaływania brak jest formy ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.z 2024 r. poz. 1478 t.j.) – *dalej ustawa o ochronie przyrody*: Najbliższą formą ochrony przyrody jest położony w odległości ok. 0,4 km Południowomałopolski Obszar Chronionego Krajobrazu. Najbliższy obszar Natura 2000 Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego znajduje się w odległości ok. 2,1 km. Nieco dalej bo w odległości ok. 2,2 km znajduje się obszar Natura 2000 Łososina PLH120087. Następnym obszarem Natura 2000 jest Uroczysko Łopień PLH120078 w odległości ok. 8,4 km.

Realizacja przedsięwzięcia dotyczy budowy obiektów liniowych (drogi) i nie spowoduje naruszenia zakazów obowiązujących na oddalonym o 400 m Południowomałopolskim Obszarze Chronionego Krajobrazu. Poza tym zgodnie z art. 24 ust 2 pkt 3) ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r. poz. 1336 t.j.) zakazy obowiązujące na terenie obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego. Celem publicznym w rozumieniu art. 6 pkt 1) ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2020 r. poz. 65) jest wydzielanie gruntów pod drogi publiczne oraz wykonywanie robót budowlanych tych dróg.

Obszar Natura 2000 Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego wyznaczony został rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 29 sierpnia 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego (PLH120052) (Dz. U z 2022 r. poz. 2046) w celu trwałej ochrony siedlisk przyrodniczych i populacji zagrożonych wyginięciem gatunków zwierząt Innych niż ptaki lub odtworzenia właściwego stanu ochrony siedlisk przyrodniczych lub właściwego stanu ochrony

gatunków, o których mowa w pkt 1 lit. b – w stosunku do przedmiotów ochrony. Przedmiotem ochrony na tym obszarze są trzy gatunki nietoperzy: 1303 podkowiec mały, 1321 nocek orzęsiony, 1324 nocek duży, oraz występujące siedliska przyrodnicze : 9110 Kwaśne buczyny. 9130 Żyzne.

Obszar Natura 2000 Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego wyznaczony został rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 29 sierpnia 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego (PLH120052) (Dz. U z 2022 r. poz. 2046) w celu trwałej ochrony siedlisk przyrodniczych i populacji zagrożonych wyginięciem gatunków zwierząt innych niż ptaki lub odtworzenia właściwego stanu ochrony siedlisk przyrodniczych lub właściwego stanu ochrony gatunków, o których mowa w pkt 1 lit. b – w stosunku do przedmiotów ochrony. Przedmiotem ochrony na tym obszarze są trzy gatunki nietoperzy: 1303 podkowiec mały, 1321 nocek orzęsiony, 1324 nocek duży, oraz występujące siedliska przyrodnicze : 9110 Kwaśne buczyny. 9130 Żyzne buczyny, 9180 Jaworzyny i lasy klonowo lipowe na stokach i zboczach, 91P0 Jodłowy bór świętokrzyski. Drogi i autostrady stanowią zagrożenie nr D01.02 - konieczność przelatywania nad drogą przez nietoperze migrujące na żerowisko, opisane w zarządzeniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 17 lutego 2017 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego PLH120052 (Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z 2017 r. poz. 1315).

Przedsięwzięcie nie przecina omawianego obszaru Natura 2000 Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego PLH120052 - znajduje się w odległości ok. 2,1 km od granic tego obszaru. W czasie badań terenowych prowadzonych w obszarze planowanej inwestycji stwierdzono lokalne szlaki przelotów nietoperzy, głównie w osiach północ – południe, ewentualnie północny wschód – południowy zachód. Sugeruje to, że raczej nie stanowią one ciągłości z lokalnymi szlakami migracji tych gatunków, w obszarach Natura 2000, nie stanowią również części tras komunikacyjnych pomiędzy dwoma płacami Ostoi Nietoperzy Beskidu Wyspowego. Planowana w związku z budową drogi wycinka drzew nie przyczyni się do przerwania tras migracji nietoperzy, a poza tym planowana jest odbudowa zlikwidowanych zadrzewień i w miejscach stwierdzenia ich obecności wywieszenie budek. Projektowane oświetlenie drogi zostało zoptymalizowane w taki sposób, by strumień światła kierowany był na drogę oraz w jak najmniejszym stopniu ograniczał zanieczyszczenie światłem terenów sąsiednich. Do oświetlenia projektowanych dróg wykorzystane zostaną lampy ze strumieniem światła skierowanym na określoną powierzchnię, tj. na drogę, a niektóre newralgiczne odcinki drogi zostaną wyłączone z oświetlenia. Dzięki takiemu rozwiązaniu nie wystąpi rozproszenie strumienia światła poza wyznaczony obszar oraz ograniczone będzie zwabianie owadów w rejon drogi za którymi podążają nietoperze. Przy spełnieniu tych założeń można uznać, iż zaprojektowane oświetlenie nie będzie negatywnie oddziaływać na nietoperze.

Obszaru Natura 2000 Łososina PLH120087 znajduje w odległości ok. 2,2 km od planowanego przedsięwzięcia. Zgodnie z Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 25.05.2015 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Łososina PLH120087 (dalej PZO) przedmiotami ochrony w Obszarze są trzy typy siedlisk: pionierska roślinność na kamieńcach górskich potoków (3220), zarośla wierzby siwej na kamieńcach i żwirowiskach górskich potoków (3240), łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe i olsy źródliskowe (91E0), a także jeden gatunek ryby - brzanka. Wśród głównych zagrożeń dla przedmiotów ochrony obszaru, PZO wymienia m.in. pozyskiwanie żwiru z koryta rzeki i kamieńców, co prowadzi m.in. do fizycznego niszczenia płatów siedliska przyrodniczego; ruch pojazdów spalinowych po kamieńcach i korycie rzeki (powodujący niszczenie roślinności oraz naruszenie struktury osadów żwirowych); wywożenie odpadów domowych i gruzu do siedlisk nadrzecznych, między innymi na kamieńce, co związane jest z przekształceniami powierzchni terenu i zniszczeniem roślinności; regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych, niszczenie tarlisk i miejsc życia brzanki, pogorszenie jakości i podniesienie poziomu żyzności cieków na skutek odprowadzania do nich nieoczyszczonych ścieków bytowych i wyrzucania odpadów z gospodarstw domowych, co powoduje osłabienie kondycji osobników, redukcję sukcesu reprodukcyjnego, zatrucie oraz ograniczenie bazy pokarmowej. Jednym z działań ochronnych wskazanych w PZO dla przedmiotów ochrony obszaru jest zapobiegnięcie pogorszeniu stanu hydromorfologicznego Łososiny i Słopniczanki poprzez pozostawienie kształtowania koryt procesom naturalnym oraz utrzymanie naturalnego zróżnicowania substratu dennego. W ramach wymienionych działań ochronnych dopuszcza się prowadzenie prac hydrotechnicznych (również w przypadku realizacji nowych budowli związanych z ochroną przeciwpowodziową i popowodziowym usuwaniem szkód) niezbędnych dla zabezpieczenia infrastruktury technicznej (np. drogi, mosty, kanalizacja, sieci teletechniczne) lub zabudowań zlokalizowanych na terenach przyległych do rzeki przy zachowaniu określonych w PZO warunków.

Projektowana inwestycja z uwagi na odległość powyżej 2 km od granic tego obszaru Natura 2000 nie będzie generować wyżej wymienionych zagrożeń. Poza tym przekształcony i dość ubogi teren przedsięwzięcia, o niskich parametrach środowiskowych, brak wpływu na populacje gatunków będących przedmiotami ochrony – wskazują na brak negatywnego oddziaływania inwestycji na obszary Natura 2000. W związku z budową i funkcjonowaniem planowanej drogi nie przewiduje się znacząco negatywnych zmian i wpływu na stan zachowania przedmiotów ochrony, ich strukturę, powierzchnię i prawidłowe funkcjonowanie. Planowane przedsięwzięcie nie narusza celów i działań ochronnych.

W obszarze planowanej inwestycji nie stwierdzono stanowisk archeologicznych. W przypadku kolizji lub bezpośredniego sąsiedztwa planowanej drogi ze stanowiskami archeologicznymi należy przeprowadzić wyprzedzające badania archeologiczne. Całość



inwestycji objąć należ nadzorem archeologicznym, który ma na celu zweryfikowanie obszaru inwestycji pod kontem występowania zabytków archeologicznych. W projektowanym pasie terenu przeznaczonym na lokalizację obwodnicy Limanowej nie są zlokalizowane obiekty architektury i budownictwa wpisane do rejestru zabytków.

Obszar miasta i gminy Limanowa: nie został wpisany do wykazu potencjalnych historycznych zanieczyszczeń powierzchni ziemi, nie jest terenem zanieczyszczonym, zdegradowanym, ale stwierdzono obecność obszarów potencjalnie zanieczyszczonych - dz. ew. nr 217/1 i 271/2 obręb 7 Limanowa, gdzie była wytwórnia mas bitumicznych (obecnie jest baza Powiatowego Zarządu Dróg). Poza tym na terenie objętym projektowanym zadaniem prowadzona jest działalność mogąca znacząco oddziaływać na środowisko tj. - Stacja paliw Orlen" przy ul. Krakowskiej 16, w Limanowej., która była poddana ocenie w ramach oddziaływań skumulowanych.

Raport oceniając oddziaływania skumulowane, jednoznacznie stwierdza, że na terenie objętym planowanym przedsięwzięciem brak jest inwestycji istniejących i planowych, których oddziaływania mogłyby kumulować się z oddziaływaniami planowanej drogi.

W decyzji wskazano na obowiązek monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko skuteczności i wykorzystania przejść dla zwierząt; śmiertelności zwierząt w wyniku kolizji drogowych; adaptacji/zasiedlenia nowych obiektów przez ptaki i nietoperze, efektywności i adaptacji gatunków chronionych na siedliskach zastępczych; efektu nasadzeń drzew i krzewów, skuteczności zastosowanych ekranów akustycznych.

Stwierdzono, także konieczność wykonania kompensacji przyrodniczej w zakresie: odbudowy utraconej zieleni poprzez nasadzenia drzew i krzewów, odtworzenie siedlisk ptaków poprzez wywieszenie budek lęgowych, przeniesienie gatunków roślin podlegających ochronie, a planowanych do zniszczenia; zabezpieczenia - przeniesienia stwierdzonych osobników i larw pachnicy dębowej na drzewa z próchnowiskami; zabezpieczenia i przeniesienia do pobliskich obszarów leśnych martwego drewna powstałego z prowadzonej wycinki.

Wskazano również na konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, gdyż posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia nie są wyczerpujące i nie pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływania na środowisko lub wymagają uszczegółowienia, co w szczególności dotyczy: emisji hałasu, prac regulacyjnych w ciekach, emisji drgań, sposobu prowadzenia realizacji obiektów inżynierskich w kontekście środowiska gruntowo-wodnego, systemu odwodnienia drogowego, wpływu na poszczególne siedliska i gatunki, parametrów przedsięwzięcia, opracowania zakresu monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia.

Zachodzi również potrzeba zweryfikowania inwentaryzacji przyrodniczej szczególnie w zakresie występowania w pasie terenu objętego zakresem realizacji inwestycji, gatunków chronionych.

Zakres planowanego przedsięwzięcia nie jest określony w raporcie w sposób precyzyjny z uwagi na jego wczesny etap projektowy. Raport przekłada szczegółowość planowanej inwestycji na etap projektu budowlanego np.: „zakres przebudowy cieków, zostanie precyzyjnie określony na etapie projektowym, „zarurowanie cieków poprzecznych w celu budowy drogi technologicznej nie jest wykluczone, jednak ich zastosowanie zależeć będzie od decyzji wykonawcy robót”, „inwentaryzacja dendrologiczna drzew przewidzianych do wycinki zostanie wykonana na etapie opracowania projektu budowlanego”. Raport stwierdza również, że utrudnieniem w dokonaniu ceny oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko jest stan zaawansowania projektu budowy drogi, co w wielu przypadkach uniemożliwia doprecyzowanie szczegółów np. parametrów przebudów, urządzeń ochronnych, na co zwracano uwagę w treści decyzji. Przyjęte rozwiązania pozwoliły na opracowanie analizy oddziaływania, ale nie mogą być traktowane jako ostatecznie wiążące. W takiej sytuacji zachodzi konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko, gdy znane będą szczegółowe rozwiązania projektowe.

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 ustawy o oś stwierdzając równocześnie, że przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie wymagało przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko na etapie uzyskiwania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

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 postępowanie w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko

Nie stwierdzono również konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

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 pkt 10 ustawy o oś, w szczególności w zakresie: zabezpieczenia powietrza atmosferycznego, zabezpieczenia przed hałasem, zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego, ochrony przed odpadami, ochrony środowiska przyrodniczego.

Wszystkie ustalenia raportu oddziaływania na środowisko dotyczące wpływu przedsięwzięcia na środowisko i określające sposoby zmniejszenia tego wpływu, w taki sposób aby zostały zachowane obowiązujące normy i standardy, wobec niepodważenia ich na etapie oceny oddziaływania na środowisko zostały uwzględnione.

W osnowie decyzji zostały w większości uwzględnione uzgodnienia i opinie organów, o których mowa w art. 77 ust.1 z wyłączeniem tych uzgodnień i opinii które były bezprzedmiotowe dla wybranego wariantu W1A (dotyczył np. wariantu W3A), były zbyt ogólnikowe np. warunek, że należy stosować przepisy ustawy. Nie został też uwzględniony warunek dotyczący pomiarów kontrolnych czystości powietrza w analizie porealizacyjnej gdyż przeprowadzona analiza na etapie raportu oddziaływania na środowisko wykazała, iż emisja substancji zanieczyszczających wprowadzanych do powietrza z drogi będzie zgodna z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26.01.2010 roku w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16 poz. 87) oraz w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. (Dz. U. 2012 poz.1031).

Sama realizacja inwestycji jest korzystna z punktu widzenia ochrony powietrza, bowiem wyprowadza ruch z rejonów gęstej zabudowy, w którym możliwość przewietrzania jest ograniczona. Emisja zanieczyszczeń z pojazdów poruszających się na projektowanej trasie nie będzie miała większego wpływu na stan powietrza. Z uwagi na upłynnienie ruchu ogólne emisje się zmniejszą. Mając na uwadze powyższe budowa drogi spowoduje lepsze rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń komunikacyjnych a co za tym idzie poprawę klimatu.

W toku postępowania administracyjnego swoje uwagi wnieśli:

- w dniu 10.07.2023 Pan \_\_\_\_\_, zam. 34-600 Limanowa

(strona postępowania) kwestionujący budowę obwodnicy wg. przedstawionego wariantu W1A z uwagi na zbyt dużą ilość wyburzeń budynków mieszkalnych oraz nadmierną zajętość w stosunku do rezerw w MPZP terenu przewidzianego do realizacji obwodnicy. Uwaga została przesłana do Inwestora zgodnie z udzieloną odpowiedzią wyjaśnia się następująco.

Obwodnica wychodzi z zarezerwowanego korytarza ujętego w MPZP, ale wynika to ze zmiany przepisów prawnych. Wariant W1A występuje w pobliżu południowych granic administracyjnych miasta Limanowa, w większości mieści się on w granicach korytarza ujętego w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego jako przyjęta rezerwa terenowa pod obwodnicę. Na przestrzeni lat przepisy dotyczące odpowiednich parametrów dróg ulegały zmianom, w wyniku czego nie można było aktualnie zmieścić łuków, skrzyżowań oraz całego otoczenia drogi w tym korytarzu. Jednak przyjęte

rozwiązanie po analizach w modelach prognozy ruchu faktycznie odciąga ruch tranzytowy z centrum miasta i jego dróg, przenosząc go na obwodnicę. Skrzyżowania o ruchu okrężnym (ronda) zapewnią bezpieczne włączenie się do ruchu na obwodnicy i i bezpieczny zjazd z obwodnicy. Poza kilkoma skrzyżowaniami obwodnica jest odseparowana od pozostałej siatki dróg miejskich Limanowej, przez co są do minimum ograniczone możliwości występowania miejsc kolizji dla pojazdów i pieszych. Pozostałe warianty obwodnicy tracą na swojej „atrakcyjności” dla tranzytu z powodu zwiększającej się odległości drogi do pokonania, większych kosztów budowy, większej kolizji z roślinnością i zabudowaniami lub innymi obszarami chronionymi. W odniesieniu natomiast do działek nr 232/17, 232/8, 233, 232/14, 232/12 obr. 7 Limanowa – wskazuje się, że wyburzenia budynków będą miały miejsce na działkach 232/8, 233.

- mieszkańcy gminy Limanowa w dniu 29.07.2021r.(data wpływu do Urzędu Miasta 21.09.2023r).protest przeciwko realizacji obwodnicy zgodnie z wariantem III przebiegającym po terenie Gminy Limanowa .Wybrano do realizacji wariant W1A który nie przebiega po terenie gminy Limanowa w związku z powyższym uwagi i argumenty określone w piśmie jak wyżej aktualnie stały się bezzasadne i bezprzedmiotowe.

- protest mieszkańców miasta Limanowa z dnia 8.10.2024 r. ( adres do korespondencji , Limanowa ) skierowany do Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg krajowych i Autostrad – Oddział w Krakowie ( przesłany również do Burmistrza Miasta Limanowa) sprzeciwiający się budowie obwodnicy w kształcie obecnie procedowanym) Protest został przesłany do inwestora i zgodnie z udzieloną odpowiedzią wyjaśnia się następująco.

Prace projektowe rozpoczęto od opracowania trzech wariantów trasy W1, W2. W3 (zgodnie z OPZ), które to zostały zaprezentowane na spotkaniach informacyjnych. W efekcie spotkań informacyjnych, opracowano dodatkowo alternatywny wariant społeczny W4. Nie podjęto opracowania wariantu W4 w szczególowości odpowiadającej wariantom W1-W3. Ostatecznie za najbardziej właściwe uznano korektę przebiegu każdej z trzech tras wariantów na początkowym przebiegu obwodnicy, tj. na ok 400mb trasy głównej i przesunięcie włączenia do DK 28 w rejonie skrzyżowania z ul. Kamienną.

Aktualnie procedowane warianty W1A, W2A i W3A są zgodne z istniejącą i projektowaną siecią układu drogowego dróg wojewódzkich i krajowych, w tym dróg w sieci TEN-T, czego nie spełniał wariant społeczny W4.

Ponadto wariant W4 nie doprowadzi do wyeliminowania wyburzeń, a będzie także ingerował w sąsiednie miejscowości. Przebieg tego wariantu na odcinku od ul. J. Marka do końca projektowanej obwodnicy pokrywa się bowiem z przebiegiem wariantu W3A, który wywołuje największe konflikty społeczne i protesty, a zatem nie umożliwi

wyeliminowania sprzeciwu społeczeństwa. Znaczna część wniosków o zmianę przebiegu obwodnicy zawartych w ankietach oraz protestach zbiorowych pochodzi z rejonu Starej Wsi oraz z obrębu 7 (rejon projektowanego tunelu). Mieszkańcy argumentowali swój sprzeciw m.in. brakiem wiedzy na temat planowanej inwestycji (przebieg niezgodny z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego), a także przebiegiem przez działki atrakcyjne pod względem turystycznym i widokowym.

Nie sposób również pominąć ryzyka tego wariantu, polegającego na tym, że droga krajowa nr 28 na projektowanym odcinku nie przejmie ruchu z drogi wojewódzkiej nr 965, ponieważ kierowcy wybiorą przejazd krótszą trasą przez centrum miejscowości. Zatem zwiększone nakłady finansowe poniesione na znacznie dłuższy przebieg trasy obwodnicy Limanowej w porównaniu z wariantami W1A, W2A i W3A, nie przyniosłyby wymiernych korzyści związanych z ominięciem terenów zwartej zabudowy( mając na celu zminimalizowanie negatywnych efektów oddziaływania projektowanej drogi na życie mieszkańców). Te okoliczności powodują, że zrezygnowano z dalszych prac projektowych nad wariantem społecznym W4. Ponadto należy wziąć pod uwagę, że wariant W4 nie doprowadzi do wyeliminowania wyburzeń, a będzie także ingerował w sąsiednie miejscowości i gminy które w swoich dokumentach planistycznych nigdy nie posiadały rezerw terenowych pod projektowaną obwodnicę Limanowej w ciągu DK28.

Pismo ( strony postępowania) i z dnia 31.01.2025 r. przesyłające opinię Zakładu Badań Geośrodowiska Stacji Badawczej im. E. Gila w Szymbarku dotyczącą zagrożenia ryzyka związanego z ruchami masowymi oraz działań w celu jego ograniczenia. Opinia została przesłana do inwestora i zgodnie z udzieloną odpowiedzią wyjaśnia się następująco.

Na odcinku przedmiotowego zadania zidentyfikowano obszary zagrożone ruchami masowymi, przy czym dla drogi w wariantcie W1A stwierdzono osuwiska jako nieaktywne (5) lub aktywne okresowo (1). Niektóre osuwiska w tych miejscach są na tyle małe, że nie potrzebują dodatkowego zabezpieczenia ponad podstawowe prace związane z wybudowaniem nowej korony drogi w wykopie bądź nasypie. W innych przypadkach projektuje się zabezpieczenia umacniające skarpy samowiercącymi stalowymi żerdziami iniekcyjnymi, zaś jako oblicowanie i dociążanie skarpy projektuje się umocnienie gabionami układanymi schodkowo. Dla dobrego odprowadzenia wody z głębi skarpy projektuje się dreny wiercone. Roboty budowlane przy budowie obwodnicy pozwolą zabezpieczyć istniejące osuwiska i wyeliminować zagrożenia wynikające z osuwania się mas ziemnych. Należy także mieć na uwadze, że zabezpieczenie osuwisk, oprócz bezpośredniego oddziaływania na drogę krajową, w osi której zostało zaprojektowane, oddziałuje również pozytywnie na inną infrastrukturę liniową, tj. zabezpieczone zostaną sieci: wodociągowa, kanalizacyjna, elektroenergetyczna, oświetlenia ulicznego oraz teletechniczna. Tym samym po zrealizowaniu inwestycji zmniejszy się zagrożenie dla infrastruktury przesyłowej, komunikacyjnej, obszarów zabudowanych oraz użytków

rolnych, łąk i lasów. W konsekwencji brak jest potrzeby określania procedury naprawy skutków uaktywnienia się osuwisk i jej finansowania.

Na obecnym etapie prac projektowych koszty zabezpieczenia obszarów osuwiskowych ustalono metodą wskaźnikową, mając także na uwadze inne opracowywane tematy w obrębie niniejszej inwestycji. Po opracowaniu kompletnej dokumentacji geologicznej, na kolejnym etapie prac projektowych zostanie opracowany projekt zabezpieczenia osuwisk dostosowujący technologie zabezpieczenia i na jego bazie Wykonawca opracuje przedmiar, by docelowo ustalić koszty zabezpieczenia osuwiskowego. Odnosząc się do opinii dotyczącej terenów osuwiskowych wykonanej przez PAN potwierdzamy, że w ramach prac projektowych i realizacyjnych wykonane zostaną szczegółowe badania geologiczne i geotechniczne, które pozwolą na wykonanie skutecznych zabezpieczeń.

W ramach przeprowadzonego postępowania z udziałem społeczeństwa do Burmistrza Miasta Limanowa wpłynęły uwagi społeczeństwa i stron postępowania. Złożone uwagi w większości nie dotyczyły środowiska przyrodniczego i jego ochrony. Uwagi społeczeństwa i stron w przeważającej większości wnosiły aby zrezygnować z procedowanych wariantów przebiegu obwodnicy i zlokalizować ją poza miastem Limanowa. Uwagi zostały przesłane do pełnomocnika inwestora i Burmistrz Miasta Limanowa biorąc pod uwagę stanowisko inwestora odnosi się do nich jak poniżej.

Pismo z dnia 18.11.2024

prośba o rozpatrzenie przesunięcia obwodnicy w kierunku działki nr obr. ew. 7 w Limanowej. Projekt nie zakłada zmian w przyjętej już i naniesionej niwelecie obwodnicy oraz linii trasowania dla wariantu W1A. Przyjęte odpowiednie według parametrów technicznych prędkości do projektowania, zachowanie widoczności poziomej i pionowej, odpowiedni dobór łuków pionowych i poziomych wpływa na konkretne rozłożenie całej korony drogi, na którą składa się nie tylko jezdnia obwodnicy ale też pobocza, skarpowania, jezdnie dodatkowe. Całość wpływa na końcową szerokość obwodnicy i na to, w jakim rozmiarze cała droga zajmuje powierzchnię. Obecnie nie jest możliwym przesunięcie obwodnicy od działki 517/11.

Pismo z dnia 19.11.2024r. zwracającej się o wydanie negatywnej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy obwodnicy według wariantu W1A oraz poprowadzenie obwodnicy poza miastem Limanowa.

Cel podstawowy obwodnicy zostanie osiągnięty, ponieważ wyprowadzi ruch tranzytowy z centrum miasta. Przyjęte rozwiązanie po analizach w modelach prognozy ruchu wyprowadza ruch tranzytowy z centrum miasta i jego dróg, przenosząc go na obwodnicę.

Skrzyżowania o ruchu okrężnym (ronda) zapewnią bezpieczne włączenie się do ruchu na obwodnicy i bezpieczny zjazd z obwodnicy. Poza kilkoma skrzyżowaniami obwodnica jest odseparowana od pozostałej siatki dróg miejskich Limanowej, przez co są do minimum ograniczone możliwości występowania miejsc kolizji dla pojazdów i pieszych. Pozostałe warianty obwodnicy tracą na swojej „atrakcyjności” dla tranzytu z powodu zwiększającej się odległości drogi do pokonania, większych kosztów budowy, większej kolizji z roślinnością i zabudowaniami lub innymi obszarami chronionymi.

Wskazuje się, że cel obwodnicy zostanie osiągnięty - ruch tranzytowy z centrum miasta zostanie wyprowadzony na obwodnicę (przykładowo prognozowane dobowe natężeni ruchu w 2035r. w przypadku realizacji inwestycji w wariancie W1A na odcinku ul. Piłsudskiego od ul. Witosa do Rynku- wyniesie 10 947 poj./dobę, natomiast w przypadku braku realizacji inwestycji - prognozowane dobowe natężeni ruchu w 2035r. na tym samym odcinku wyniesie ok. 22 837 poj./dobę- zatem będzie blisko dwukrotnie większe, jeśli inwestycja nie zostanie zrealizowana). Ponadto istniejąca droga krajowa (ul. Piłsudskiego) stanie się ulicą niższej kategorii, która obsługiwała będzie przede wszystkim ruch lokalny, co upłyni i usprawni ruch na tej drodze, a w konsekwencji poprawi komfort życia mieszkańców z sąsiednich budynków mieszkaniowych wielorodzinnych, jednorodzinnych i usługowych. Dodatkowo należy wskazać, że poprawi się dojazd do budynków użyteczności publicznej - takich jak szpital, szkoły, sklepy, przedszkola kościoły itd. Lokalna społeczność zyska większe bezpieczeństwo na drogach, z których ruch przeniesiony zostanie na obwodnicę, mniej będzie kolizji i wypadków w związku z wyprowadzeniem ruchu tranzytowego z centrum miasta. Obwodnica jest skomunikowana z ulicami niższych kategorii, co dodatkowo pomoże mieszkańcom szybciej przemieszczać się w obrębie miasta i poza nim. Hałas, którego źródłem będzie ruch samochodowy po projektowanej trasie, po zastosowaniu działań minimalizujących nie będzie przekraczał dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach najbliższej zabudowy mieszkalnej zarówno w porze dnia jak i w porze nocy. Na etapie eksploatacji pojawią się również wibracje drogi. Oddziaływanie to nie powinno być odczuwalne i uciążliwe dla mieszkańców najbliższej zabudowy. Nie przewiduje się, aby wpłynęło na ich zdrowie. Odpowiednio dobrane i wykonane konstrukcje drogowe, przy zastosowaniu najwyższych jakościowo materiałów spowodują wytłumienie drgań emitowanych z jezdni oraz ograniczy ich zasięg oddziaływania. Pozostałe emisje generowane przez projektowaną inwestycję ograniczone zostaną do bezpośredniego jej otoczenia i nie będą miały najmniejszego wpływu na zdrowie i życie okolicznych mieszkańców.

105 jednakowo brzmiących protestów i sprzeciwów nie wyrażających zgody na przebieg obwodnicy przez teren miasta Limanowa z uwagi na cel budowy inwestycji, aspekt środowiskowy, aspekt społeczny i obciążenia wadami proceduralnymi/prawnymi.

Cel budowy obwodnicy – wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miasta Limanowa. Wariant W1A przebiega w pobliżu południowych granic administracyjnych miasta Limanowa, w większości mieści się on w granicach korytarza ujętego w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego jako przyjęta rezerwa terenowa pod obwodnicę. Na przestrzeni lat przepisy dotyczące odpowiednich parametrów dróg ulegały zmianom, w wyniku czego nie można było aktualnie zmieścić łuków, skrzyżowań oraz całego otoczenia drogi w tym korytarzu. Jednak przyjęte rozwiązanie po analizach w modelach prognozy ruchu faktycznie odciąga ruch tranzytowy z centrum miasta i jego dróg, przenosząc go na obwodnicę. Skrzyżowania o ruchu okrężnym (ronda) zapewnią bezpieczne włączenie się do ruchu na obwodnicy i bezpieczny zjazd z obwodnicy. Poza kilkoma skrzyżowaniami obwodnica jest odseparowana od pozostałej siatki dróg miejskich Limanowej, przez co są do minimum ograniczone możliwości występowania miejsc kolizji dla pojazdów i pieszych. Pozostałe warianty obwodnicy tracą na swojej „atrakcyjności” dla tranzytu z powodu zwiększającej się odległości drogi do pokonania, większych kosztów budowy, większej kolizji z roślinnością i zabudowaniami lub innymi obszarami chronionymi.

Cel inwestycji nie uległ zmianie, ponieważ nieuzasadnione jest przyjęcie, iż „wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miasta Limanowa” oznacza przeniesienie tego ruchu na drogę mieszczącą się poza granicami administracyjnymi miasta. Takie rozwiązanie – ze względu na znaczne wydłużenie odcinka drogi do pokonania – nie pozwoliłoby bowiem osiągnąć celu, jakim jest przeniesienie ruchu tranzytowego poza drogi gminne. Dodatkowo informuje się, że realizacja obwodnicy na terenach sąsiednich gmin, w miejscu gdzie nigdy nie było rezerw w dokumentach urbanistycznych obowiązujących w tych gminach skutkowałaby jeszcze większymi sprzeciwami społecznymi.

W odniesieniu do zgodności do standardów unijnej sieci TEN-T, wyjaśnia się, że przyjęte rozwiązanie po analizach w modelach prognozy ruchu faktycznie odciąga ruch tranzytowy z centrum miasta i jego dróg, przenosząc go na jedną obwodnicę. Założenia transeuropejskiej sieci transportowej skupione są przede wszystkim na aspektach usprawnienia komunikacji, zmniejszenia kosztów transportu i zminimalizowania negatywnego oddziaływania przewozów towarów na środowisko. Warto dodać również, że Decyzja nr 1692/96 uwzględnia także zmniejszenie liczby wypadków komunikacyjnych, gdyż sieć TEN T ma być bezpieczna dla użytkowników. W/w założenia spełnia projektowana obwodnica Limanowej.

Zgodnie z Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 w odniesieniu do systemu transportowego polityka przestrzennego zagospodarowania kraju przede wszystkim będzie zmierzać do poprawy dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych. Kierunki działań polityki przestrzennej w zakresie dostępności



transportowej i telekomunikacyjnej będą realizowane w ramach następującego działania:

3.1. Poprawa dostępności polskich miast i regionów. Działania te skupią się na poprawie dostępności do miejsc koncentracji usług publicznych różnego szczebla i na integracji rynków pracy dużych ośrodków oraz otaczających je regionów. Tym samym realizacja inwestycji jest zgodna z działaniem: 3.1.3. Poprawa dostępności ośrodków subregionalnych oraz obszarów wiejskich przyjętym w analizowanym dokumencie.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 została przyjęta uchwałą Rady Ministrów Nr 239 z dnia 13 grudnia 2011 roku. Dokument został uchylony w 2020 r., jednakowoż nowa koncepcja jeszcze nie została utworzona, stąd w analizie powołujemy się na Koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. Nowa „Koncepcja Rozwoju Kraju 2050” jest aktualnie w procesie tworzenia.

Aspekt środowiskowego przedsięwzięcia (w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza, hałasu, fragmentaryzacji miasta i występowania chronionych gatunków fauny i flory).

Podczas eksploatacji Inwestycji wystąpi emisja hałasu i zanieczyszczeń do powietrza. Oddziaływania te nie będą stanowiły bezpośredniego zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi. Na omawianym etapie hałas, którego źródłem będzie ruch samochodowy po projektowanej trasie, po zastosowaniu działań minimalizujących nie będzie przekraczał dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach najbliższej zabudowy mieszkalnej zarówno w porze dnia jak i w porze nocy.

Pozostałe emisje generowane przez projektowaną inwestycję ograniczone zostaną do bezpośredniego jej otoczenia i nie będą miały najmniejszego wpływu na zdrowie i życie okolicznych mieszkańców. Generalnie emisje zanieczyszczeń do powietrza na terenie miasta Limanowa zmniejszą się w stosunku do stanu obecnego z uwagi na krótszy czas przejazdu samochodów poruszających się w ruchu tranzytowym po obwodnicy w stosunku do stanu obecnego i przejazdu tych samochodów po istniejącej drodze krajowej Nr DK28.

Realizacja planowanej Inwestycji przyczyni się w szczególności do rozładowania i wyprowadzenia ruchu tranzytowego z centrum miasta Limanowa. Ze względu na nieznaczny ruch lokalny samochodów na odcinkach przecinających projektowaną obwodnicę nie przewiduje się wystąpienia znaczącego oddziaływania skumulowanego. Ocenia się, że sumaryczny równoważny poziom hałasu pochodzący ze źródeł komunikacyjnych w miejscach skrzyżowań projektowanej trasy z pozostałymi istniejącymi drogami nie wpłynie znacząco na stan klimatu akustycznego. Przeprowadzone analizy obliczeniowe hałasu, przy zastosowaniu ekranów akustycznych we wskazanych w analizie miejscach, nie wykazały przekroczeń dla terenów chronionych akustycznie.

W obliczeniach rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń do powietrza wynikających z funkcjonowania inwestycji uwzględniono aktualne tło zanieczyszczeń, czyli wpływ na jakość powietrza istniejących emisji z terenów sąsiednich (w tym emisji z dróg krajowych, powiatowych, gminnych oraz innych obiektów mających wpływ na stan powietrza). Przeprowadzona analiza wykazała, iż emisja substancji zanieczyszczających wprowadzanych do powietrza z drogi będzie zgodna z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16, poz. 87) oraz w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. (Dz. U. 2012 poz. 1031). W bezpośrednim otoczeniu planowanej inwestycji nie zinventaryzowano źródeł emisji mogących w istotny sposób wpłynąć na nasilenie oddziaływań w zakresie emisji: dwutlenku siarki, tlenku węgla, tlenków azotu, ołowiu, benzenu, węglowodorów oraz pyłów. Należy podkreślić, że obliczenia przeprowadzono z uwzględnieniem tła zanieczyszczeń, charakteryzującego aktualny stan jakości powietrza, wynikający z długoterminowego funkcjonowania źródeł emisji na analizowanym obszarze.

W nawiązaniu do zarzutu braku odniesienia się do niewymienionego w raporcie myszołowa włochatego, bociana czarnego czy dużej ilości ważek, wskazuje się, iż myszołów włochaty został uwzględniony w Inwentaryzacji przyrodniczej (tabela nr 16 – status: przelotny (stwierdzony w różnych okresach, głównie migracje, dyspersja, nie stwierdzony jako lęgowy, nie związany z gruntami badawczymi, zwykle w przelocie nad powierzchnią). W odniesieniu do bociana czarnego – wyniki inwentaryzacji nie wskazują na obecność w/w gatunku. Natomiast w przypadku ważek- w inwentaryzacji przyrodniczej stwierdzono występowanie trzepli zielonej, ale poza kolizją z planowaną inwestycją.

Aspekt proceduralny- wskazuje się, że procedura jest prowadzona zgodnie z przepisami prawa. Spotkania informacyjne z mieszkańcami odbyły się w dniach 05.08.2021r. i 06.08.2021r. w Urzędzie Miasta Limanowa, podczas których zainteresowane strony mogły indywidualnie uzyskać informacje na temat przedmiotowej inwestycji i projektowanych rozwiązań. W związku z dużym zainteresowaniem przedmiotową inwestycją wśród mieszkańców miasta Limanowa odbyło się dodatkowe spotkanie informacyjne dnia 18.08.2021r oraz ostatnio w 18.03.2025r. Zatem społeczeństwo na bieżąco było informowane na temat planowanej inwestycji, jej przebiegu i rozwiązań projektowych. Ponadto wyjaśnić należy, że udział społeczeństwa jest zapewniony na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przez Organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. GDDKIA jako Inwestor zadania prowadzi na wstępnych etapach prac projektowych (przed złożeniem wniosku o wydanie decyzji DŚU) akcję informacyjną o zadaniu, która została przeprowadzona w terminach jw., z zachowaniem reżimu epidemiologicznego obowiązującego w ówczesnym czasie na terenie Polski. Burmistrz Miasta Limanowa po przedłożeniu przez pełnomocnika inwestora

w dniu 3.10.2024 r. Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia pn. „Budowa obwodnicy Limanowej w ciągu DK28”. rozpoczął procedurę oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach której m. inn. dwukrotnie zapewnił udział społeczeństwa w postępowaniu w którym przeprowadza się ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko ( obwieszczenie z dnia 31.10.2024 r. i z dnia 29.08.2025 roku) podające do publicznej wiadomości informacje o których mowa w art. 33 ust.1 ustawy o.oś.

Aspekt społeczny - w związku z budową obwodnicy jakość życia mieszkańców nie zostanie pogorszona. Ruch tranzytowy z centrum miasta zostanie wyprowadzony na obwodnicę (przykładowo prognozowane dobowe natężeni ruchu w 2035r. w przypadku realizacji inwestycji w wariantcie W1A na odcinku ul. Piłsudskiego od ul. Witosa do Rynku – wyniesie 10 947 poj./dobę, natomiast w przypadku braku realizacji inwestycji – prognozowane dobowe natężeni ruchu w 2035r. na tym samym odcinku wyniesie ok. 22 837 poj./dobę- zatem będzie blisko dwukrotnie większe, jeśli Inwestycja nie zostanie zrealizowana). Ponadto istniejąca droga krajowa (ul. Piłsudskiego) stanie się ulicą niższej kategorii, która obsługiwała będzie przede wszystkim ruch lokalny, co upłyni i usprawni ruch na tej drodze, a w konsekwencji poprawi komfort życia mieszkańców z sąsiednich budynków mieszkaniowych i usługowych. Dodatkowo należy wskazać, że poprawi się dojazd do budynków użyteczności publicznej – takich jak szpital, szkoły, sklepy, przedszkola, kościoły itd. Lokalna społeczność zyska większe bezpieczeństwo na drogach, z których ruch przeniesiony zostanie na obwodnicę, mniej będzie kolizji i wypadków w związku z wyprowadzeniem ruchu tranzytowego z centrum miasta. Obwodnica jest skomunikowana z ulicami niższych kategorii, co dodatkowo pomoże mieszkańcom szybciej przemieszczać się z obrębie miasta i poza nim.

101 jednakowo brzmiących protestów i sprzeciwów nie wyrażających zgody na przebieg obwodnicy przez teren miasta Limanowa według wariantu W1A z uwagi na niewystarczające zbadanie wpływu inwestycji na bezpieczeństwo i jakość życia mieszkańców , wpływu na środowisko naturalne oraz przyszły rozwój miasta Limanowa i podnoszących następujące zastrzeżenia do których odniesiono się jak poniżej.

#### 1.Cel podstawowy obwodnicy.

Cel podstawowy obwodnicy zostanie osiągnięty, ponieważ wyprowadzi ruch tranzytowy z centrum miasta. Przyjęte rozwiązanie, po analizach w modelach prognozy ruchu odciąga ruch tranzytowy z centrum miasta i jego dróg, przenosząc go na jedną drogę - obwodnicę. Skrzyżowania o ruchu okrężnym (ronda) zapewnią bezpieczne włączenie się do ruchu na obwodnicy i bezpieczny zjazd z obwodnicy. Poza kilkoma skrzyżowaniami obwodnica jest odseparowana od pozostałej siatki dróg miejskich Limanowej, przez co są

do minimum ograniczone możliwości występowania miejsc kolizji dla pojazdów i pieszych. Pozostałe warianty obwodnicy tracą na swojej „atrakcyjności” dla tranzytu z powodu zwiększającej się odległości drogi do pokonania, większych kosztów budowy, większej kolizji z roślinnością i zabudowaniami lub innymi obszarami chronionymi.

## 2. Rozkład statystyczny ruchu kołowego.

Ul. B. Czecha jest drogą lokalną służącą do obsługi ruchu na prawym brzegu rzeki Sowlina i nie może być traktowana jako dodatkowe rozwiązanie w zakresie rozkładu natężenia ruchu przy relacjach tranzytowych. Należy mieć na uwadze, że ta droga jest przeznaczona dla ruchu lokalnego, a samo miasto Limanowa otrzymało dotację na jej przebudowę w ramach II edycji „Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych, Etap II Bezpieczeństwo – Dostępność – Rozwój”, co uzasadnia pominięcie tej drogi w analizach rozkładu ruchu w prognozach. Budowa obwodnicy ma na celu odciążenie obecnych dróg osiedlowych, lokalnych i głównych w mieście, po których jeżdżą mieszkańcy, aby te właśnie stały się znów atrakcyjne i jazda nimi gwarantowała szybkie (krótkie) czasy podróży w relacji: dom-praca, dom-szkoła, dom-zakupy. Zbyt dalekie odsunięcie początku obwodnicy na ul. Krakowskiej od DW965 spowoduje, iż ruch tranzytowy w kierunku Nowego Sącza (nie tylko pojazdy ciężarowe i autobusy) będzie przebiegał dotychczasową drogą przez centrum miasta, aby uniknąć nakładania dodatkowych kilometrów w ramach podróży. Będzie to tym bardziej atrakcyjniejszym rozwiązaniem, kiedy kierowcy w ramach ruchu tranzytowego zauważą, że ruch przez centrum miasta jest mniejszy, gdyż część tranzytu relacji Mszana Dolna – Nowy Sącz porusza się po obwodnicy. W związku z tym odległość, na jaką początek obwodnicy zostanie odsunięty od centrum miasta ma znaczenie i powoduje duże różnice w potokach ruchu kołowego. Jego zbyt dalekie odsunięcie zniechęci tranzyt do wyboru obwodnicy, gdyż ta stanie się dłuższym czasowo i komunikacyjnie wariantem od dotychczasowej drogi przez centrum.

## 3. Nieaktualność planów urbanistycznych.

Wariant W1A występuje w pobliżu południowych granic administracyjnych miasta Limanowa, w większości mieści się on w granicach korytarza ujętego w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego jako przyjęta rezerwa terenowa pod obwodnicę. Na przestrzeni lat przepisy dotyczące odpowiednich parametrów dróg ulegały zmianom, w wyniku czego nie można było aktualnie zmieścić łuków, skrzyżowań oraz całego otoczenia drogi w tym korytarzu. Jednak przyjęte rozwiązanie po analizach w modelach prognozy ruchu faktycznie odciąga ruch tranzytowy z centrum miasta i jego dróg, przenosząc go na obwodnicę. GDDKiA w pracach projektowych opiera się na aktualnych dokumentach planistycznych obowiązujących na danym terenie. Polityka urbanistyczna miasta jest zadaniem własnym Gmin.

#### 4. Jakość życia mieszkańców

Zaprojektowane w ramach obwodnicy skrzyżowania o ruchu okrężnym (ronda) zapewnią bezpieczne włączenie się do ruchu na obwodnicy i bezpieczny zjazd z obwodnicy. Poza kilkoma skrzyżowaniami obwodnica jest odseparowana od pozostałej siatki dróg miejskich Limanowej, przez co są do minimum ograniczone możliwości występowania miejsc kolizji dla pojazdów i pieszych. W związku z budową obwodnicy jakość życia mieszkańców nie zostanie pogorszona. Ruch tranzytowy z centrum miasta zostanie wyprowadzony na obwodnicę (przykładowo prognozowane dobowe natężeni ruchu w 2035r. w przypadku realizacji inwestycji w wariantcie W1A na odcinku ul. Piłsudskiego od ul. Witosa do Rynku – wyniesie 10 947 poj./dobę, natomiast w przypadku braku realizacji inwestycji – prognozowane dobowe natężeni ruchu w 2035r. na tym samym odcinku wyniesie ok. 22 837 poj./dobę – zatem będzie blisko dwukrotnie większe, jeśli inwestycja nie zostanie zrealizowana). Ponadto istniejąca droga krajowa (ul. Piłsudskiego) stanie się ulicą niższej kategorii, która obsługiwała będzie przede wszystkim ruch lokalny, co upłyni i usprawni ruch na tej drodze, a w konsekwencji poprawi komfort życia mieszkańców z sąsiednich budynków mieszkaniowych i usługowych. Dodatkowo należy wskazać, że poprawi się dojazd do budynków użyteczności publicznej – takich jak szpital, szkoły, sklepy, przedszkola i kościoły. Lokalna społeczność zyska większe bezpieczeństwo na drogach, z których ruch przeniesiony zostanie na obwodnicę, mniej będzie kolizji i wypadków w związku z wyprowadzeniem ruchu tranzytowego z centrum miasta. Obwodnica jest skomunikowana z ulicami niższych kategorii, co dodatkowo pomoże mieszkańcom szybciej przemieszczać się z obrębie miasta i poza nim.

Podczas eksploatacji inwestycji wystąpi emisja hałasu i zanieczyszczeń do powietrza. Oddziaływania te nie będą stanowiły bezpośredniego zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi. Hałas, którego źródłem będzie ruch samochodowy po projektowanej trasie, po zastosowaniu działań minimalizujących nie będzie przekraczał dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach najbliższej zabudowy mieszkalnej zarówno w porze dnia jak i w porze nocy. Na etapie eksploatacji pojawią się również wibracje drogi. Oddziaływanie to nie powinno być odczuwalne i uciążliwe dla mieszkańców najbliższej zabudowy. Nie przewiduje się, aby wpłynęło na ich zdrowie. Odpowiednio dobrane i wykonane konstrukcje drogowe, przy zastosowaniu najwyższych jakościowo materiałów spowodują wytłumienie drgań emitowanych z jezdni oraz ograniczy ich zasięg oddziaływania. Pozostałe emisje generowane przez projektowaną inwestycję ograniczone zostaną do bezpośredniego jej otoczenia i nie będą miały najmniejszego wpływu na zdrowie i życie okolicznych mieszkańców.

#### 5. Ochrona chronionych gatunków roślin i zwierząt

W ramach opracowania raportu oddziaływania na środowisko, wykonano całoroczną inwentaryzację przyrodniczą dla wszystkich 3 wariantów przebiegu trasy. Wyniki całorocznych badań terenowych zostały opracowane w formie tekstowej, tabelarycznej oraz w postaci plików shp, gdzie zlokalizowano występujące w terenie gatunki fauny i flory. Metodyka badań również została opisana i jest zgodna z wytycznymi w tym zakresie. W celu rozpoznania przyrodniczego terenu planowanej inwestycji wykonano łącznie 23 kontrole w okresie od grudnia 2020 roku do grudnia 2021 roku o różnym zakresie i charakterze. Badano grunty w odmiennych okresach fenologicznej aktywności poszczególnych grup zwierząt i okresach wzrostu roślinności. Obserwacjami objęto zimowanie, wiosenną wędrówkę, kluczowy okres rozrodu, lęgów i wegetacji, czas polęgowej dyspersji oraz migracje jesienną. Pozwoliło to w pełni zbadać zmiany aktywności poszczególnych grup na tle całego sezonu. Zastosowano metodę obserwacji i badań adekwatną do zakresu inwestycji, uwzględniając wymogi poszczególnych grup zwierząt oraz skalę przekształceń środowiska w analizowanym terenie. Przeprowadzone kontrole wraz z analizą dostępnych dokumentacji i danych przyrodniczych pozwoliły na waloryzację i charakterystykę terenu inwestycyjnego. Warianty przebiegu trasy analizowano w pasie po 300 m na stronę, stanowiącym strefę buforową badań. Wyniki badań terenowych stanowiły podstawę do analizy wpływu projektowanej obwodnicy na środowisko przyrodnicze oraz do zaproponowanych działań minimalizujących negatywny wpływ, co zostało zawarte w raporcie oddziaływania na środowisko.

W odniesieniu do gatunków wskazanych w uwagach, tj. bocian czarny – wyniki inwentaryzacji nie wskazują na obecność w/w gatunku. Podobnie w przypadku puszczyków- wyniki inwentaryzacji nie wskazują na obecność w/w gatunku. Natomiast w przypadku jastrzębia – stwierdzono występowanie tego gatunku, ale poza linią DŚU, w zasięgu strefy buforowej badań, poza kolizją. Kawkę również stwierdzono w buforze badań, ale nie w kolizji z planowaną inwestycją. Nietoperze również zinwentaryzowano i wymieniono w inwentaryzacji przyrodniczej. Oddziaływanie w powyższym zakresie opisane zostało w rozdziale 10.7 raportu ooś wraz z działaniami minimalizującymi negatywny wpływ inwestycji na w/w gatunki.

#### 6. Zmiana lokalnych warunków hydrologicznych.

Projekt drogowy, jako efekt współpracy wielobranżowej (w tym we współpracy z hydrologiem) uwzględnia na etapie tworzenia zagrożenia wynikające z warunków terenowych i wodno-gruntowych, jak również uwzględnia przeciwdziałania na negatywne skutki inwestycji. W związku z czym uwzględniono możliwość wystąpienia niekorzystnych zjawisk, ale zaproponowano również działania minimalizujące negatywny wpływ inwestycji na warunki hydrologiczne. Projekt uwzględnia istniejącą sieć wodociągową oraz jej przebudowę, gwarantującą zachowanie dostępu do wody pitnej mieszkańców sąsiadujących z inwestycją na etapie realizacji i powykonawczo.

## 7. Zwiększenie ryzyka osuwisk

Na odcinku przedmiotowego zadania zidentyfikowano obszary zagrożone ruchami masowymi, przy czym dla drogi w wariantcie W1A stwierdzono osuwiska jako nieaktywne (5) lub aktywne okresowo (1). Niektóre osuwiska w tych miejscach są na tyle małe, że nie potrzebują dodatkowego zabezpieczenia ponad podstawowe prace związane z wybudowaniem nowej korony drogi w wykopie bądź nasypie. W innych przypadkach projektuje się zabezpieczenia umacniające skarpy samowiercącymi stalowymi żerdziami iniekcyjnymi, zaś jako oblicowanie i docłężanie skarpy projektuje się umocnienie gabionami układanymi schodkowo. Dla dobrego odprowadzenia wody z głębi skarpy projektuje się dreny wiercone. Roboty budowlane przy budowie obwodnicy pozwolą zabezpieczyć istniejące osuwiska i wyeliminować zagrożenia wynikające z osuwania się mas ziemnych. Należy także mieć na uwadze, że zabezpieczenie osuwisk, oprócz bezpośredniego oddziaływania na drogę krajową, w osi której zostało zaprojektowane, oddziałuje również pozytywnie na inną infrastrukturę liniową, tj. zabezpieczone zostaną sieci: wodociągowa, kanalizacyjna, elektroenergetyczna, oświetlenia ulicznego oraz teletechniczna. Tym samym po zrealizowaniu inwestycji zmniejszy się zagrożenie dla infrastruktury przesyłowej, komunikacyjnej, obszarów zabudowanych oraz użytków rolnych, łąk i lasów. W konsekwencji brak jest potrzeby określania procedury naprawy skutków uaktywnienia się osuwisk i jej finansowania.

## 8. Wysokie koszty budowy

Ukształtowanie terenu wokół miasta Limanowa jest bardzo górzyste, ma swoją specyfikę i w każdym analizowanym wariantcie trasa obwodnicy przebiega przez tereny osuwiskowe oraz zagrożone ruchami masowymi. W ramach projektowania obwodnicy dla wariantu W1A nastąpi zaprojektowanie odpowiednich zabezpieczeń dla obwodnicy, dróg sąsiadujących nowo projektowanych i przebudowywanych oraz sąsiadujących zabudowań w celu uniknięcia oddziaływań osuwiskowych, gdyby takie miały wystąpić. Obecnie koszty zabezpieczenia obszarów osuwiskowych ustalono metodą wskaźnikową, mając także na uwadze inne opracowywane tematy w obrębie niniejszej inwestycji. Po opracowaniu kompletnej dokumentacji geologicznej, na kolejnym etapie prac projektowych zostanie opracowany projekt zabezpieczenia osuwisk dostosowujący technologie zabezpieczenia i na jego bazie Wykonawca opracuje przedmiar, by docelowo ustalić koszty zabezpieczenia osuwiskowego.

## 9. Zwiększone koszty utrzymania

Koszty utrzymania drogi nie będą odbiegać od standardowych kosztów utrzymania drogi tej klasy w terenach górzystych. Kwestia osuwisk zostanie uporządkowana na etapie

robót budowlanych. Zastosowane rozwiązania zapewnią stabilność układu drogowego i terenów przyległych.

#### 10. Dodatkowe koszty związane z naprawą szkód

Roboty budowlane przy budowie obwodnicy pozwolą zabezpieczyć istniejące osuwiska i wyeliminować zagrożenia wynikające z osuwania się mas ziemnych. Należy także mieć na uwadze, że zabezpieczenie osuwisk, oprócz bezpośredniego oddziaływania na drogę krajową, w osi której zostało zaprojektowane, oddziałuje również pozytywnie na inną infrastrukturę liniową, tj. zabezpieczone zostaną sieci: wodociągowa, kanalizacyjna, elektroenergetyczna, gazowa, oświetlenia ulicznego oraz teletechniczna. Tym samym po zrealizowaniu inwestycji zmniejszy się zagrożenie dla infrastruktury przesyłowej, komunikacyjnej, obszarów zabudowanych oraz użytków rolnych, łąk i lasów. W konsekwencji brak jest potrzeby określania procedury naprawy skutków uaktywnienia się osuwisk i jej finansowania.

#### 11. Budowa kolei Nowy Sącz - Piekietko

Planowana budowa linii kolejowej przebiega w znacznej odległości od projektowanej obwodnicy na wschód od istniejącej trasy DK28. Brak jest podstaw by analizować oddziaływanie skumulowane obu inwestycji

#### 12. Brak właściwych konsultacji społecznych

Wskazuje się, że procedura jest prowadzona zgodnie z przepisami prawa. Spotkania informacyjne z mieszkańcami odbyły się w dniach 05.08.2021r i 06.08.2021r w Urzędzie Miasta Limanowa, podczas których zainteresowane strony mogły indywidualnie uzyskać informacje na temat przedmiotowej inwestycji i projektowanych rozwiązań. W związku z dużym zainteresowaniem przedmiotową inwestycją wśród mieszkańców miasta Limanowa odbyło się dodatkowe spotkanie informacyjne dnia 18.08.2021r oraz ostatnio w 18.03.2025r. Zatem społeczeństwo na bieżąco było informowane na temat planowanej inwestycji, jej przebiegu i rozwiązań projektowych.

Ponadto wyjaśnić należy, że udział społeczeństwa jest zapewniony na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przez Organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. GDDKIA jako Inwestor zadania prowadzi na wstępnych etapach prac projektowych (przed złożeniem wniosku o wydanie decyzji DŚU) akcję informacyjną o zadaniu, która została przeprowadzona w terminach jw., z zachowaniem reżimu epidemiologicznego obowiązującego w ówczesnym czasie na terenie Polski. Burmistrz Miasta Limanowa po przedłożeniu przez pełnomocnika Inwestora w dniu 3.10.2024 r. Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia pn. „Budowa obwodnicy Limanowej w ciągu DK28” rozpoczął procedurę oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach której m. inn. dwukrotnie zapewnił udział społeczeństwa w postępowaniu w którym



przeprowadza się ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko (obwieszczenie z dnia 31.10.2024 r. i z dnia 29.08.2025 roku) podające do publicznej wiadomości informacje o których mowa w art. 33 ust.1 ustawy o.o.s.

Dodatkowo prowadzona jest strona internetowa zadania, gdzie zamieszczone są informacje dotyczące wariantów w pierwotnych przebiegach i wariantów skorygowanych na początkowym odcinku. Spotkanie w sprawie skorygowanych wariantów zostało zorganizowane dla mieszkańców w dniu 22.05.2023 r.

### 13. Niezrozumiałe wnioski umieszczone w raporcie

Wyjaśnia się, że właściwie sformułowano, iż droga występuje w krajobrazie zamiejskim i miejskim, co jest zgodne z prawdą. Droga przebiega przez tereny zarówno zabudowane, ale także przez tereny rolnicze, a także tereny zielone. Krajobraz nie odnosi się do granic administracyjnych, ale do wspólnych cech danego obszaru, stąd wniosek że w rejonie inwestycji występuje krajobraz nie tylko miejski. Natomiast wniosek, iż inwestycja może wywierać pozytywny wpływ na społeczeństwo, jest prawdziwy. Wyjaśnia się, że główny pozytywny wpływ drogi będzie w zakresie wyprowadzenia ruchu tranzytowego z centrum miasta, co zwiększy komfort życia mieszkańców i bezpieczeństwo ruchu. Dodatkowo należy wskazać, że poprawi się dojazd do budynków użyteczności publicznej – takich jak szpital, szkoły, sklepy, przedszkola i kościoły które aktualnie położone są przy drodze krajowej po której odbywa się ruch tranzytowy samochodów ciężarowych, autobusów samochodów dostawczych i osobowych.

### 14. Konflikt interesów

Ocena wariantów obwodnicy przebiegała w sposób uczciwy, mając na względzie jak najmniejszy wpływ na środowisko przyrodnicze (tj. m.in. najmniejszą liczbę wyburzeń, najmniejsze oddziaływania akustyczne, najmniejszy wpływ na cenne gatunki i siedliska chronione). Wynik takiej analizy posłużył do wyboru najkorzystniejszego wariantu preferowanego do realizacji.

Kwestie wyłączenia się z postępowania administracyjnego byłego Burmistrza Limanowej rozstrzygnęło Samorządowe Kolegium Odwoławcze w Nowym Sączu stanowisko w piśmie znak: SKO-OŚ-4170-17/24 z dnia 7.03.2024 r.

Pismo mieszkańców z rejonu ul. Biedronia i Grunwaldzkiej z dnia 28.11.2024 roku wnoszące o wykonanie przejścia dla pieszych i budowę ekranów dźwiękochłonnych w ciągu ul. Biedronia.

Zgodnie z wyjaśnieniem Inwestora projektant rozpatrzy uwagi mieszkańców oraz wszelkie propozycje dotyczące realizowanej inwestycji. Na etapie opracowywania Koncepcji

Programowej zostanie także rozpatrzona korekta połączeń ul. Biedronia i Grunwaldzkiej z dostosowaniem przejść dla pieszych. Aktualne analizy akustyczne wskazały na brak konieczności budowy ekranów we wskazanym rejonie zabudowań, o których piszą mieszkańcy. Na etapie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia( decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej) zostanie wykonana analiza akustyczna dla wybranego wariantu, która szczegółowo sprawdzi czy zaproponowane rozwiązania będą wystarczające.

W odpowiedzi na zawiadomienie z dnia 29.08.2025 r 101 jednakowo brzmiących protestów i sprzeciwów nie wyrażających zgody na przebieg obwodnicy przez teren miasta Limanowa według wariantu W1A .W uzasadnieniu protestów i sprzeciwów wskazano na argumenty podawane w pismach z listopada 2024r. do których Burmistrz odniósł się wyżej.

Pismo Pana \_\_\_\_\_ I z dnia 27.11.2024r. wnoszące o zaprojektowanie systemu odprowadzenia nadmiaru wód opadowych poprzez zbiorniki retencyjno – osadowe oraz wykonanie regulacji potoku położonego na działce ew. 344 obr. ew. 4 w Limanowej

Dla obszarów przekształconych antropogenicznie (uszczelnionych projektowaną drogą) przewidziany jest układ kanalizacji deszczowej wraz z układem zbiorników retencyjnych. Wartość zrzutu wód do odbiorników nie będzie większa, niż ma to miejsce w istniejącym układzie terenu. W rejonie działki 344 i rowu/potoku biegnącego w rejonie owej działki, nie planowane są zmiany w stosunkach wodno-gruntowych jak również Inwestycja nie przewiduje zrzutu wód do przedmiotowego rowu/potoku.

Uwagi i wnioski Radnego Rady Miasta Limanowa Pan Piotra Zonia złożone w dniu 29.11.2024 r. i w dniu 22.09.2025 r. wskazujące na konieczność wprowadzenia szeregu zmian w dokumentacji z uwagi istniejące zainwestowanie , geomorfologię i zagrożenie wodami opadowymi.

1.Błędne przyjęcie w KIP i Raporcie oddziaływania na środowisko iż teren położony przy ul. Krakowskiej i J .Marka jest niezabudowany.

W materiałach KIP oraz w ROOŚ autor nie opisuje, iż tereny od ul. Krakowskiej do ul. Józefa Marka są terenami zabudowanymi bądź niezabudowanymi. W opisie jest zawarta Informacja, iż obwodnica w W1A „przecina ulicę Lipową, omijając większość zabudowań mieszkalnych” ale nie wszystkie budynki. W opisie została przedstawiona Informacja, iż skrzyżowania od NR1 do NR4 są zlokalizowane na terenie zabudowy (odpowiednio Tabela 24 KIP i Tabela 18 ROOŚ „Lokalizacja skrzyżowań dla wariantu W1A”). Zatem odległość skrzyżowań spełnia wymagania co do wyżej wspomnianego przepisu.

2. Nieuwzględnienie niwelety terenu przy obliczeniach hałasu i emisji zanieczyszczeń do powietrza.

Niweleta została uwzględniona w analizach hałasu. W odniesieniu do analiz emisji zanieczyszczeń powietrza, niweleta nie jest uwzględniana, przyjęto bowiem poziom 0 w obliczeniach, co obrazuje najbardziej niekorzystne oddziaływanie w powyższym zakresie niż gdyby uwzględnione zostały emitory na wyższej wysokości. Wykonane obliczenia wykazały, iż emisja substancji zanieczyszczających wprowadzanych do powietrza dla każdego wariantu trasy obwodnicy Limanowej będzie zgodna z wymaganiami określonymi w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16, poz. 87) oraz w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. (tj. Dz. U. 2021 poz. 845).

3. Nieuwzględnienie w analizach zwiększenia natężenia ruchu na drogach dojazdowych

Każde skrzyżowanie stanowi możliwość rozbicia/rozejścia się ruchu w różnych kierunkach. Część podróżnych (niekoniecznie tych wykonujących tranzyt z chęcią ominięcia całego miasta) może wykorzystywać obwodnicę, aby szybciej przedostać się np. z północnej części miasta do centrum (rynek, Sąd Rejonowy, Park Miejski itp.) przez dogodne połączenie od ronda na ul. Grunwaldzkiej i ul. Lipowej. Projektant przewiduje możliwość stosowania rozwiązań do blokowania ruchu pojazdów ciężkich z ww. ronda na boczne drogi ul. Grunwaldzką i Biedronia.

Obwodnica została dostosowana do nowych przepisów z zakresu WRD gdzie nie ma ograniczeń przy połączeniu dróg klasy GP z drogami klasy L. Zarówno droga gminna nr K340261-1 (ul. Biedronia) jak i nr K340288-1 (ul. Grunwaldzka) posiadają klasę L (lokalna).

Zapisy WR-D-31-1 wskazują jedynie dopuszczalną formę połączenia tych dróg, tj. przez skrzyżowanie skanalizowane, rondo lub skrzyżowanie z dopuszczeniem tylko skrętów w prawo. To ostatnie możliwe jest do zastosowania tylko w trudnych warunkach.

Projektant chcąc jednak ominąć przypadki wykorzystywania części obwodnicy przez pojazdy ciężkie, aby dostały się lokalnymi drogami bliżej centrum, przewiduje stosowanie odpowiednich rozwiązań (stosując np. oznakowania tonażowe) do wstrzymywania ruchu pojazdów ciężkich z obwodnicy na boczne drogi. Stąd określenie „warunkowe” a więc tylko dla części kategorii pojazdów byłyby to skrzyżowanie z dozwolonymi wszystkimi relacjami skrętnymi a dla pozostałych już nie.

4. Nie wzięcie pod uwagę wpływu deszczy nawalnych na okoliczne tereny i zabudowę

Projekt przebudowy cieków kolidujących z układem drogowym, bierze pod uwagę lokalne uwarunkowania, istniejące obiekty, warunki przepływów wezbraniowych oraz umocnienia gwarantujące nierozmywalność dna przy przepływach miarodajnych. Opracowanie jest przygotowane zgodnie z przepisami, przez osoby do tego uprawnione, zawiera wszystkie wymagane elementy.

#### 5. Niezgodną z warunkami technicznymi przebudowę gazociągu wysokiego ciśnienia

Każde nowe sieci i ewentualnie przełożenia istniejących sieci wynikające z projektowanej obwodnicy będą projektowane tak, aby w jak najmniejszym stopniu ingerowały w nowe strefy oddziaływania (na obiekty, budowle, infrastrukturę). Ponadto rozwiązania projektowe są obecnie, jak również po doszczegółowieniu rozwiązań projektowych zgodnie z przepisami (warunkami technicznym).

#### 6. Nieaktualność podkładów mapowych (nieuwzględniających istniejących odebranych do użytku budynków)

Aktualny etap projektowy uwzględnia dane na stan istniejący, natomiast z uwagi na długi proces dane mogą ulegać zmianie. Wyjaśnia się, że wszelkie zmiany terenowe będą uaktualniane. Między innymi dlatego też stwierdzono konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy o oś (decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej). W trakcie prowadzonego postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach strony nie zgłosiły przypadków istnienia, odebranych do użytku budynków, nieistniejących na podkładach mapowych wykorzystywanych w przedmiotowej sprawie.

#### 7 Brak informacji jak będą zabezpieczone tereny osuwiskowe.

Ukształtowanie terenu wokół miasta Limanowa jest bardzo góryste, ma swoją specyfikę i w każdym analizowanym wariantcie trasa obwodnicy przebiega przez tereny osuwiskowe oraz zagrożone ruchami masowymi. W ramach projektowania obwodnicy dla wariantu W1A zostaną zaprojektowane odpowiednie zabezpieczenia dla obwodnicy, dróg sąsiadujących nowo projektowanych i przebudowywanych oraz sąsiadujących zabudowań w celu uniknięcia oddziaływań osuwiskowych, gdyby takie miały wystąpić, w tym m.in. dla osiedla Grunwaldzkiego. Po opracowaniu kompletnej dokumentacji geologicznej, na kolejnym etapie prac projektowych zostanie opracowany projekt zabezpieczenia osuwisk dostosowujący technologie zabezpieczenia. Obecny etap procesu projektowego nie obejmuje szczegółowych rozwiązań w zakresie zabezpieczeń. Niektóre osuwiska w tych miejscach są na tyle małe, że nie potrzebują dodatkowego zabezpieczenia ponad podstawowe prace związane z wybudowaniem nowej korony drogi w wykopie bądź nasypie. W innych przypadkach zakłada się zabezpieczenia umacniające skarpy samowierzącymi stalowymi żerdziami iniekcyjnymi, zaś jako obliczowanie i dociążanie

skarpy zakłada się umocnienie gabionami układanymi schodkowo. Dla dobrego odprowadzenia wody z głębi skarpy przewiduje się dreny wiercone.

Ustosunkowując , się do wniosków Pana Zonia wyjaśnia się następująco:

Ad 1. Projektant przeanalizuje sugestie dla poszerzenia ulicy Grunwaldzkiej od ronda w stronę centrum Limanowej w obszarze swojego opracowania oraz dostosowania wszelkich parametrów jezdni do obowiązujących norm, standardów i wzorców.

Ad 2 .W ramach budowy obwodnicy GDDKiA jako Zarządca drogi może objąć zakresem inwestycji tylko niezbędną do realizacji obwodnicy część innych dróg publicznych.(rejon skrzyżowania ul.: Grunwaldzkiej , Sikorskiego i Bronisława Czecha leży poza obszarem realizacji przedsięwzięcia) . Kwestia organizacji ruchu drogowego w tym rejonie należy do Zarządcy tych ulic.

Ad 3. Projektant przeanalizuje na kolejnym etapie prac projektowych możliwość wykonania kładki lub przejścia podziemnego wyłącznie dla pieszych przez obwodnicę.

Ad 4. Projektant przewiduje częściowe przebudowy ulic: Lipowej, Małachowskiego, Grunwaldzkiej, Podlipowe, Piastowskiej w najbliższym otoczeniu obwodnicy, większa szczegółowość przewidziana jest w kolejnych etapach prac projektowych. Nad ul. Władysława Sikorskiego będzie wykonana estakada.

Ad 5. W ramach budowy obwodnicy GDDKiA jako Zarządca drogi może objąć zakresem inwestycji tylko niezbędną do realizacji obwodnicy przebudowę miejskiej sieci kanalizacji sanitarnej oraz sieci wodociągowej.

Ad 6. Projektant przeanalizuje kwestie dotyczące odprowadzenia wód opadowych w kolejnych etapach prac projektowych.

Ad 7. Projektant przeanalizuje kwestie dotyczące zabezpieczenia skarp potoku w kolejnych etapach prac projektowych.

Ad 8. Projektant przeanalizuje kwestie dotyczące połączenia dróg/zjazdów w kolejnych etapach prac projektowych.

Ad 9. Projektant przeanalizuje kwestie dotyczące zabezpieczenia zboczy wzgórza Lipowe w sąsiedztwie obwodnicy w kolejnych etapach prac projektowych.

Ad. 10 Wyjaśnia się brak konieczności sprawdzania stanu jakości powietrza, z uwagi na fakt, że ruch samochodowy zdecydowanie nie przyczyni się do pogorszenia powietrza atmosferycznego.

Wyniki analiz emisji zanieczyszczeń do powietrza wskazane zostały w raporcie o.o.s. w rozdziale nr 9.3 (etap eksploatacji). Wykonane obliczenia wykazały, iż emisja substancji zanieczyszczających wprowadzanych do powietrza dla każdego wariantu trasy obwodnicy Limanowej będzie zgodna z wymaganiami określonymi w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16, poz. 87) oraz w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. (t.j. Dz. U. 2021 poz. 845).

Ad.11 Po uzyskaniu decyzji środowiskowej (DŚU) zostaną wykonane badania geologiczne, które pozwolą na opracowanie kolejnych dokumentacji. W następnym etapie, w koncepcji programowej zostaną przygotowane rozwiązania techniczne z dokładną analizą trasy z takimi szczegółami jak zasięgi wykopów, nasypów, lokalizacji obiektów oraz całej infrastruktury planowanej inwestycji. Na etapie koncepcji programowej zostanie zaktualizowana mapa do celów projektowych, która pozwoli na pokazanie dokładnej zajętości działek.

Wariant W1A w większości mieści się w granicach korytarza ujętego w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego jako przyjęta rezerwa terenowa pod obwodnicę. Na przestrzeni lat przepisy dotyczące odpowiednich parametrów dróg ulegały zmianom, w wyniku czego nie można było aktualnie zmieścić łuków, skrzyżowań oraz całego otoczenia drogi w tym korytarzu.

Ad. 12 Spotkanie z mieszkańcami zostało zorganizowane 18.03.2025r.

Dodatkowo wyjaśnia się, że kwestia ustalania wysokości odszkodowania za tereny przejmowane pod budowę obwodnicy jest uregulowana w art. 12 ust.5 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych z 10 kwietnia 2003r. (t.j. Dz. U. z 2024 poz.311).

Uwaga sprzeciw Pana złożona w piśmie z dnia 26.09.2025 r.  
podnosząca następujące argumenty za odrzuceniem wariantu W1A obwodnicy Limanowej: nie spełnienie funkcji omijania miasta i wyprowadzenia ruchu tranzytowego poza obszar Limanowej, ingerencja inwestycji w nieruchomość składającego uwagę skutkująca rozbiórką budynku, negatywne oddziaływania na środowisko, negatywne skutki społeczne dla mieszkańców Limanowej, zagrożenie wynikające z aktywności osuwiskowej, niespójność z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Ustosunkowując, się do uwag wyjaśnia się następująco.

Projektowana obwodnica wyprowadzi ruch tranzytowy z centrum miasta. Przyjęte rozwiązanie, po analizach w modelach prognozy ruchu odciąga ruch tranzytowy z centrum miasta i jego dróg, przenosząc go na jedną drogę -obwodnicę. Skrzyżowania

URZĄD MIASTA LIMANOWA 34-600 Limanowa, ul. Jana Pawła II 9

tel. 18 / 337-20-54; fax 18 / 337-23-49

www.miaستolimanowa.pl; e-mail: sekretariat@miaستolimanowa.pl

o ruchu okrężnym (ronda) zapewnią bezpieczne włączenie się do ruchu na obwodnicy i bezpieczny zjazd z obwodnicy. Poza kilkoma skrzyżowaniami obwodnica jest odseparowana od pozostałej siatki dróg miejskich Limanowej, przez co są do minimum ograniczone możliwości występowania miejsc kolizji dla pojazdów i pieszych. Pozostałe warianty obwodnicy tracą na swojej „atrakcyjności” dla tranzytu z powodu zwiększającej się odległości drogi do pokonania, większych kosztów budowy, większej kolizji z roślinnością i zabudowaniami lub innymi obszarami chronionymi.

Podczas eksploatacji inwestycji wystąpi emisja hałasu i zanieczyszczeń do powietrza w zakresach dopuszczalnych obowiązującymi normy. Oddziaływania te nie będą stanowiły bezpośredniego zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi.

Hałas, którego źródłem będzie ruch samochodowy, po zastosowaniu działań minimalizujących nie będzie przekraczał dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach najbliższej zabudowy mieszkalnej zarówno w porze dnia jak i w porze nocy. Przeprowadzone analizy obliczeniowe hałasu, przy zastosowaniu ekranów akustycznych we wskazanych w analizie miejscach, nie wykazały przekroczeń dla terenów chronionych akustycznie.

Pozostałe emisje generowane przez projektowaną inwestycję ograniczone zostaną bezpośredniego do jej otoczenia i nie będą miały najmniejszego wpływu na zdrowie i życie okolicznych mieszkańców.

Realizacja planowanej inwestycji przyczyni się w szczególności do rozładowania i wyprowadzenia ruchu tranzytowego z centrum miasta Limanowa. Ze względu na nieznaczny ruch lokalny samochodów na odcinkach przecinających projektowaną obwodnicę nie przewiduje się wystąpienia znaczącego oddziaływania skumulowanego. Ocenia się, że sumaryczny równoważny poziom hałasu pochodzący ze źródeł komunikacyjnych w miejscach skrzyżowań projektowanej trasy z pozostałymi istniejącymi drogami nie wpłynie znacząco na stan klimatu akustycznego.

W obliczeniach rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń do powietrza wynikających z funkcjonowania inwestycji uwzględniono aktualne tło zanieczyszczeń, czyli wpływ na jakość powietrza istniejących emisji z terenów sąsiednich (w tym emisji z dróg krajowych, powiatowych, gminnych oraz innych obiektów mających wpływ na stan powietrza).

Przeprowadzona analiza wykazała, iż emisja substancji zanieczyszczających wprowadzanych do powietrza z drogi będzie zgodna z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16, poz. 87) oraz w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. (Dz. U. 2012 poz. 1031).

W bezpośrednim otoczeniu planowanej inwestycji nie zinventaryzowano źródeł emisji mogących w istotny sposób wpłynąć na nasilenie oddziaływań w zakresie emisji: dwutlenku siarki, tlenku węgla, tlenków azotu, ołowiu, benzenu, węglowodorów oraz

pyłów. Należy podkreślić, że obliczenia przeprowadzono z uwzględnieniem tła zanieczyszczeń, charakteryzującego aktualny stan jakości powietrza, wynikający z długoterminowego funkcjonowania źródeł emisji na analizowanym obszarze.

Planowane wyburzenie budynku mieszkalnego na działce nr 480 w km 2+049 w wariantcie W1A związane jest z kolizją wskazanego budynku z przeciwskarpą obwodnicy. Wariant W1A występuje w pobliżu południowych granic administracyjnych miasta Limanowa, w większości mieści się on w granicach korytarza ujętego w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego jako przyjęta rezerwa terenowa pod obwodnicę. Na przestrzeni lat przepisy dotyczące odpowiednich parametrów dróg ulegały zmianom, w wyniku czego nie można było aktualnie zmieścić łuków, skrzyżowań oraz całego otoczenia drogi w tym korytarzu. Faktycznie, obwodnica wychodzi z zarezerwowanego korytarza ujętego w MPZP, ale wynika to ze zmiany przepisów prawnych.

W ramach opracowania raportu oddziaływania na środowisko (rooś), wykonano całoroczną inwentaryzację przyrodniczą dla wszystkich 3 wariantów przebiegu trasy. Wyniki całorocznych badań terenowych zostały opracowane w formie tekstowej, tabelarycznej oraz w postaci plików shp, gdzie zlokalizowano występujące w terenie gatunki fauny i flory. Metodyka badań została opisana i jest zgodna z wytycznymi w tym zakresie. W celu rozpoznania przyrodniczego terenu, na którym planowana inwestycja wykonano łącznie 23 kontrole w okresie od grudnia 2020 roku do grudnia 2021 roku o różnym zakresie i charakterze. Badano grunty w odmiennych okresach fenologicznej aktywności poszczególnych grup zwierząt i okresach wzrostu roślinności. Obserwacjami objęto zimowanie, wiosenną wędrówkę, kluczowy okres rozrodu, lęgów i wegetacji, czas polegowej dyspersji oraz migracje jesienną. Pozwoliło to w pełni zbadać zmiany aktywności poszczególnych grup na tle całego sezonu. Zastosowano metodę obserwacji i badań adekwatną do zakresu inwestycji, uwzględniając wymogi poszczególnych grup zwierząt oraz skalę przekształceń środowiska w analizowanym terenie. Przeprowadzone kontrole wraz z analizą dostępnych dokumentacji i danych przyrodniczych pozwoliły na waloryzację i charakterystykę terenu inwestycyjnego. Warianty przebiegu trasy analizowano w pasie po 300 m na stronę, stanowiącym strefę buforową badań. Wyniki badań terenowych stanowiły podstawę do analizy wpływu projektowanej obwodnicy na środowisko przyrodnicze oraz do zaproponowanych działań minimalizujących negatywny wpływ, co zostało zawarte w raporcie rooś.

W miejscach kolidujących z inwestycją zaplanowano zachowanie ciągłości przebiegu tras migracji, przemieszczeń, rozdzielonych drogą - regularnie użytkowanych żerowisk czy siedlisk bytowania, poprzez wskazanie wstępnie proponowanych lokalizacji inżynierskich obiektów ochrony środowiska - tj. przejść, dostosowanych typem i parametrami do konkretnych grup zwierząt. Na odcinkach stwierdzonych szlaków migracji ptaków i małych zwierząt, przy przejściach dla zwierząt planuje się zastosować wygradzenia ochronno-naprowadzające oraz zabezpieczające możliwość dostępu do jezdni, co



w sposób trwały, skuteczny i długoterminowy ograniczy potencjalne ryzyko kolizji i śmiertelności zwierząt podczas eksploatacji inwestycji.

Ochronę wód powierzchniowych i podziemnych w obszarze inwestycji stanowić będzie przede wszystkim starannie zaprojektowany system odwodnienia, uwzględniający zebranie całości wód opadowych i roztopowych, zapewnienie ich ciągłego przepływu, oczyszczenie w stopniu wymaganym przez przepisy prawne oraz zabezpieczenie przed skutkami wypadku drogowego z udziałem transportu substancji niebezpiecznych.

Odwodnienie drogi zapewnią spadki podłużne i poprzeczne jezdni. Odbiorniki wód opadowych z jezdni stanowić będą istniejące ciekł. Wody z jezdni przed zrzutem do ww. odbiorników spływać będą do rowów drogowych. Należy zaznaczyć, że trawiaste pobocza, wewnętrzne skarpy rowów oraz dna rowów posiadają efekt oczyszczający (średnio ok. 25%). Zakłada się powierzchniowe odwodnienie drogi z wyjątkiem odcinków, gdzie ze względu na ukształtowanie geometryczne projektowanej drogi oraz uwarunkowania terenowe nie będzie to możliwe, wówczas przewiduje się odwodnienie za pomocą kanalizacji deszczowej. Odwodnienie za pomocą kanalizacji deszczowej przewiduje się również na obiektach inżynierskich.

Wody opadowe pochodzące z jezdni odprowadzane rowami drogowymi lub kanalizacją deszczową przed wprowadzeniem do odbiorników ze względu na brak prognozowanych przekroczeń stężeń zanieczyszczeń nie wymagają stosowania urządzeń podczyszczających. Funkcje oczyszczające będą pełniły osadniki wpustów ulicznych, osadniki w studniach wpadowych oraz rowy drogowe trawiaste. W zakresie planowanej inwestycji nie projektuje się rowów szczelnych. Ze względu na występujące duże spadki, miejscami rowy te będą odpowiednio umacniane.

W celu zminimalizowania wpływu projektowanej drogi na tereny przyległe projektuje się urządzenia do retencji wód opadowych i roztopowych w postaci zbiorników retencyjnych w większości otwartych. Zbiorniki te pozwolą na wydłużenie czasu odpływu wód z rowów przyczyniając się do zmniejszenia ryzyka zniszczenia cieków będących odbiornikami.

Planowane przedsięwzięcie w swoim zakresie nie będzie źródłem zanieczyszczeń wód podziemnych, środowisko gruntowo-wodne będzie odpowiednio zabezpieczone w związku, z czym nie spowoduje zmian w zakresie elementów fizykochemicznych wód podziemnych. Z przeprowadzonych obliczeń stężenia zawiesiny oraz substancji ropopochodnych w wodach opadowych, wynika, iż brak będzie przekroczeń obowiązujących norm, w związku z czym nie dojdzie do zanieczyszczenia wód podziemnych.

Eksploatacja planowanej drogi pozostanie bez wpływu na zasoby i jakość wód powierzchniowych. Z przeprowadzonych obliczeń stężenia zawiesiny oraz substancji ropopochodnych w wodach opadowych oraz dzięki zastosowaniu odpowiednio dobranego odwodnienia wynika, iż brak będzie przekroczeń obowiązujących norm, w związku z czym nie dojdzie do zanieczyszczenia wód powierzchniowych.

Podczas eksploatacji inwestycji wystąpi emisja hałasu i zanieczyszczeń do powietrza. Oddziaływania te nie będą stanowiły bezpośredniego zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi. Na omawianym etapie hałas, którego źródłem będzie ruch samochodowy po projektowanej trasie, po zastosowaniu działań minimalizujących nie będzie przekraczał dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach najbliższej zabudowy mieszkalnej zarówno w porze dnia jak i w porze nocy.

Pozostałe emisje generowane przez projektowaną inwestycję ograniczone zostaną do bezpośredniego jej otoczenia i nie będą miały najmniejszego wpływu na zdrowie i życie okolicznych mieszkańców.

Realizacja planowanej inwestycji przyczyni się w szczególności do rozładowania i wyprowadzenia ruchu tranzytowego z centrum miasta Limanowa. Ze względu na nieznaczny ruch lokalny samochodów na odcinkach przecinających projektowaną obwodnicę nie przewiduje się wystąpienia znaczącego oddziaływania skumulowanego. Ocenia się, że sumaryczny równoważny poziom hałasu pochodzący ze źródeł komunikacyjnych w miejscach skrzyżowań projektowanej trasy z pozostałymi istniejącymi drogami nie wpłynie znacząco na stan klimatu akustycznego.

Przeprowadzone analizy obliczeniowe hałasu, przy zastosowaniu ekranów akustycznych we wskazanych w analizie miejscach, nie wykazały przekroczeń dla terenów chronionych akustycznie.

W obliczeniach rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń do powietrza wynikających z funkcjonowania inwestycji uwzględniono aktualne tło zanieczyszczeń, czyli wpływ na jakość powietrza istniejących emisji z terenów sąsiednich (w tym emisji z dróg krajowych, powiatowych, gminnych oraz innych obiektów mających wpływ na stan powietrza).

Przeprowadzona analiza wykazała, iż emisja substancji zanieczyszczających wprowadzanych do powietrza z drogi będzie zgodna z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16, poz. 87) oraz w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. (Dz. U. 2012 poz. 1031).

Zaprojektowane w ramach obwodnicy skrzyżowania o ruchu okrężnym (ronda) zapewnią bezpieczne włączenie się do ruchu na obwodnicy i bezpieczny zjazd z obwodnicy. Poza kilkoma skrzyżowaniami obwodnica jest odseparowana od pozostałej siatki dróg miejskich Limanowej, przez co są do minimum ograniczone możliwości występowania miejsc kolizji dla pojazdów i pieszch.

W związku z budową obwodnicy jakość życia mieszkańców nie zostanie pogorszona. Ruch tranzytowy z centrum miasta zostanie wyprowadzony na obwodnicę (przykładowo prognozowane dobowe natężenie ruchu w 2035 r. w przypadku realizacji inwestycji w wariancie W1A na odcinku ul. Piłsudskiego od ul. Witosa do Rynku – wyniesie 10 947 poj./dobę, natomiast w przypadku braku realizacji inwestycji – prognozowane dobowe

natężeni ruchu w 2035r. na tym samym odcinku wyniesie ok. 22 837 poj./dobę- zatem będzie blisko dwukrotnie większe, jeśli inwestycja nie zostanie zrealizowana). Ponadto istniejąca droga krajowa (ul. Piłsudskiego) stanie się ulicą niższej kategorii, która obsługiwała będzie przede wszystkim ruch lokalny, co upłyni i usprawni ruch na tej drodze, a w konsekwencji poprawi komfort życia mieszkańców z sąsiednich budynków mieszkaniowych i usługowych. Dodatkowo należy wskazać, że poprawi się dojazd do budynków użyteczności publicznej – takich jak szpital, szkoły, sklepy. Lokalna społeczność zyska większe bezpieczeństwo na drogach, z których ruch przeniesiony zostanie na obwodnicę, mniej będzie kolizji i wypadków w związku z wyprowadzeniem ruchu tranzytowego z centrum miasta. Obwodnica jest skomunikowana z ulicami niższych kategorii, co dodatkowo pomoże mieszkańcom szybciej przemieszczać się z obrębie miasta i poza nim.

Podczas eksploatacji inwestycji wystąpi emisja hałasu i zanieczyszczeń do powietrza. Oddziaływania te nie będą stanowiły bezpośredniego zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi. Hałas, którego źródłem będzie ruch samochodowy po projektowanej trasie, po zastosowaniu działań minimalizujących nie będzie przekraczał dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach najbliższej zabudowy mieszkalnej zarówno w porze dnia jak i w porze nocy.

Na etapie eksploatacji pojawią się również wibracje drogi. Oddziaływanie to nie powinno być odczuwalnie uciążliwe dla mieszkańców najbliższej zabudowy. Nie przewiduje się, aby wpłynęło na ich zdrowie. Odpowiednio dobrane i wykonane konstrukcje drogowe, przy zastosowaniu najwyższych jakościowo materiałów spowodują wytłumienie drgań emitowanych z jezdni oraz ograniczy ich zasięg oddziaływania.

Pozostałe emisje generowane przez projektowaną inwestycję ograniczone zostaną do bezpośredniego jej otoczenia i nie będą miały najmniejszego wpływu na zdrowie i życie okolicznych mieszkańców.

Na odcinku przedmiotowego zadania zidentyfikowano obszary zagrożone ruchami masowymi, przy czym dla drogi w wariantcie W1A stwierdzono osuwiska jako nieaktywne (5) lub aktywne okresowo (1). Niektóre osuwiska w tych miejscach są na tyle małe, że nie potrzebują dodatkowego zabezpieczenia ponad podstawowe prace związane z wybudowaniem nowej korony drogi w wykopie bądź nasypie. W innych przypadkach projektuje się zabezpieczenia umacniające skarpy samowiercącymi stalowymi żerdziami iniekcyjnymi, zaś jako oblicowanie i dociążanie skarpy projektuje się umocnienie gabionami układanymi schodkowo. Dla dobrego odprowadzenia wody z głębi skarpy projektuje się dreny wiercone. Roboty budowlane przy budowie obwodnicy pozwolą zabezpieczyć istniejące osuwiska i wyeliminować zagrożenia wynikające z osuwania się mas ziemnych. Należy także mieć na uwadze, że zabezpieczenie osuwisk, oprócz bezpośredniego oddziaływania na drogę krajową, w osi której zostało zaprojektowane, oddziałuje również pozytywnie na Inną infrastrukturę liniową, tj. zabezpieczone zostaną sieci: wodociągowa, kanalizacyjna, elektroenergetyczna, oświetlenia ulicznego oraz

teletechniczna. Tym samym po zrealizowaniu inwestycji zmniejszy się zagrożenie dla infrastruktury przesyłowej, komunikacyjnej, obszarów zabudowanych oraz użytków rolnych, łąk i lasów. W konsekwencji brak jest potrzeby określania procedury naprawy skutków uaktywnienia się osuwisk i jej finansowania.

Cel podstawowy obwodnicy zostanie osiągnięty, ponieważ wyprowadzi ruch tranzytowy z centrum miasta. Przyjęte rozwiązanie, po analizach w modelach prognozy ruchu odciąga ruch tranzytowy z centrum miasta i jego dróg, przenosząc go na jedną drogę - obwodnicę. Skrzyżowania o ruchu okrężnym (ronda) zapewnią bezpieczne włączenie się do ruchu na obwodnicy i bezpieczny zjazd z obwodnicy. Poza kilkoma skrzyżowaniami obwodnica jest odseparowana od pozostałej siatki dróg miejskich Limanowej, przez co są do minimum ograniczone możliwości występowania miejsc kolizji dla pojazdów i pieszych. Pozostałe warianty obwodnicy tracą na swojej „atrakcyjności” dla tranzytu z powodu zwiększającej się odległości drogi do pokonania, większych kosztów budowy, większej kolizji z roślinnością i zabudowaniami lub innymi obszarami chronionymi.

Uwagi Pana \_\_\_\_\_ złożona w piśmie z dnia 10.09.2025 r. podnosząca następujące argumenty: brak wcześniejszych informacji o budowie obwodnicy, nie spełnienie funkcji jaka powinna pełnić obwodnica, wprowadzenie skutecznych zabezpieczeń przed hałasem zanieczyszczeniem powietrza., wibracjami i skutkami intensywnych opadów, wprowadzenie ograniczeń czasowych prowadzenia robót budowlanych, przeprowadzenie analizy wpływu inwestycji na wartość nieruchomości sąsiednich, przeprowadzenie monitoringu po wybudowaniu drogi, zapewnienie dostępności komunikacyjnej dla przyległych terenów, niekorzystne oddziaływanie nasypu i wiaduktu i jednocześnie wnosi aby w treści decyzji uwagi zostały uwzględnione zgłoszone uwagi.

Ustosunkowując , się do uwag Pana \_\_\_\_\_ wyjaśnia się następująco.

Prace projektowe rozpoczęto od opracowania trzech wariantów trasy W1, W2. W3 (zgodnie z OPZ), które to zostały zaprezentowane na spotkaniach informacyjnych.

Spotkania informacyjne odbyły się w dniach 05.08.2021r i 06.08.2021r w Urzędzie Miasta Limanowa przy ul. Jana Pawła II 9, podczas których zainteresowane strony mogły indywidualnie uzyskać informacje na temat przedmiotowej inwestycji i projektowanych rozwiązań. Ankiety były przekazywane bezpośrednio w dniach spotkania informacyjnego, drogą elektroniczną na adres e-mail wskazany w materiałach promocyjnych oraz pocztą tradycyjną. W związku z dużym zainteresowaniem przedmiotową inwestycją wśród mieszkańców miasta Limanowa dnia 18.08.2021r odbyło się dodatkowe spotkanie informacyjne. Projektanci przedstawili rozwiązania w zakresie opracowanych wariantów projektowych przedmiotowej inwestycji indywidualnie dla konkretnych działek i nieruchomości. Spotkanie miało miejsce w Urzędzie Miasta Limanowa.

W efekcie spotkań informacyjnych, mając na uwadze wybrane głosy lokalnej społeczności przeanalizowano dodatkowo alternatywny przebieg obwodnicy tzw. społeczny. Z uwagi

duże ryzyko inwestycyjne tego przebiegu, które nie jest kompensowane przez potencjalne korzyści, nie podjęto opracowania tego przebiegu w szczególności odpowiadającej wariantom W1-W3. Ostatecznie za najbardziej właściwe uznano korektę przebiegu każdej z trzech tras wariantów na początkowym przebiegu obwodnicy, tj. na ok 400mb trasy głównej i przesunięcie włączenia do DK 28 w rejonie skrzyżowania z ul. Kamienną.

W związku z budową obwodnicy jakość życia mieszkańców nie zostanie pogorszona. Ruch tranzytowy z centrum miasta zostanie wyprowadzony na obwodnicę (przykładowo prognozowane dobowe natężeni ruchu w 2035r. w przypadku realizacji inwestycji w wariancie W1A na odcinku ul. Piłsudskiego od ul. Witosa do Rynku- wyniesie 10 947 poj./dobę, natomiast w przypadku braku realizacji inwestycji - prognozowane dobowe natężeni ruchu w 2035r. na tym samym odcinku wyniesie ok. 22 837 poj./dobę- zatem będzie blisko dwukrotnie większe, jeśli inwestycja nie zostanie zrealizowana). Ponadto istniejąca droga krajowa (ul. Piłsudskiego) stanie się ulicą niższej kategorii, która obsługiwała będzie przede wszystkim ruch lokalny, co upłyni i usprawni ruch na tej drodze, a w konsekwencji poprawi komfort życia mieszkańców z sąsiednich budynków mieszkaniowych i usługowych. Dodatkowo należy wskazać, że poprawi się dojazd do budynków użyteczności publicznej - takich jak szpital, szkoły, sklepy. Lokalna społeczność zyska większe bezpieczeństwo na drogach, z których ruch przeniesiony zostanie na obwodnicę, mniej będzie kolizji i wypadków w związku z wyprowadzeniem ruchu tranzytowego z centrum miasta. Obwodnica jest skomunikowana z ulicami niższych kategorii, co dodatkowo pomoże mieszkańcom szybciej przemieszczać się z obrębie miasta i poza nim.

Przeprowadzone analizy obliczeniowe hałasu, przy zastosowaniu ekranów akustycznych we wskazanych w analizie miejscach, nie wykazały przekroczeń dla terenów chronionych akustycznie. W rejonie działki nr \_\_\_\_\_ w Limanowej, przeprowadzone analizy obliczeniowe emisji hałasu nie wykazały przekroczeń zarówno w porze dziennej jak i porze nocnej, w związku z czym nie przewidziano w tym rejonie zabezpieczeń akustycznych np. ekranów akustycznych. Na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko ponownie zostanie wykonana analiza akustyczna dla wybranego wariantu, która szczegółowo sprawdzi czy zaproponowane rozwiązania będą wystarczające. Jeśli nie, zostaną podjęte stosowne działania w celu ochrony terenów przyległych.

W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń pyłowo - gazowych do powietrza na etapie budowy będą prowadzone następujące działania:

- w jak największym stopniu stosowane będą do podbudowy gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy;
- transport materiałów sypkich, pyłących oraz emitujących gazy (np. gorąca masa bitumiczna) będzie odpowiednio zabezpieczony (plandeki lub innego typu przykrycia), zgodnie z przepisami o ruchu drogowym;

- wykorzystywany przy realizacji inwestycji sprzęt i środki transportowe będą w dobrym stanie technicznym;
- urządzenia i maszyny robocze oraz pojazdy wykorzystane przy realizacji inwestycji będą posiadać właściwie wyregulowane silniki spalinowe, spełniające wymagania techniczne odnośnie norm dotyczących emisji spalin;
- czas pracy silników spalinowych maszyn i pojazdów na biegu jałowym oraz koncentracja prac w pobliżu zabudowy mieszkaniowej będą ograniczane do minimum;
- ograniczenie prędkości ruchu pojazdów w rejonie budowy;
- zwilżanie powierzchni placu i dróg dojazdowych wodą, szczególnie w okresie bezdeszczowym.

Aby ograniczyć dyskomfort związany z uciążliwością hałasową i wibracyjną prace budowlane w obszarach zabudowanych będą ograniczyć się do pory dziennej, tj. od godz. 6:00 do 22:00, za wyjątkiem prac których uwarunkowania technologiczne wymagają prowadzenia pracy w porze nocnej.

W trakcie prowadzenia robót, w wykopach mogą gromadzić się wody deszczowe spływające głównie z odhumusowanej powierzchni lub wody gruntowe związane z poziomem wodonośnym. Ilość wód gruntowych i opadowych gromadzących się w wykopach uwarunkowana będzie warunkami hydrogeologicznymi i wielkością opadów. Pod względem jakości wody te będą zanieczyszczone zawiesiną ogólną, w związku z czym przewiduje się powolne odpompowanie wody stagnującej w wykopie – nastąpi sedimentacja osadu.

Czas prowadzonych prac odwodnieniowych będzie skrócony do minimum tj. do okresu niezbędnego ze względu na technologię robót, celem ograniczenia zasięgu oddziaływania tych prac. Wody opadowe i gruntowe pochodzące z odwodnienia wykopów zostaną podczyszczone mechanicznie z zawiesiny przed wprowadzeniem ich do cieków lub rowów w obrębie trasy obwodnicy. Odwodnienie wykopów oraz spływ do odbiornika będzie się odbywał poprzez spływ grawitacyjny lub pompowanie, tego typu prace mogą mieć miejsce na początku prac budowlanych. Odprowadzana woda będzie w niewielkich ilościach. W związku z powyższym wody te nie wpłyną na pogorszenie stanu jakości wód powierzchniowych i podziemnych.

W przypadku zaistnienia konieczności czasowego obniżenia zwierciadła wód podziemnych na etapie prac odwodnieniowych, skutkującego wytworzeniem lejka depresji wykraczającego poza granice terenu, do którego Inwestor posiada tytuł prawny, zostanie uzyskane pozwolenie wodnoprawne. Oddziaływania w/w będą krótkotrwale, czasowe i zakończą się z chwilą ustania prac budowlanych.

Na etapie realizacji inwestycji będą stosowane środki zarówno techniczne, jak i organizacyjne dążące do minimalizacji oddziaływania hałasu na terenach zabudowy mieszkaniowej. Dla terenów zabudowy mieszkaniowej położonych najbliższej planowanej drogi przyjęto bardziej rygorystyczne działania minimalizacji hałasu, zalecono



przeprowadzenie prac w porze dnia, tj. od 6: 00 do 22:00 oraz możliwość pracy w porze nocnej, jeśli wymaga tego technologia.

Dopuszcza się możliwość lokalizowania zaplecza administracyjno-socjalnego pracowników budowy oraz budynków kierownictwa budowy w strefie zabudowy mieszkaniowej.

Podczas prowadzenia prac w bliskiej odległości od zabudowań będą podejmowane następujące działania:

- Ograniczenie do minimum przejazdów maszyn, samochodów transportowych,
- Ograniczenie jałowej pracy silników,
- Ograniczenie koncentracji prowadzonych prac i nadmiernych źródeł hałasu,
- Stosowanie nowoczesnego, w pełni sprawnego sprzętu, co ograniczy poziom emisji hałasu,
- Prowadzenie prace od 6: 00 do 22: 00, dopuszczenie pracy w porze nocnej, tylko jeśli wymaga tego technologia
- Nielokalizowanie zaplecza budowy w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy chronionej akustycznie.

Ponadto, gdy w bezpośrednim sąsiedztwie budynków mieszkalnych zaistnieje konieczność wykorzystania szczególnie głośnych technologii budowlanych, będą stosowane osłony akustyczne na silniki oraz przenośne osłony terenowe.

W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń pyłowo – gazowych do powietrza na etapie budowy będą podejmowane następujące działania:

- w jak największym stopniu stosowane będą do podbudowy gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy;
- transport materiałów sypkich, pyłących oraz emitujących gazy (np. gorąca masa bitumiczna) będzie odpowiednio zabezpieczony (plandeki lub innego typu przykrycia), zgodnie z przepisami o ruchu drogowym;
- wykorzystywany przy realizacji inwestycji sprzęt i środki transportowe będą w dobrym stanie technicznym;
- urządzenia i maszyny robocze oraz pojazdy wykorzystane przy realizacji inwestycji będą posiadać właściwie wyregulowane silniki spalinowe, spełniające wymagania techniczne odnośnie norm dotyczących emisji spalin;
- czas pracy silników spalinowych maszyn i pojazdów na biegu jałowym oraz koncentracja prac w pobliżu zabudowy mieszkaniowej będą ograniczane do minimum;
- ograniczenie prędkości ruchu pojazdów w rejonie budowy;
- zwilżanie powierzchni placu i dróg dojazdowych wodą, szczególnie w okresie bezdeszczowym.

Przygotowanie i realizacja przedmiotowej Inwestycji prowadzona jest w oparciu o Ustawę o szczególnych zasad przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych z dnia 10.04.2003 r.

Nabywanie nieruchomości pod przyszły pas drogowy oraz działek, które po przeprowadzonych podziałach geodezyjnych nie będą mogły być użytkowane w sposób dotychczasowy odbywa się zgodnie z zapisami ww. ustawy. Obecnie nie ma podstaw prawnych przeprowadzania analizy wpływu inwestycji na wartość nieruchomości sąsiednich.

W zakresie oddziaływania na ludzi, które można sprowadzić do oddziaływania akustycznego - dotrzymanie norm zweryfikuje analiza porealizacyjna. Punkty pomiarowe zostały wytypowane i wskazane w raporcie ooś. Dalszy monitoring hałasu będzie prowadzony w ramach Strategicznych Map Hałasu jeżeli droga zaliczana będzie do istotnie oddziałujących w tym zakresie (próg 3000000 mln poj./rok).

Przeprowadzona analiza wykazała, iż emisja substancji zanieczyszczających wprowadzanych do powietrza z drogi będzie zgodna z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16, poz. 87) oraz w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. (Dz. U. 2012 poz. 1031).

Na etapie eksploatacji pojawią się również wibracje drogi. Oddziaływanie to nie powinno być odczuwalne i uciążliwe dla mieszkańców najbliższej zabudowy. Odpowiednio dobrane i wykonane konstrukcje drogowe, przy zastosowaniu najwyższych jakościowo materiałów spowodują wytlumienie drgań emitowanych z jezdni oraz ograniczy ich zasięg oddziaływania.

Pozostałe emisje generowane przez projektowaną inwestycję ograniczone zostaną do bezpośredniego jej otoczenia i nie będą miały wpływu na zdrowie i życie okolicznych mieszkańców.

Dostępność komunikacyjna do nieruchomości położonych wzdłuż planowanej obwodnicy zostanie zachowana. Ul. Wiejska zostanie przebudowana w niezbędnym zakresie z zachowaniem istniejącej infrastruktury w jej przebiegu. Zachowane zostaną zjazdy umożliwiające dojazd do posesji. W stanie istniejącym ul. Wiejska nie posiada ciągów pieszo – rowerowych, w związku z czym nie przewiduje się projektowania takiej infrastruktury wzdłuż przedmiotowej ulicy.

Projektowany nasyp zlokalizowany jest w odległości ok. 30m, a projektowany wiadukt w odległości ok. 40m od budynku mieszkalnego przy ul. , w związku z czym

nie będzie występować trwałe zacienienie, co spowodowało by ograniczenie dostępu do światła dziennego. Wzdłuż projektowanej obwodnicy na wysokości budynku mieszkalnego przy ul.

projektowane są rowy drogowe, które będą odprowadzać wodę opadową zarówno z jezdni, jak i ze skarpy do odbiorników. Takie rozwiązanie techniczne chroni przedmiotową działkę przed zalewaniem oraz zasypaniem śniegiem.



Uwagi i złożone w dniu 29.09.2025 w trakcie ponowionego udziału społeczeństwa. do Aneksu nr 1 Raportu o oddziaływaniu na środowisko w trakcie ponowionego udziału społeczeństwa.

1. Odpowiedź na pytanie dotyczące działań ochronnych w przypadku stosowania szczególnie głośnych technologii.

Na etapie realizacji inwestycji należy zastosować środki zarówno techniczne jak i organizacyjne dążące do minimalizacji oddziaływania hałasu na terenach zabudowy mieszkaniowej. Poniżej przedstawiono działania dla poszczególnych odcinków drogi, przebiegających przy terenach zabudowy mieszkaniowej. Dla terenów zabudowy mieszkaniowej położonych najbliższej planowanej drogi przyjęto bardziej rygorystyczne działania minimalizacji hałasu, zalecono przeprowadzenie prac w porze dnia, tj. od 6: 00 do 22: 00 oraz możliwość pracy w porze nocnej, jeśli wymaga tego technologia.

Należy podkreślić, że dopuszcza się możliwość lokalizowania zaplecza administracyjno-socjalnego pracowników budowy oraz budynków kierownictwa budowy w strefie zabudowy mieszkaniowej.

Podczas prowadzenia prac w bliskiej odległości od zabudowań należy:

- Ograniczyć do minimum zbędne przejazdy maszyn, samochodów transportowych,
- Ograniczyć jałową pracę silników,
- Ograniczyć koncentrację prowadzonych prac i nadmiernych źródeł hałasu,
- Stosować nowoczesny w pełni sprawny sprzęt, co ograniczy poziom emisji hałasu,
- Prowadzić prace od 6: 00 do 22: 00 oraz dopuszcza się pracę w porze nocnej, jeśli wymaga tego technologia
- Nielokalizowanie zaplecza budowy w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy chronionej akustycznie.

W odniesieniu do uwagi, iż brakuje precyzyjnych kryteriów stosowania środków ochronnych (np. przenośnych osłon, ekranów akustycznych, barier ziemnych, izolacji wibroakustycznych), wskazuje się, że w aneksie 1 do raportu zaproponowano możliwość zastosowania osłon akustycznych na silniki oraz przenośnych osłon terenowych. Ponadto, gdy w bezpośrednim sąsiedztwie budynków mieszkalnych zaistnieje konieczność wykorzystania szczególnie głośnych technologii budowlanych, istnieje możliwość zastosowania osłon akustycznych na silniki oraz przenośnych osłon terenowych. Dopuszcza się zaproponowanie rozwiązania polegającego na wykorzystaniu przenośnych osłon terenowych (tymczasowych ekranów) jedynie w przypadkach wyjątkowych - gdy prace długoterminowe o wysokim natężeniu hałasu w bezpośrednim sąsiedztwie budynków mieszkalnych, będą powodować przekroczenia wartości dopuszczalnej hałasu. Powyższe rozwiązanie jest jedyną metodą możliwą do zastosowania spośród środków ochronnych na etapie realizacji inwestycji.

W odniesieniu do lokalizacji zaplecza budowy oraz zaplecza administracyjno-socjalnego, to wskazuje się na odmienny charakter obu zapleczy. Funkcjonowanie zaplecza

administracyjno-socjalnego nie wiąże się ze uciążliwością hałasu mogącą powodować przekroczenia norm. W związku z czym we wskazanym zdaniu nie ma sprzeczności w zapisach.

Wykonawca budujący obwodnicę może prowadzić prace nocne, jeśli jest to podyktowane wymogami technologicznymi lub innymi istotnymi czynnikami. Takie odstępstwa od ciszy nocnej są regulowane odpowiednimi pozwoleniami i dotyczą prac, których nie da się przerwać, lub takich, które są znacznie bardziej efektywne w nocy.

Przykładowe prace, które mogą być prowadzone w nocy ze względów technologicznych:

- Układanie nawierzchni bitumicznych (asfaltu) - mieszanka asfaltowa musi być układana w określonych warunkach temperaturowych, a proces ten wymaga ciągłości, aby uzyskać jednolitą i trwałą powierzchnię. Przerwanie tego procesu na noc mogłoby obniżyć jakość i wytrzymałość drogi. Układanie nawierzchni w nocy może być też korzystne ze względu na niższe temperatury, co sprzyja procesowi wiązania.
- Prace betonowe - duże konstrukcje betonowe, takie jak np. płyty mostowe, wymagają często jednorazowego i ciągłego betonowania, aby uniknąć tzw. zimnych styków, które osłabiają konstrukcję. Przerwa w dostawie betonu i jego układaniu mogłaby zagrozić trwałości całej budowli.
- Wielkogabarytowe montaż - montaż dużych elementów konstrukcji, np. stalowych konstrukcji mostów, często musi być prowadzony w sposób ciągły.
- Prace wymagające zamknięcia pasa ruchu - na istniejących drogach dojazdowych do budowanej obwodnicy, prace mogą być prowadzone w nocy, gdy ruch jest mniejszy, co minimalizuje utrudnienia dla kierowców. Dotyczy to np. frezowania nawierzchni, montażu sygnalizacji świetlnej czy przenoszenia elementów z użyciem dźwigów.

## 2. Odpowiedź na uwagi dotyczące ekranów akustycznych

Wskazuje się, że tabele przedstawione w aneksie nr 1 w pkt 4 obrazują, dla których budynków (z dokładną lokalizacją – adresem) w odniesieniu do prognozowanego natężenia ruchu na rok 2035. (analizy wykonano dla 2031r. i 2035r.) przewiduje się przekroczenia norm hałasu w związku z funkcjonowaniem projektowanej obwodnicy bez zastosowania działań minimalizujących emisję hałasu oraz po zastosowaniu ekranów akustycznych o określonych parametrach, które również zestawiono w tabelach w aneksie 1 w pkt 4. Zatem wskazano jaka nastąpi redukcja hałasu – spodziewana skuteczność zastosowanych ekranów.

Obliczenia poziomu dźwięku przeprowadzono dla rozpatrywanych wariantów realizacji inwestycji. Dane dotyczące natężenia ruchu dla poszczególnych wariantów przyjęto wg Analizy i Prognozy Ruchu opracowanej w ramach dokumentacji projektowej STES-R

wraz z uzyskaniem decyzji DŚU dla zadania: „Budowa obwodnicy Limanowej w ciągu DK28”. Obliczenia akustyczne przeprowadzono dla dwóch horyzontów czasowych – roku 2031 i 2035.

Istnieje kilka kluczowych powodów, dla których ekrany akustyczne nie są instalowane w niektórych lokalizacjach, nawet jeśli w pobliżu przebiega nowa droga. Podstawą do budowy ekranów jest prognoza, że po oddaniu drogi do użytku poziom hałasu przekroczy dopuszczalne normy. W miejscach, gdzie nie ma przekroczeń dla badanego horyzontu czasowego ekrany nie są wymagane.

Wymagania akustyczne, dotyczące dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, określa Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tekst jednolity Dz. U. 2014, poz. 112). Ponadto z uwagi na zastosowanie projektowanych ekranów akustycznych, nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, zatem nie ma mowy o degradacji akustycznej środowiska. Dodatkowo po wybudowaniu drogi wykonana zostanie analiza porealizacyjna, która ma za zadanie porównanie faktycznego oddziaływania inwestycji na środowisko z prognoząmi i ustaleniami, które zostały zawarte w raporcie o oddziaływaniu na środowisko (OoŚ) i w decyzji środowiskowej. Jej głównym celem jest weryfikacja, czy podjęte środki ochronne były skuteczne, a inwestycja nie powoduje nieprzewidzianych negatywnych skutków. W trakcie sporządzania analizy porealizacyjnej weryfikuje się, czy ekrany akustyczne skutecznie redukują hałas. Do analizy porealizacyjnej wytypowano punkty kontrolne, których zestawienie zawarto w raporcie o oś.

Na etapie eksploatacji projektowana droga będzie oddziaływała na krajobraz w związku z dzieleniem przestrzeni, obecnością obiektów mostowych i wiaduktów, w tym także ekranów akustycznych jako elementów projektowanej trasy obwodnicy. Droga jest elementem liniowym, zatem sztucznym w krajobrazie, o jednoznacznych rysach antropogenicznych. Oddziałuje zatem na krajobraz samą obecnością.

Geometria trasy drogi została dobrana w sposób ograniczający do niezbędnego minimum ingerencję w cenne siedliska przyrodnicze. Kolorystyka poszczególnych elementów infrastrukturalnych trasy zostanie nawiązana do cech jej otoczenia. Nowa zieleń estetycznie i funkcjonalnie wkomponuje się w krajobraz terenu inwestycyjnego.

Generalnie minimalizacja ujemnych oddziaływań na etapie eksploatacji wymagać będzie dbałości o stan techniczny i czystość samej drogi oraz nowych elementów jej zagospodarowania oraz otoczenia. Należy zaznaczyć, iż pozytywny wpływ na krajobraz będą miały nasadzenia zieleni zaproponowane na podstawie sporządzonej inwentaryzacji zieleni. Nowa zieleń estetycznie i funkcjonalnie wkomponuje się w krajobraz terenu inwestycyjnego, co niewątpliwie zminimalizuje negatywne odczucia każdego obserwatora. Przebieg wszystkich wariantów obwodnicy Limanowej przecina 2 szlaki piesze oraz 1 szlak rowerowy. Natomiast ciągłość wszystkich szlaków pieszych i rowerowych zostanie zachowana poprzez budowę obiektów, skrzyżowań, czy dróg dojazdowych w pobliżu istniejących szlaków. Budowa drogi nie będzie miała zatem negatywnego wpływu na w/w

szlaki turystyczne piesze i rowerowe, nie przyczyni się zatem do pogorszenia warunków rekreacyjno-wypoczynkowych.

### 3. Odpowiedź na uwagi dotyczące ochrony płazów

W raporcie o.o.s. dokładnie opisano działania minimalizujące na płazy, zapisy znajdują się w rozdziale 11.4 (etap eksploatacji).

W miejscach kolidujących z inwestycją zaplanowano zachowanie ciągłości przebiegu tras migracji, przemieszczeń, rozdzielonych drogą - regularnie użytkowanych żerowisk czy siedlisk bytowania, poprzez wskazanie wstępnie proponowanych lokalizacji inżynierskich obiektów ochrony środowiska - tj. przejść, dostosowanych typem i parametrami do konkretnych grup zwierząt.

Ponadto na odcinkach stwierdzonych szlaków migracji płazów i małych zwierząt, przy przejściach dla zwierząt planuje się zastosować wygradzenia ochronno-naprowadzające oraz zabezpieczające możliwość dostępu do jezdni, co w sposób trwały, skuteczny i długoterminowy ograniczy potencjalne ryzyko kolizji i śmiertelności zwierząt podczas eksploatacji inwestycji. Wprowadzić wygradzenia 100 m w każdą stronę od obiektu stanowiącego przejście dla zwierząt (np. siatka o oczku 5x5mm, wys. 50cm, od góry przewieszka min. 10 cm, część podziemna min. 10cm. Możliwość wykorzystania innych materiałów np. prefabrykatów betonowych, stalowych, polimerowych). Zastosowane ogrodzenia ochronne powinny łączyć się w sposób szczelny z czołem dolnych przejść lub przepustów; zbiorniki retencyjne należy pozostawić dostępne dla płazów, w miejscach, gdzie przewidziane są projektowane wygradzenia ochronne trasy głównej (jedynie ogrodzony płotkami ochronno-naprowadzającymi będzie w W1A zbiornik ZB4 z uwagi na brak w ich rejonie wygradzeń ochronnych).

### 4. Stanowisko do uwag dotyczących wskazania potencjalnych stanowisk przesiedlenia gatunków kolidujących z robotami budowlanymi

W trakcie inwentaryzacji przyrodniczej, nie stwierdzono w kolizji z terenem planowanej inwestycji, gatunków roślin co do których byłaby konieczność przeprowadzenia działań związanych z przenoszeniem gatunków na inne stanowiska. Odnotowane gatunki chronione, to gatunki będące pod ochroną częściową, dość powszechnie występujące na terenie kraju.

Natomiast podkreśla się, że prace przygotowawcze (przygotowanie terenu budowy) oraz roboty budowlano-montażowe podczas realizacji inwestycji prowadzone będą pod nadzorem przyrodniczym. W skład interdyscyplinarnego zespołu powinni wejść specjaliści (co najmniej): botanik/fitosocjolog, ornitolog, teriolog, herpetolog. Jedna osoba może pełnić nadzór najwyżej dla trzech ww. grup. Podstawowe zadania nadzoru przyrodniczego (m.in.): zabezpieczanie terenu przed przenikaniem zwierząt w celu uniknięcia śmiertelności, sprawdzanie czy na placu budowy nie pojawiły się chronione gatunki grzybów, roślin i zwierząt. Zabezpieczanie stwierdzonych okazów/osobników, przenoszenie poza teren budowy, uzyskiwanie derogacji, sprawdzenie zajętości drzew

i krzewów bezpośrednio przed planowaną wycinką, sprawdzenie zajętości budynków przed wyburzeniem, nadzór nad pracami w okresach istotnych dla zwierząt (okres lęgowy, rozród – ptaki, płazy, ssaki).

#### 5 Odpowiedź do uwag dotyczących wskazania środków minimalizujących pośrednie oddziaływania drogi

Poniżej wskazano środki minimalizujących negatywne oddziaływanie planowanej inwestycji w trakcie eksploatacji inwestycji:

- stosowanie rowów trawiastych, służących do odwodnienia drogi (rowy spowalniają przepływ wody i umożliwiają jej wsiąkanie w grunt, co pomaga rozprrowadzić zasoloną wodę na większym obszarze. To rozcieńczenie może zmniejszyć koncentrację soli w bezpośrednim sąsiedztwie drogi)
- sadzenie wzdłuż drogi pasów zieleni, składających się z gatunków odpornych na zanieczyszczenia, działając jak bariera buforowa, przechwytyjąc i filtrując zasoloną wodę oraz wyłapując cząstki stałe i pochłaniając część gazowych zanieczyszczeń.
- w miarę możliwości zastąpienie tradycyjnej soli drogowej (chlorek sodu) środkami mniej szkodliwymi dla roślin i gleby, np. chlorkiem magnezu lub innymi ekologicznymi odmianami.

#### 6. Odpowiedź na zarzut braku podania wskaźnika procentowego zniszczenia siedlisk

Omawiana Inwestycja zlokalizowana jest w całości poza granicami obszarów Natura 2000. Powyższy obszar nie leży w granicach obszaru Natura 2000, w związku z czym nie ma możliwości podania wskaźnika procentowego zniszczenia siedliska 9130 i 91E0 w obszarze Natura 2000.

#### 7. Odpowiedź dotycząca niewystarczającej analizy występowania ryzyka kolizji ze zwierzętami.

Analizowano gatunki ssaków ze szczególnym uwzględnieniem występowania taksonów chronionych, rzadkich i zagrożonych, z określeniem sposobu wykorzystania gruntów inwestycyjnych w podziale na – miejsca rozrodu, żerowiska, trasy lokalnych/sezonowych migracji, obecność regularna bądź okazjonalna. Dane odnośnie teriofauny zbierano w drodze bezpośrednich obserwacji (dzienne i nocne), z użyciem sprzętu optycznego zapewniającego niepłoszenie zwierząt (lornetka i luneta) oraz przy ocenie obecności na

podstawie śladów pozostawionych przez ssaki w postaci tropów, śladów żerowania (np. zgryzy), odchodów, nor, sierści czy resztek pokarmu, itp. Prowadzony nasłuch głosów. W przypadku tropień, analizy prowadzono zwłaszcza na śniegu, wilgotnej glebie i po opadach deszczu. Obserwacje odnośnie szlaków migracji zwierzyny (także płowej) skupiały się do zadrzewień ich sąsiedztwa, zbiorników wodnych, cieków, naturalnych ciągów ekologicznych w postaci liniowych zadrzewień. Kontrole prowadzono z wykorzystaniem metody marszrutowej, wzdłuż przebiegu planowanych osi drogi i granicach strefy oddziaływania przy uwzględnieniu potencjalnych siedlisk występowania, atrakcyjnych dla poszczególnych gatunków. Przyjęta w takim kształcie metodyka pozwoliła na identyfikację szlaków wędrówek, ostoi i miejsc rozmnażania się ssaków. W obszarze inwentaryzacji realizowany był także monitoring dróg w celu odnalezienia ssaków zabitych w wyniku kolizji z pojazdami. Dane dopełnił szczegółowy wywiad środowiskowy oraz dane instytucji (Polski Związek Łowiecki, Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska). Na podstawie wszystkich zebranych informacji, o których mowa powyżej, w miejscach kolidujących z inwestycją zaplanowano zachowanie ciągłości przebiegu tras migracji, przemieszczeń, rozdzielonych drogą - regularnie użytkowanych żerowisk czy siedlisk bytowania, poprzez wskazanie wstępnie proponowanych lokalizacji inżynierskich obiektów ochrony środowiska - tj. przejść, dostosowanych typem i parametrami do konkretnych grup zwierząt, (zestawienie przejść dla zwierząt - raport ośm. rozdział 11.4 etap eksploatacji).

#### 8. Odpowiedź na wątpliwości dotyczących lokalnych tras przelotu nietoperzy

Omawiana inwestycja leży w odległości około 2,5 km lub więcej od dwóch płatów obszaru Natura 2000 Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego PLH120052, leżących z lewej i prawej strony planowanych wariantów trasy. Stwierdzone lokalne szlaki przelotów, zinwentaryzowanych w obszarze badań, nietoperzy, przebiegają głównie w osiach północ - południe, ewentualnie północny wschód - południowy zachód.

Na podstawie obecnego stanu wiedzy oraz wyników inwentaryzacji przyrodniczej należy uznać, że planowana inwestycja nie będzie powodować znaczącego negatywnego oddziaływania na integralność obszaru Natura 2000 Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego PLH120052, ani na cele jego ochrony. Potwierdzenie tego wniosku nastąpi po przeprowadzeniu szczegółowych analiz i badań terenowych na etapie raportu ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

#### 9. Odpowiedź na uwagi dotyczące zastosowania art. 34 - 35 a ustawy o ochronie przyrody

Przekształcony i dość ubogi przyrodniczo teren przedsięwzięcia, o niskich parametrach środowiskowych, brak powiązań ekologicznych, bezpieczne przestrzenne rozmieszczenie stanowisk chronionych gatunków roślin i zwierząt, brak wpływu na populacje gatunków będących przedmiotami ochrony - wskazują na brak negatywnego

oddziaływania inwestycji na obszary Natura 2000. Nie przewiduje się znacząco negatywnych niekorzystnych zmian i wpływu na stan zachowania przedmiotów ochrony, ich strukturę, powierzchnię i prawidłowe funkcjonowanie. Planowane przedsięwzięcie nie narusza celów i działań ochronnych. Ocena ta odnosi się również do powiązań między innymi obszarami chronionymi, ich integralności i spójności. Ponadto wymienione zapisy art. 34, art. 35 i art. 35a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, dotyczą jedynie działań obejmujących zakresem tereny leżące w granicach obszarów Natura 2000. Omawiana inwestycja zlokalizowana jest w całości poza granicami obszarów Natura 2000. Nie przewiduje się wykonania kompensacji przyrodniczej w powyższym zakresie.

#### 10. Odpowiedź na uwagi dotyczące wpływu inwestycji na lokalne szlaki turystyczne

Na etapie eksploatacji projektowana droga będzie oddziaływała na krajobraz w związku z dzieleniem przestrzeni, obecnością obiektów mostowych i wiaduktów, w tym także ekranów akustycznych jako elementów projektowanej trasy obwodnicy. Droga jest elementem liniowym, zatem sztucznym w krajobrazie, o jednoznacznych rysach antropogenicznych. Oddziałuje zatem na krajobraz samą obecnością.

Geometria trasy drogi została dobrana w sposób ograniczający do niezbędnego minimum ingerencję w cenne siedliska przyrodnicze. Kolorystyka poszczególnych elementów infrastrukturalnych trasy zostanie nawiązana do cech jej otoczenia. Nowa zieleń estetycznie i funkcjonalnie wkomponuje się w krajobraz terenu inwestycyjnego.

Generalnie minimalizacja ujemnych oddziaływań na etapie eksploatacji wymagać będzie dbałości o stan techniczny i czystość samej drogi oraz nowych elementów jej zagospodarowania oraz otoczenia. Należy zaznaczyć, iż pozytywny wpływ na krajobraz będą miały nasadzenia zieleni zaproponowane na podstawie sporządzonej inwentaryzacji zieleni. Nowa zieleń estetycznie i funkcjonalnie wkomponuje się w krajobraz terenu inwestycyjnego, co niewątpliwie zminimalizuje negatywne odczucia każdego obserwatora. Przebieg wszystkich wariantów obwodnicy Limanowej nastąpi przecina 2 szlaki piesze oraz 1 szlak rowerowy. Natomiast ciągłość wszystkich szlaków pieszych i rowerowych zostanie zachowana poprzez budowę obiektów, skrzyżowań, czy dróg dojazdowych w pobliżu istniejących szlaków. Budowa drogi nie będzie miała zatem negatywnego wpływu na w/w szlaki turystyczne piesze i rowerowe, nie przyczyni się zatem do pogorszenia warunków rekreacyjno-wypoczynkowych.

Okres pogorszenia warunków turystyczno-rekreacyjnych może nastąpić jednak okresowo w czasie budowy obwodnicy, z uwagi na tymczasową zmianę organizacji ruchu w rejonie istniejących dróg, zwiększony hałas i zapylenie w czasie robót ziemno-budowlanych. Będą to jednak oddziaływania tymczasowe i zakończą się z chwilą ukończenia prac budowlanych.

#### 11. Odpowiedź ( wyjaśnienie ) na uwagę dotyczącą protestów i sprzeciwów społecznych została umieszczona poniżej w dalszej części uzasadnienia

## 12. Odpowiedź na uwagę dotycząca braku akceptacji społecznej.

Wariant W1A, który został wskazany jako wariant preferowany i został pozytywnie oceniony i zarekomendowany jako wariant preferowany przez Komisję Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy Generalnym Dyrektorsze Dróg Krajowych i Autostrad, jak również przez Władze Samorządowe, które uczestniczyły w posiedzeniu Komisji. Wariant ten swoim przebiegiem jest zbliżony do korytarza zarezerwowanego pod drogę klasy GP w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Limanowa i w planie zagospodarowania przestrzennego ( teren projektowanej obwodnicy w MPZP została wyłączony z zabudowy natomiast istniejące budynki zostały pozostawione do tymczasowej adaptacji).

Celem Raportu Oddziaływania na środowisko jest ocena wpływu wariantów wskazanych we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na środowisko i tereny przyległe.

Warianty zaproponowane przez część mieszkańców były przedmiotem analizy, która obejmowała aspekty społeczne, techniczne oraz środowiskowe. Analiza ta wykazała, że warianty poprowadzone po terenach wskazanych przez mieszkańców również obciążone są ryzykiem inwestycyjnym, które nie jest kompensowane przez potencjalne korzyści. Nie sposób również pominąć ryzyka tego wariantu, polegającego na tym, że droga krajowa nr 28 na projektowanym odcinku nie przejmie ruchu z drogi wojewódzkiej nr 965, ponieważ kierowcy wybiorą przejazd krótszą trasą przez centrum miejscowości. Zatem zwiększone nakłady finansowe poniesione na znacznie dłuższy przebieg trasy obwodnicy Limanowej w porównaniu z wariantami W1A, W2A i W3A, nie przyniosłyby wymiernych korzyści związanych z ominięciem terenów zwartej zabudowy( mając na celu zminimalizowanie negatywnych efektów oddziaływania projektowanej drogi na życie mieszkańców). Te okoliczności powodują, że zrezygnowano z dalszych prac projektowych nad wariantem społecznym W4. Ponadto należy wziąć pod uwagę , że wariant W4 nie doprowadzi do wyeliminowania wyburzeń, a będzie także ingerował w sąsiednie miejscowości i gminy które w swoich dokumentach planistycznych nigdy nie posiadały i nie posiadają w obowiązujących i tworzonych dokumentach planistycznych rezerw terenowych pod projektowaną obwodnicę Limanowej w ciągu DK28.

## 13. Odpowiedź na uwagę dotycząca finansowania przedsięwzięcia

Proces finansowania inwestycji zakłada możliwość pozyskiwania środków na realizację z różnych źródeł, w zależności o planów finansowych państwa, w tym przypadku są to źródła krajowe w ramach „Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030”. Nie wyklucza to jednak pozyskania środków unijnych.

Dodatkowo, wyjaśnia się następująco.

Protesty ,uwagi i sprzeciwy stron oraz lokalnej społeczności wobec planowanego przedsięwzięcia – o ile podnoszone w nich kwestie nie znajdują umocowania w naruszeniu konkretnych przepisów prawa – nie mogą stanowić samodzielnej podstawy



wydania decyzji odmawiającej ustalenia środowiskowych uwarunkowań. Przepisy *ustawy* oś nakazują jedynie zapewnienie udziału społeczeństwa w postępowaniu i umożliwienie zgłoszenia uwag i wniosków ( na warunkach określonych w ustawie i o ile przeprowadza się ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko), a nie uzyskania społecznej akceptacji dla przedsięwzięcia. Treść protestu społecznego może stanowić materiał dowodowy, który może przyczynić się do wszechstronnego wyjaśnienia okoliczności faktycznych sprawy – o ile poza wyrażeniem samego sprzeciwu zawiera informacje , które mają znaczenie dla rozstrzygnięcia prowadzonej sprawy. Dodatkowo wyjaśnia się , że przesłanki odmowy zgody na realizację przedsięwzięcia dla inwestycji strategicznych ( dla których nie bada się zgodności z ustaleniami planu zagospodarowania przestrzennego) określone są w art. 81 *ustawy* oś. W przedmiotowej sprawie przesłanki te nie zachodzą gdyż przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko wykazała: możliwość realizacji przedsięwzięcia zgodnie z wnioskiem inwestora, brak negatywnego oddziaływania na obszar Natura 2000 oraz brak negatywnego wpływu na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 oraz art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 roku. – Prawo wodne. Takl stan faktyczny został potwierdzony w stanowiskach organów uzgadniających warunki realizacji przedsięwzięcia tj. Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska w Krakowie – Oddział w Starym Sączu, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie – Zarząd Zlewni w Nowym Sączu oraz organ opiniujący przedsięwzięcie – Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Limanowej.

Wnioskodawca na podstawie art. 108 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego zwrócił się o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Decyzji , od której służy odwołanie , może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności , gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. W tym ostatnim przypadku organ administracji publicznej może w drodze postanowienia zażądać od strony stosownego zabezpieczenia. Burmistrz Miasta Limanowa nadając niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności uznał, że realizacja inwestycji przyniesie wiele korzyści społecznych, w tym między innymi: przyczyni się do szybszego i bardziej komfortowego połączenia drogowego , zwiększenia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego i pieszego , odciążenie istniejącej drogi krajowej Nr 28 przebiegającej przez centrum Limanowej, w szczególności w zakresie ruchu tranzytowego. Oznacza to znaczne zmniejszenie poziomu hałasu na terenach leżących wzdłuż obecnej drogi krajowej Nr 28 przebiegającej przez centrum miasta Limanowa( część ul. Krakowskiej , ul. Piłsudskiego, Jana Pawła II, ul. Rynek i Kościuszki na których zlokalizowane są: szkoły średnie, szkoła podstawowa, przedszkola, szpital powiatowy, osiedla mieszkaniowe, szkoła muzyczna , Bazylika M. B. Bolesnej przy ul. Rynek i kościół w Sowlinach), jak również znaczne

zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza. Projektowana obwodnica Limanowej w ciągu drogi krajowej Nr DK 28, według wariantu W1A wykonana zostanie ze wszystkimi niezbędnymi zabezpieczeniami przeciwhałasowymi, więc nie będzie stanowić ponadnormatywnego zagrożenia dla środowiska. Wszystkie te czynniki będą miały istotny wpływ na poprawę bezpieczeństwa ruchu, ochronę zdrowia i życia ludzkiego. Nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności umożliwi podjęcie działań mających na celu pozyskanie wymaganych w procesie inwestycyjnym kolejnych decyzji administracyjnych, w tym decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej i pozwoli na realizację przedsięwzięcia. Burmistrz Miasta Limanowa uznał, iż w tych okolicznościach za nadaniem decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności przemawia interes społeczny.

Ponadto przedmiotowe przedsięwzięcie jest elementem realizacji programu Ministerstwa Infrastruktury pn. Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020- 2030 . ( przyjętego uchwałą Rady Ministrów z dnia 13.04.2021 roku). Zatem przedsięwzięcie ma strategiczne znaczenie dla rozwoju sieci połączeń dla ruchu samochodowego w Polsce i jego realizacja wiąże się ze słusznym interesem strony.

Przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, Burmistrz Miasta Limanowa, spełniając wymóg art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks Postępowania Administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024r. poz.572) obwieszczeniem z dnia 13.10.2025 roku poinformował strony postępowania administracyjnego, że zebrane zostały dowody i materiały w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na Budowie obwodnicy Limanowej w ciągu drogi krajowej DK28, według wariantu W1A i o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów przed wydaniem decyzji w przedmiotowej sprawie

W wyznaczonym terminie , tj. do dnia 3.11.2025 r. strony nie złożyły żadnych nowych uwag i wniosków do przedmiotowej sprawy.

Analiza wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach , raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z jego uzupełnieniem, uzgodnień i opinii a także innej zgromadzonej w toku postępowania dokumentacji wskazuje, że przy spełnieniu warunków zawartych w niniejszej decyzji realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje naruszenia wymagań ochrony środowiska zawartych w obowiązujących przepisach.

Zgodnie z art. 85 ust. 3 *ustawy o oś* , organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej po przeprowadzeniu oceny oddziaływania na środowisko , niezwłocznie po jej wydaniu , podaje do publicznej wiadomości informacje o wydaniu decyzji i o możliwościach zapoznania się z jej treścią oraz z dokumentacją sprawy , w tym z uzgodnieniami i opiniami organów , o których mowa w art. 77 ust.1 *ustawy o oś* , a także udostępnia na okres 14 dni w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej obsługującego go urzędu treść tej decyzji. W informacji wskazuje się dzień udostępnienia treści decyzji.

**Pouczenie**

Od decyzji niniejszej służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Nowym Sączu za pośrednictwem Burmistrza Miasta Limanowa w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Zgodnie z art.127a Kodeksu postępowania administracyjnego w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję.

Na podstawie art.7 ustawy z dnia 16 listopada 2006r. o opłacie skarbowej ( Dz. U. z 2023 r. poz. 2111 z późn. zm.) wnioskodawca zwolniony jest z opłaty skarbowej za dokonanie czynności urzędowej ( wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach).

Aleksander Jonarski - starszy Inspektor.

**Załączniki:**

Charakterystyka przedsięwzięcia

BURMISTRZ MIASTA  
*Janusz Jusiński*  
mgr Jolanta Jusińska

**Otrzymują:**

1. Pan Michał Duraj – pełnomocnik Dyrektora Oddziału w Krakowie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad
2. Pozostałe strony postępowania - w trybie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024r. poz.572) w zw. z art. 74 ust.3 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz.1112) to jest w formie publicznego obwieszczenia.
3. A/a.

**Do wiadomości:**

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie - Wydział Spraw Terenowych w Starym Sączu, 33- 340 Stary Sącz ul. Daszyńskiego 3,
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Limanowej, 34 – 600 Limanowa ul. Matki Boskiej Bolesnej 16B,
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie - Zarząd Zlewni w Nowym Sączu, 33- 300 Nowy Sącz ul. Naściszowska 31,
4. Starosta Limanowski, 34- 600 Limanowa ul. Józefa Marka 9 (ostateczną decyzję) na podstawie art. 86a ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2024r. poz.1112).



Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Burmistrza Miasta Limanowa,  
znak: ZP. 6220.9.2023 z dnia 7.11.2025 roku

### **Charakterystyka przedsięwzięcia**

Charakterystyka przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Limanowej w ciągu drogi krajowej DK28, według wariantu W1A

Rodzaj , skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy Limanowej w ciągu drogi krajowej DK28, według wariantu W1A o długości około 5,4 km. Projektowana obwodnica Limanowej w ciągu DK28 położona jest w województwie małopolskim, powiecie limanowskim w gminie miasto Limanowa ( po stronie południowo wschodniej miasta Limanowa).

Wariant 1A rozpoczyna się jako włączenie do istniejącej drogi Krajowej nr 28 w km około 107+800. Na początkowym przebiegu trasy odchodzi w kierunku południowo – wschodnim równoległe do ulicy Piłsudskiego, przechodząc przez tereny rolnicze i tereny częściowo zalesione, przecina ulice: Łokietka i Lipową omijając większość zabudowań mieszkalnych. Następnie krzyżuje się z ulicami : Małachowskiego , Owocową, Biedronia , Grunwaldzką, Podlipowe, za którymi planowaną estakadą nad ul.: Piastowską, Sikorskiego, ciekim Sowlinka i drogą powiatową K1609 ( ul. Józefa Marka) obwodnica wkracza w teren zabudowy mieszkaniowej o przewadze budynków jednorodzinnych. Następnie obejmuje kierunek wschodni i krzyżuje się z ulicami Marszałkowicza i Żwirki i Wigury (droga powiatowa K1610). W km 4+200 obwodnica estakadą przechodzi nad Potokiem Jałowieckim a następnie nad ulicą Wiejską. W dalszej części trasa krzyżuje się z drogami gminnymi ulicą Jabłowiecką i Walecznych i włącza się w istniejącą drogę krajową Nr 28 ( ul. Kościuszki) w km około 113+240.

Rodzaj technologii technologii

Na etapie realizacji inwestycji wykorzystane będą takie materiały jak woda, surowce, paliwa czy energia. W fazie realizacji inwestycji przewiduje się wykorzystanie w dużej mierze materiałów typowych dla tego typu prac budowlanych , takich jak: beton, kruszywa cement, asfalt, prefabrykaty, konstrukcje stalowe. Woda wykorzystana zostanie do celów technologicznych przy realizacji zadania oraz na potrzeby sanitarne, paliwa natomiast wykorzystane będą do maszyn i pojazdów ,pracujących przy realizacji inwestycji. Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody , materiałów ,paliw orz energii .Ilość paliw zależna będzie od rodzaju sprzętu użytego przez wykonawcę robót.

Technologia prowadzonych prac będzie charakterystyczna dla inwestycji drogowych. Wykorzystane zostaną urządzenia takie jak m.in. koparki i spycharki, ładowarki, wywrotki a do zagęszczenia gruntu wykorzystane będą m. in. ubijaki i walce.

Obwodnica Limanowej w ciągu drogi krajowej DK28 charakteryzować się będzie następującymi parametrami technicznymi:

- klasa drogi – GP (główne ruchu przyspieszonego)
- przekrój 1x2
- pas ruchu szerokości 3.50 m
- jezdnia o szerokości 7.0 m

W ramach przedsięwzięcia planuje się m. in.: budowę wcześniej wymienionych skrzyżowań, przebudowę istniejących dróg powiatowych i gminnych i drogi krajowej w miejscu lokalizacji skrzyżowań, budowę pozostałych dróg serwisowych (dojazdowych), budowę obiektów inżynierskich – wiaduktów, estakad, mostów i przepustów pełniących jednocześnie funkcję przejść dla zwierząt oraz niepełniących takiej funkcji; budowę systemu odwodnienia jezdni; budowę i przebudowę kanalizacji deszczowej (w tym zbiorników retencyjnych), budowę oświetlenia, przebudowę sieci kanalizacji sanitarnej, przebudowę istniejącej sieci wodociągowej, przebudowę istniejących sieci gazowych, przebudowę sieci telekomunikacyjnych, przebudowę napowietrznych i kablowych linii elektroenergetycznych średniego i niskiego napięcia, budowę kanału technologicznego, budowę elementów organizacji ruchu i bezpieczeństwa ruchu drogowego, wycinkę drzew i krzewów, wykonanie wyburzeń budynków mieszkalnych i gospodarczych, wykonanie urządzeń ochrony środowiska (m.in. wygradzeń ochronno naprowadzających dla zwierząt, wykonanie ekranów akustycznych, wykonanie ekranów antyolśnieniowych, wykonanie nasadzeń zieleni).

W km 1+745 nastąpi przebudowa gazociągu wysokiego ciśnienia

Połączenia z siecią dróg istniejących zostaną zrealizowane poprzez skrzyżowania - Nr 1 w km 0+000 DK28 (Krakowska), Nr 2 w km 1+742,10 K340261-1 (Grunwaldzka), Nr 3 w km 3+646 K1609 (Żwirki i Wigury) i Nr 4 w km 5+208,74 DK28 (Kościuszki) ul. Walecznych.

Dla powiązania terenów po obu stronach obwodnicy oprócz skrzyżowań przewidziano także przejazdy: w km 0+405 wiadukt w ciągu ul. Łokietka, w km 1+024 wiadukt w ciągu ul. Lipowej, w km 2+653 estakada nad drogami ul. Piastowska, ul. Sikorskiego, ul. Józefa Marka, ciek Sowlinka, w km 4+067 estakada nad ul. Wiejską i Potokiem Jabłoniec.

W ramach planowanej inwestycji przewiduje się przebudowę cieków poprzez budowę przepustów pod drogą na ciekach wraz z umocnieniem dna i skarp w zasięgu oddziaływania oraz budowę mostu i dwu estakad nad ciekami. Trasa projektowanej obwodnicy w wariantcie

W1A przekracza rzeki i cieki następującym kilometrażu: w km 0+052 - ciek Sucha Sowlina, w km 2+657 - ciek Sowlinka, w km 4+063 - Potok Jabłoniec, w istn. przebiegu DK28 [0+060] - Potok Sowlinka.

Odwodnienie projektowanej drogi będzie realizowane za pomocą rowów drogowych oraz kanalizacji deszczowej grawitacyjnej oraz tłocznej. Kanalizacja deszczowa została zaprojektowana w miejscach, w których niemożliwe będzie wykonanie odwodnienia rowami. Dotyczy to: odcinków doprowadzających wody opadowe do urządzeń oczyszczających i zbiorników, obiektów mostowych, na łukach z przechylkami poprzecznymi skierowanymi do pasa dzielącego, w miejscach gdzie występują wysokie nasypy pow. 2,0 m.

Inwestycja obejmuje budowę ekranów akustycznych o parametrach i lokalizacji wskazanych w poniższej tabeli:

Nr ekranu	Długość [m]	Wysokość [m]	Typ ekranu	Przybliżony kilometraż		Strona drogi
				początku	końca	
W1A_E1	40	4,0	pochłaniający	0+010*	0+050* <sup>17</sup>	lewa (ul. Krakowska)
W1A_E2	43	3,0	pochłaniający	0+011*	0+054*	prawa (ul. Krakowska)
W1A_E3	24	2,5	odbijający	0+108*	0+132*	prawa (ul. Krakowska)
W1A_E4	86	3,0	pochłaniający	1+275	1+361	prawa
W1A_E5	220	2,5	pochłaniający	1+478	1+698	prawa
W1A_E6	40	2,0	pochłaniający	1+752	1+787	lewa
W1A_E7a	154	3,0	pochłaniający	1+845	2+001	prawa
W1A_E7b	64	4,0	pochłaniający	2+001	2+066	prawa
W1A_E8	81	3,5	pochłaniający	3+048	3+128	prawa
W1A_E9	85	4,0	pochłaniający	3+079	3+165	lewa
W1A_E10	118	2,0	pochłaniający	3+328	3+447	prawa
W1A_E11	80	2,0	pochłaniający	4+662	4+742	lewa
W1A_E12	138	2,0	pochłaniający	4+832	4+970	prawa

W1A_E13	24	4,5	odbijający	5+325	5+349	lewa
---------	----	-----	------------	-------	-------	------

W ramach planowanej inwestycji zostaną wykonane przejścia dolne dla zwierząt w następującym kilometrażu planowanej drogi:

1. km 0+034 - most M-01 - przejście dolne dla zwierząt dużych/średnich  
o wymiarach: szerokość: 2x min.4 m, wysokość:  $\geq 5$  m,
- 2 km 2+653 - estakada E-04 - przejście dolne dla zwierząt małych i płazów  
o wymiarach: szerokość: 2x min.0,75 m i wysokość:  $\geq 1,5$  m,
- 3 km 4+063 - estakada E-05 - przejście dolne dla zwierząt małych i płazów  
o wymiarach: szerokość: 2x min.0,75 m i wysokość:  $\geq 1,5$  m,
- 4 km 0+784 – przepust P2 – przejście dolne dla zwierząt małych i płazów  
o wymiarach: szerokość 2x min.0,75 m i wysokość :  $\geq 1,5$  m,
- 5 km 1+207 – przepust P3 – przejście dolne dla zwierząt małych i płazów  
o wymiarach: szerokość 2x min.0,75 m i wysokość :  $\geq 1,5$  m.

BURMISTRZ MIASTA  
*Juszkiewicz*  
mgr Jolanta Juszkiewicz