



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KRAKOWIE**

OO.421.3.9.2020.TP

Kraków, 27 września 2023 r.

**DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t, art. 82 oraz art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.- cyt. dalej jako „UUOŚ”), § 2 ust. 1 pkt 29, § 3 ust. 1 pkt 60, pkt 62 pkt 67, § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 oraz § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 7, pkt 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm.), oraz zgodnie z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r. poz. 775 z późn. zm.- cyt. dalej jako „k.p.a.”) oraz art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 26 stycznia 2023 r. o zmianie ustaw w celu likwidowania zbędnych barier administracyjnych i prawnych (Dz. U. poz. 803),

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

wniosku z dnia 28.10.2020 r. (data wpływu: 03.11.2020 r.), znak: IOS5-4425-7.32.4/2020 złożonego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa) działające przez Pełnomocnika w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. **„Modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz na odcinku C Tymbark - Limanowa oraz budowa nowej linii kolejowej nr 622 Podłężę R401 - Tymbark w obrębie stacji Tymbark”**,

ustalam:

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn. **„Modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz na odcinku C Tymbark - Limanowa oraz budowa nowej linii kolejowej nr 622 Podłężę R401 - Tymbark w obrębie stacji Tymbark” w wariantcie W4:**

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w województwie małopolskim, w powiecie limanowskim, na obszarze:

- gminy Tymbark - LK 104 od km istn. ok. 34+230 do ok. km istn. 40+700, a w obszarze torów projektowanych od km proj. 34+366 do ok. km proj. 40+201, LK 622 – w km proj. ok. 41+030 do km ok. 43+183 (cały odcinek tej linii);
- gminy Limanowa – LK 104 od ok. km istn. 40+700 do ok. km istn. 42+355, co odpowiada fragmentowi torów projektowanych od km proj. ok. 40+201 do km proj. ok. 41+331 oraz od km istn. 49+413 do ok. km istn. 49+822, co odpowiada fragmentowi torów projektowanych od ok. km proj. 48+207 do km proj. ok. 48+600;
- Miasta Limanowa – LK 104 od ok. km istn. 42+355 do ok. km istn. 49+413, co odpowiada fragmentowi torów projektowanych od ok. km proj. 41+331 do ok. km proj. 48+207.

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

- 1) Prace budowlane, w tym transport materiałów budowlanych, w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej (godz. 6:00 – 22:00), za wyjątkiem prac, których przerwanie nie jest możliwe ze względów technologicznych.
- 2) Wszelkie materiały sypkie, m.in. kruszywo, ziemia z wykopów, należy gromadzić w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków lub systemów odwodnienia, na skutek odpływu wód opadowych.
- 3) W przypadku przedostania się zanieczyszczeń do gruntu lub wód należy bezzwłocznie podjąć działania zmierzające do usunięcia przyczyn i skutków awarii (ewentualne wycieki należy natychmiast usuwać).
- 4) W przypadku konieczności realizacji odwodnień obiektów lub wykopów budowlanych należy w pierwszej kolejności stosować technologie robót ograniczające wielkość odprowadzanej wody (np. poprzez zastosowanie ścianek szczelnych), szczególnie w czasie wykonywania głębokich wykopów.
- 5) Czas odwodnienia obiektów lub wykopów budowlanych powinien być ograniczony do niezbędnego minimum.
- 6) Wody opadowe i roztopowe oraz wody z odwodnienia obiektów lub wykopów budowlanych należy odprowadzać w sposób niepowodujący szkody na gruntach sąsiednich.
- 7) W trakcie prowadzenia prac w obrębie obiektów inżynierskich, tj. mostów i przepustów, należy zabezpieczyć koryta cieków przed przedostaniem się do nich fragmentów materiałów budowlanych (np. poprzez zastosowanie siatek lub mat zabezpieczających).
- 8) W przypadku wystąpienia podwyższonego poziomu wód stwarzającego realne niebezpieczeństwo wystąpienia podtopień lub powodzi, należy wstrzymać roboty i odpowiednio zabezpieczyć teren budowy, ze szczególnym uwzględnieniem miejsc

- najbardziej narażonych na zalanie. W przypadku szybkiego wzrostu poziomu wody, należy przeprowadzić sprawną ewakuację ludzi oraz sprzętu z miejsca prowadzonych prac budowlanych, a materiały należy odpowiednio zabezpieczyć przed wymywaniem.
- 9) W celu racjonalnego wykorzystania wody, pobór wód na cele technologiczne związane z drążeniem tunelu powinien być realizowany przy zastosowaniu rozwiązań umożliwiających wykorzystanie wody pochodzącej z odwodnienia obiektów lub wykopów budowlanych.
 - 10) W przypadku konieczności likwidacji studni (ujęć wody), które są źródłem zaopatrzenia gospodarstw w wodę i które kolidują z planowanym zakresem przedsięwzięcia, należy zapewnić mieszkańcom dostęp do wody - odtworzyć studnie w nowej lokalizacji lub podłączyć nieruchomość do sieci wodociągowej.
 - 11) Likwidując ww. studnie należy usunąć obudowę studni, odtworzyć lokalny układ warstw litologicznych, stosować grunty niezanieczyszczone oraz wykonać uszczelnienie zapobiegające przed ewentualną migracją zanieczyszczeń z powierzchni terenu do warstwy wodonośnej. Zagłębienia powstałe wskutek usunięcia obudowy studni, czy górnych kręgów betonowych, należy zlikwidować w tym samym dniu, bez pozostawiania otwartych wykopów na działanie czynników atmosferycznych (deszcz, mróz).
 - 12) W przypadku likwidacji zbiorników bezodpływowych (szamb), które kolidują z planowanym zakresem przedsięwzięcia, należy wywieźć ścieki do oczyszczalni ścieków, przez wyspecjalizowaną firmę posiadającą wymagane prawem zezwolenie.
 - 13) Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia system odprowadzania wód opadowych i roztopowych (w tym m.in. drenaże, studzienki i inne urządzenia kanalizacyjne, osadniki, zbiorniki retencyjne, a także rowy odwadniające podtorze) należy utrzymywać w dobrym stanie technicznym i w sprawności eksploatacyjnej oraz wykonywać jego okresowe przeglądy. Rowy kolejowe wykonane jako rowy trawiaste (będące urządzeniami wstępnie podczyszczającymi wody opadowe i roztopowe) należy regularnie odmulać, wykaszać trawy oraz usuwać gromadzące się odpady.
 - 14) Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia w sytuacji wystąpienia awarii w tunelu skutkującej np. wylaniem się substancji niebezpiecznych z cysterny kolejowej oraz w sytuacji prowadzenia prac porządkowych w tunelu, zanieczyszczone wody należy zatrzymać w zbiorniku retencyjnym (poprzez zamknięcie odpływu ze zbiornika) i wywieźć taborem asenizacyjnym do oczyszczalni ścieków.
 - 15) Do utrzymania torowiska mogą być stosowane wyłącznie środki ochrony roślin, które nie mają negatywnego wpływu na środowisko.
 - 16) Piezometry należy utrzymywać w sprawności technicznej pozwalającej na pobór próbek wody i pomiar występowania zwierciadła wód podziemnych. Należy regularnie sprawdzać ich stan techniczny, a wszelkie zidentyfikowane awarie należy niezwłocznie usuwać.
 - 17) O planowanych działaniach na terenie obwodu rybackiego, w tym o terminach prac wykonywanych w korytach cieków należy poinformować uprawnionego do rybactwa

w obwodzie rybackim Łososina nr 1 tj. Okręg Polskiego Związku Wędkarskiego w Nowym Sączu.

18) Monitoring drgań na etapie realizacji tunelu należy wykonać poprzez zamontowanie czujnika drgań do konstrukcji budynków znajdujących się nad lub w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanego tunelu i rejestrowanie drgań w trakcie prowadzonych prac. Nie dopuszczać do sytuacji pracy kilku źródeł drgań w tym samym czasie. W przypadku zarejestrowania na budynkach ponadnormatywnych drgań, należy wstrzymać prace. Dalsze prowadzenie prac jest możliwe po zastosowaniu działań minimalizujących, np. zmiany częstotliwości emitowanych drgań, wstrzymanie przejazdów samochodów i maszyn na placu budowy w bezpośrednim sąsiedztwie źródeł drgań itp. Ponadto, w dniach prowadzenia prac związanych z realizacją tunelu oraz przy wykorzystaniu maszyn powodujących drgania, należy przeprowadzić, przed rozpoczęciem prac i po ich zakończeniu wizualny ogląd budynków.

19) Prace związane z realizacją przedsięwzięcia należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym w celu kontroli stanu środowiska przyrodniczego i oceny zgodności wykonywanych prac z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach na etapie realizacji inwestycji, pełniony przez osoby legitymujące się doświadczeniem odpowiednim do zakresu wykonywanego nadzoru, a w szczególności:

a) botanicznym i dendrologicznym:

- kontrola przestrzegania zasad ochrony płatów podmokłych siedlisk przyrodniczych, stanowisk roślin chronionych w trakcie prowadzonych robót,
- kontrola stanu zabezpieczenia zieleni nieprzeznaczonej do wycinki przed wpływem prac budowlanych,
- nadzór nad działaniami mogącymi wpływać na przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Łososina PLH120087 i ich siedliska,
- kontrola stanu siedlisk na etapie budowy tunelu T8,

b) ichtiologicznym:

- kontrola cieków oraz dna i brzegów pod kątem obecności minogów i/lub ryb;
- nadzór w przypadku konieczności prowadzenia prac w okresie tarła i inkubacji ikry,
- nadzór nad działaniami mogącymi wpływać na przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Łososina PLH120087 i ich siedliska,

c) herpetologicznym:

- kontrola zabezpieczenia wykopów przed możliwością uwięzienia w nich zwierząt,
- ustalenie lokalizacji płotków tymczasowych grodzących plac budowy,
- przeniesienie do siedlisk zastępczych,
- kontrola szczelności zabezpieczeń,

d) chiropterologicznym:

- związany z wycinką drzew o pierśnicy powyżej 50 cm, gdzie mogą występować zasiedlone dziuple, kontrola odstającej kory itp.,
- kontrola obiektów przewidzianych do rozbiórki lub modernizacji,

- e) entomologicznym:
 - związany z wycinką drzew o pierśnicy powyżej 50 cm, gdzie mogą występować zasiedlone dziuple, usuwanie zamierającego lub martwego drewna,
 - f) ornitologicznym:
 - związany z wycinką drzew w okresie lęgowym,
 - kontrola terenu w celu określenia ewentualnej obecności czynnych gniazd ptaków.
- 20) Zaplecza budowy, place składowe, bazy materiałowo-sprzętowe, w tym miejsca przeznaczone do tankowania oraz bieżących napraw maszyn i urządzeń, tymczasowe miejsca gromadzenia odpadów oraz substancji chemicznych należy lokalizować:
- a) na terenie kolejowym lub w obrębie terenów przekształconych antropogenicznie, w sposób uwzględniający zasadę minimalizacji zajęcia terenu,
 - b) na terenie utwardzonym i wyposażonym w system ujmowania i odprowadzenia wód opadowych z możliwością ich oczyszczania lub retencjonowania, w przypadku ich ponadnormatywnego zanieczyszczenia w sytuacjach awaryjnych oraz wyposażać w materiały sorpcyjne do neutralizacji ewentualnych wycieków substancji, w tym substancji ropopochodnych,
 - c) poza stanowiskiem roślin chronionych – podrzeń żebrowiec (*Blechnum spicant*) w km 38+200 strona prawa, kukułka Fuchsa (*Dactylorhiza fuchsii*) w km 38+100 strona prawa i mszaka: biczyca trójwębna (*Bazzania trilobata*) w km 38+620 strona prawa – w odległości minimum 50 m,
 - d) poza stanowiskiem roślin chronionych – podrzeń żebrowiec (*Blechnum spicant*) w km proj. ok. 38+200 LK 104 strona prawa, kukułka Fuchsa (*Dactylorhiza fuchsii*) w km proj. ok. 38+100 LK 104 strona prawa i chronionego mszaka: biczyca trójwębna (*Bazzania trilobata*) w km proj. ok. 38+620 LK104 strona prawa – w odległości minimum 50 m.
 - e) poza terenami zadrzewionymi, w odległości minimum 2 m od rzutu korony drzew, które nie są przeznaczone do usunięcia,
 - f) w odległości nie mniejszej niż 50 m od zbiorników wodnych, wałów i brzegów cieków (naturalnych i sztucznych) – rzeka Łososina, potok Dopływ z Sarek, Sowlinka oraz mniejszych – za wyjątkiem zapleczy budowy przy portalach tunelowych (które rozciągać się będzie orientacyjnie od ok. km proj. 38+580 do ok. km proj. 38+880 (przy portalu zachodnim) oraz od ok. km proj. 40+645 do ok. km proj. 40+900 (przy portalu wschodnim). Zaplecza tunelowe dopuszcza się zlokalizować w odległości mniejszej niż 50 m od koryta Łososiny ale jedynie po prawej stronie istniejącego nasypu torowiska LK 104 (aby chronić rzekę Łososinę, która znajduje się po lewej stronie torowiska),
 - g) poza korytami rzek i ich terenami zalewowymi – w odległości min. 50 m,
 - h) poza obszarami wodno-błotnymi – w odległości min. 100 m,
 - i) zlokalizować w odległości co najmniej 200 m od ujęć wód podziemnych, z wyłączeniem ujęć przeznaczonych do likwidacji.

- j) poza terenami, gdzie występują grunty dobrze przepuszczalne, terenami podmokłymi, bagiennymi oraz terenami o wysokim poziomie wód gruntowych,
 - k) poza kolejowymi obiektami inżynieryjnymi umożliwiającymi migrację zwierząt – w odległości min. 100 m.
- 21) Masy ziemi z wykopów wymagające czasowego magazynowania należy lokalizować w odległości nie mniejszej niż 100 m od brzegów cieków. Zabrania się magazynowania ziemi w międzywalu cieków.
- 22) Prace budowlane mogące powodować ingerencję w korytach rzek należy prowadzić w sposób zapewniający zachowanie ich ciągłości biologicznej i hydromorfologicznej, w tym:
- a) prowadzić z zastosowaniem rozwiązań technicznych i organizacyjnych zabezpieczających przed zamulaniem wód powierzchniowych. Na terenach, gdzie prace prowadzone są w pobliżu cieków narażonych na ryzyko zamulenia – hałdy i przyzmy należy zabezpieczać poprzez zastosowanie siatek i mat zabezpieczających,
 - b) prace budowlane, które prowadzone będą bezpośrednio w korycie rzeki Łososiny i jej dopływów prowadzić poza okresem od 1 maja do 15 lipca. W przypadku konieczności prowadzenia prac w okresie tarła i inkubacji ikry prace należy prowadzić pod ścisłym nadzorem ichtiologa,
 - c) na etapie rozbiórki istniejących obiektów inżynieryjnych oraz w trakcie ich budowy koryta cieków zabezpieczyć przed przedostaniem się do nich fragmentów materiałów budowlanych poprzez zastosowanie siatek i mat zabezpieczających,
 - d) prace w obrębie rzeki Łososiny objętej ochroną w ramach sieci Natura 2000 Łososina PLH120087 i jej dopływów należy prowadzić pod nadzorem ichtiologa,
 - e) prace w korytach cieków należy prowadzić poza okresami wezbrań powodziowych, w okresach występowania niskich stanów wody,
 - f) w celu ochrony obszaru Natura 2000 Łososina PLH0087 prace związane z realizacją umocnień, jak np. formowaniem, układaniem narzutu kamiennego należy wykonywać w technologii „z lądu” (ze stanowisk brzegowych), pod nadzorem ichtiologa,
 - g) dojazd sprzętu budowlanego oraz transport materiałów niezbędnych do wykonania robót, prowadzić przy wykorzystaniu istniejących głównych dróg dojazdowych, zjazdów do koryta, lokalnych dróg dojazdowych,
 - h) pojazdy budowy nie powinny naruszyć struktury istniejących odsypisk,
 - i) prace ziemne należy prowadzić jak najwęższym pasem by ograniczyć zniszczenie powierzchni ziemi do minimum. Magazynowana ziemia powinna zostać zabezpieczona przed skutkami erozji wietrznej i wodnej,
 - j) zastosowane rozwiązania techniczne (ingerujące) w brzegi i dna cieków nie mogą mieć wpływu na pogorszenie warunków bytowania organizmów wodnych np. poprzez utrudnianie im wędrówek migracyjnych,

- k) w trakcie prowadzenia robót należy zapewnić ciągłość przepływu wód tak, aby utrzymać niezbędne do bytowania ryb i innych organizmów wodnych warunki środowiska (tj. odpowiednią głębokość i prędkość wody),
 - l) ewentualny urobek pozyskany w trakcie prowadzonych prac w korytach cieków nie może zostać usunięty poza obręb koryta zasadniczego rzeki Łososiny, potoku Dopływ z Sarek, Sowlinka oraz mniejszych. Należy go wykorzystać do zabezpieczenia brzegu oraz dna rzek, a ewentualny nadmiar materiału do wypełnienia wyrw na innych odcinkach tych cieków – w uzgodnieniu z administratorem cieku,
 - m) w przypadku zauważenia w urobku organizmów żywych, należy je niezwłocznie przenieść do rzeki, poza obszar oddziaływania prac, w sposób niepowodujący ich zranienia lub zabicia,
 - n) prace ziemne na brzegach cieków należy wykonywać bez ingerencji maszyn budowlanych w wody rzeki. Profilowanie skarp należy prowadzić z brzegu.
- 23) Dopuszcza się budowę łapacza rumoszu na cieku bez nazwy (dopływ rzeki Łososiny objętej ochroną w ramach sieci Natura 2000 Łososina PLH120087) powyżej projektowanego mostu kolejowego w km proj. ok. 35+579 LK 104, projektowanego mostu drogowego w km ok. 0+831 D2C pod warunkiem:
- a) wybierania z łapacza rumowiska przez zarządcę, przetransportowania i wrzucania rumoszu do koryta rzeki Łososiny w rejonie ujścia cieku bez nazwy, w uzgodnieniu z RDOŚ w Krakowie,
 - b) informowania Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie i Polskiego Związku Wędkarskiego w Nowym Sączu o planowanym opróżnianiu łapacza rumoszu minimum 7 dni wcześniej.
- 24) Dopuszcza się zmianę przebiegu końcowego odcinka cieku bez nazwy w rejonie projektowanego mostu kolejowego C10M w km proj. ok. 36+247 LK104 (dopływ rzeki Łososiny objętej ochroną w ramach sieci Natura 2000 Łososina PLH120087) pod warunkiem:
- a) prowadzenia prac pod nadzorem ichtiologa,
 - b) wszelkie prace związane ze zmianą przebiegu cieku prowadzić przy zachowaniu co najmniej przepływu nienaruszalnego, tak aby zachować ciągłość przepływu i życie biologiczne w cieku,
 - c) prace mogące prowadzić do mącenia wody w rzece Łososinie prowadzić poza okresem tarła i inkubacji ikry brzanki, tj. poza okresem początek maja – koniec lipca,
 - d) prace związane z formowaniem skarp należy wykonywać w technologii „z lądu” (ze stanowisk brzegowych),
 - e) zastosowania umocnień z wykorzystaniem materiałów naturalnych (narzut kamienny, faszyna, humusowanie z obsiewem).
- 25) Należy wygrodzić/oznakować obszar Natura 2000 Łososina PLH120087:
- a) na linii kolejowej nr 104:

- od ok. 35+455 do ok. 35+560 (w km proj. od ok. 41+510 do ok. 41+615 LK 622),
- od ok. 35+830 do ok. 35+860 (w km proj. od ok. 41+885 do ok. 41+915 LK 622),
- od ok. 35+945 do ok. 35+995 (w km proj. od ok. 42+000 do ok. 42+050 LK 622),
- od ok. 36+070 do ok. 36+545 (w km proj. od ok. 42+125 do ok. 42+600 LK 622),
- ok. 36+600 do ok. 36+620,
- od ok. 38+050 do ok. 38+100,
- od ok. 38+320 do ok. 38+370,
- od ok. 38+520 do ok. 38+565,
- od ok. 38+570 do ok. 38+815,
- od ok. 41+135 do ok. 41+395,
- od ok. 39+015 do 39+255,
- od ok. 39+290 do ok. 39+310,

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

- 26) Dopuszcza się umacnianie koryt rzek objętych ochroną w ramach sieci Natura 2000 i ich dopływów wyłącznie w sytuacji uzasadnionej koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa konstrukcji mostu. W pierwszej kolejności należy stosować materiały i technologie naturalne (narzut kamienny, faszyna, żwir, drewno), dopiero gdy warunki techniczne uniemożliwią zastosowanie tego typu rozwiązań, dopuszcza się umacnianie za pomocą pozostałych metod (tutaj: ubezpieczenie dna cieku za pomocą ścieku trapezowego na długości 69 m od km 0+057 – 0+126), przy czym zastosowanie gabionów powinno być całkowicie wykluczone; bez względu na zastosowane umocnienie należy zapewnić możliwość przemieszczania się zwierząt wzdłuż i w poprzek koryta cieku. Ewentualne uszkodzenia struktury koryt i brzegów należy niezwłocznie usunąć i przywrócić do stanu pierwotnego.
- 27) Nie dopuszcza się przekładania koryta rzeki Łososina (PLH120087) objętej ochroną w ramach sieci Natura 2000.
- 28) Obiekty budowlane przeznaczone do rozbiórki i/lub modernizacji, należy poddać kontroli chiropterologa nie później niż na dwa dni przed planowanymi pracami, w celu sprawdzenia, czy nie są one wykorzystywane przez nietoperze jako miejsca schronień letnich i/lub zimowych.
- 29) Wszelkie prace związane z wycinką drzew i krzewów należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. w okresie od 16 października do końca lutego. W przypadku konieczności prowadzenia wycinki w okresie lęgowym ptaków, prace prowadzić pod ścisłym nadzorem ornitologicznym.
- 30) Usunięcie drzew o obwodzie pnia powyżej 50 cm należy prowadzić pod nadzorem: chiropterologa i entomologa – szczególną uwagę należy zwrócić na drzewa dziuplaste, spękania pni oraz odstające fragmenty kory, które mogą być wykorzystywane przez gatunki chronione.

- 31) Drzewa znajdujące się w obrębie inwestycji, nieprzeznaczone do wycinki, należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi lub chemicznymi w następujący sposób:
- a) należy osłonić pnie drzew przy użyciu np. drewnianych listew, tkaniny jutowej lub grubych mat słomianych lub trzcinowych,
 - b) wykopy bezpośrednio przy pniach drzew należy wykonywać ręcznie. Przycięte korzenie należy zabezpieczyć preparatami grzybobójczymi. Odkopane korzenie winny zostać wpuszczone głębiej i zabezpieczone przed wysychaniem lub przed przymrozkami. Wykopy w pobliżu drzew winny zostać niezwłocznie zasypane,
 - c) zabrania się obcinania korzeni szkieletowych drzew, gdyż grozi to zachwianiem statyki drzewa,
 - d) w obrębie rzutu korony nie można magazynować materiałów chemicznych, budowlanych i ziemi z powstałych wykopów, stosować otwartego ognia, lokalizować placów manewrowych i miejsc postoju sprzętu ciężkiego,
 - e) po zakończeniu prac zabezpieczenia drzew należy zdemontować.
- 32) Należy wygrodzić/oznakować podmokłe siedliska przyrodnicze:
- a) łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnus glutinosa-incana*) i olsy źródliskowe 91E0* wzdłuż linii kolejowej nr 104 w km ok.: istn. 34+230 (początek inwestycji) – proj. 34+475, proj. 35+100-35+300, proj. 35+700 – 36+00 (strona prawa), proj. 38+100 – 38+200, proj. 41+000 – 41+400 (strona lewa), proj. 34+650 – 34+750, proj. 42+800 – 42+900, proj. 44+900 – 45+000, proj. 47+000, proj. 47+500 (strona prawa i lewa),
 - 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.
- 33) Należy wygrodzić/oznakować stanowiska roślin chronionych, kolorową taśmą ostrzegawczą:
- a) podrzeń żebrowiec (*Blechnum spicant*) w km proj. 38+200 LK 104 strona prawa,
 - b) kukułka Fuchsa (*Dactylorhiza fuchsii*) w km proj. 38+100 LK 104 strona prawa,
 - dobrze widoczną, kolorową, ostrzegawczą podwójną taśmą rozpiętą pomiędzy słupkami; wysokość słupków min. 90 cm, osadzonych w gruncie na głębokość nie mniejszą niż 20 cm, pod nadzorem botanicznym/fitosocjologicznym.
- 34) Należy wygrodzić/oznakować stanowisko mszaka chronionego, kolorową taśmą ostrzegawczą:
- a) biczycza trójwłóknista (*Bazzania trilobata*) w km proj. 38+620 LK 104 strona prawa,
 - dobrze widoczną, kolorową, ostrzegawczą podwójną taśmą rozpiętą pomiędzy słupkami; wysokość słupków min. 90 cm, osadzonych w gruncie na głębokość nie mniejszą niż 20 cm, pod nadzorem botanicznym/fitosocjologicznym.
- 35) W celu ochrony przed nieumyślnym zabijaniem zwierząt (w tym płazów) w trakcie realizacji przedsięwzięcia:

- a) należy oznakować w widoczny sposób oraz wygrodzić teren inwestycji tymczasowymi płotkami herpetologicznymi na odcinkach od km proj. ok. 34+600 do km proj. ok. 34+800, od km proj. ok. 38+000 do km proj. ok. 38+450 oraz od km proj. ok. 42+600 do km proj. ok. 43+400 LK 104,
- b) w przypadku wystąpienia masowych migracji płazów, należy teren budowy ogrodzić siatką o wysokości 0,5 m i oczkach nie większych niż 0,5 x 0,5 cm, z daszkiem (górnym nawisem). Siatkę należy wkopać w grunt na głębokość nie mniejszą niż 15 cm. Ogrodzenia należy regularnie kontrolować (co najmniej raz w tygodniu) w okresie: marzec – czerwiec i następnie: wrzesień – październik przez specjalistę herpetologa pod kątem ich szczelności, a ewentualne wady należy niezwłocznie usuwać. Po wykonaniu ogrodzeń napotkane płazy i gady przebywające na terenie placu budowy należy wyławiać i przenosić poza jego obszar. Opisane prace należy prowadzić pod nadzorem herpetologa,
- c) należy prowadzić regularne kontrole wykopów, studzienek oraz innych miejsc mogących stanowić pułapki dla zwierząt, a znajdujące się w nich zwierzęta należy niezwłocznie odławiać i przenosić poza teren prowadzonych prac, pod nadzorem przyrodniczym,
- d) należy zabezpieczyć wszelkie głębokie wykopy, studzienki, kolektory, syfony itp. przed dostępem płazów i gadów, i innych drobnych zwierząt; prace należy prowadzić w sposób niepowodujący powstawania zastoisk i zalewisk, które mogą być wykorzystywane przez płazy, jako siedliska lęgowe; nie tworzyć bezwyjściowych pułapek dla zwierząt; w wykopach o wąskim rozstawie, np. pod instalacje kablowe stosować co 50 m punktowe pochylnie, umożliwiające opuszczenie wykopu przez zwierzęta,
- e) należy przeprowadzić kontrole placu budowy w tym przed: niwelacją terenu, likwidacją ewentualnych zastoisk wodnych (w tym powstałych w trakcie realizacji inwestycji), rozbiórką rowów, etc., pod kątem zasiedlenia przez płazy. Zidentyfikowane osobniki, w tym dorosłe, formy rozwojowe i młodociane, wykazane w trakcie kontroli należy przenieść, pod nadzorem herpetologa, poza teren prowadzonych prac, do stanowisk dla nich odpowiednich, biorąc pod uwagę możliwość ich przetrwania we właściwym stanie ochrony na nowym stanowisku, z uwzględnieniem czynników antropogenicznych,
- f) w przypadku wykorzystania szczelnych ścianek do tymczasowego zabezpieczenia terenu należy pozostawić ich elementy ok. 0,5 m nad powierzchnią gruntu, tworząc w ten sposób palisadę ochronną,
- g) prace związane z przebudową/rozbiórką oraz budową nowych obiektów kolejowych winny zapewnić drożność zidentyfikowanych szlaków migracji zwierząt.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o których mowa w art. 72 ust. 1, w szczególności w

projekcie zagospodarowania działki lub terenu lub projekcie architektoniczno-budowlanym, w przypadku decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 UUOŚ:

- 1) Należy zastosować w niżej wymienionej lokalizacji ekrany akustyczne, gwarantujące dotrzymanie standardów akustycznych dla istniejącej zabudowy:

Nazwa	Początek zabezpieczenia [ok. km proj. LK104]	Koniec zabezpieczenia [ok. km proj. LK104]	Długość [m]	Wysokość* [m]	Wysokość od główki szyny** [m]	Typ zabezpieczenia (ekran)	Strona LK104 (L - lewa/P - prawa)
01	34+975	35+071	96	2	1	pochłaniający klasy A3, B3	Prawa
02	35+235	35+680	444	3,5	2	odbijający klasy B3	Prawa
03	35+440	35+571	132	5	4	pochłaniający klasy A3, B3	Lewa
04	35+572	35+586	14	5	4,5	odbijający klasy B3	Lewa
05	35+587	35+809	222	5	4	pochłaniający klasy A3, B3	Lewa
06	35+795	36+039	247	7	-	odbijający klasy B3	Lewa
07	36+043	36+075	32	5	-	pochłaniający klasy A3, B3	Lewa
08	36+455	36+588	125	2	-	pochłaniający klasy A3, B3	Lewa
09	37+653	37+981	330	2,5	1,5	pochłaniający klasy A3, B3	Lewa
10	40+764	40+803	51	4,5	-	pochłaniający klasy A3, B3	Prawa
11	40+807	40+853	63	4,5	-	pochłaniający klasy A3, B3	Prawa
12	41+272	41+383	111	6	3	pochłaniający klasy A3, B3	Lewa
13	41+539	41+667	129	2,5	1,5	pochłaniający klasy A3, B3	Prawa
14	42+233	42+985	751	2	2	odbijający klasy B3	Prawa
15	43+533	44+023	490	2	2	odbijający klasy B3	Lewa
16	44+023	44+187	164	2,5	2,5	odbijający klasy B3	Lewa
17	44+190	44+235	45	2	1	pochłaniający klasy A3, B3	Lewa
18	43+938	44+189	252	2	2	odbijający klasy B3	Prawa
19	44+192	44+257	65	2	1	pochłaniający klasy A3, B3	Prawa
20	44+360	44+585	225	2,5	1,5	pochłaniający klasy A3, B3	Lewa
21	44+363	44+830	468	2	1	pochłaniający klasy A3, B3	Prawa
22	44+829	44+865	35	2,5	2,5	odbijający klasy B3	Prawa
23	45+028	45+418	390	2,5	1,5	pochłaniający klasy A3, B3	Lewa
24	45+042	45+132	90	2,5	1,5	pochłaniający klasy A3, B3	Prawa
25	45+148	45+222	74	2,5	1,5	pochłaniający klasy A3, B3	Prawa
26	45+292	45+370	78	2,5	1,5	pochłaniający klasy A3, B3	Prawa
27	45+426	45+488	62	2,5	1,5	pochłaniający klasy A3, B3	Prawa
28	45+485	45+633	147	2,5	1,5	pochłaniający klasy A3, B3	Prawa
29	45+480	45+699	221	3,5	2,5	pochłaniający klasy A3, B3	Lewa
30	45+727	45+772	45	5	4	odbijający klasy B3	Prawa
31	45+724	45+970	252	5	-	pochłaniający klasy A3, B3	Lewa

32	46+030	46+097	67	4	3	pochłaniający klasy A3, B3	Prawa
33	46+150	46+273	136	5	-	pochłaniający klasy A3, B3	Lewa
34	46+223	46+324	105	3,5	2,5	pochłaniający klasy A3, B3	Prawa
35	46+277	46+404	122	5	-	pochłaniający klasy A3, B3	Lewa
36	46+480	46+516	35	5	-	pochłaniający klasy A3, B3	Lewa
37	46+516	46+616	100	5	-	odbijający klasy B3	Lewa
38	46+510	46+525	15	3,5	2,5	pochłaniający klasy A3, B3	Prawa
39	46+528	46+558	30	3,5	2,5	odbijający klasy B3	Prawa
40	46+559	46+587	28	3,5	2,5	pochłaniający klasy A3, B3	Prawa
41	46+587	46+685	100	2,5	1,5	pochłaniający klasy A3, B3	Prawa
42	46+637	46+698	60	4	4	pochłaniający klasy A3, B3	Lewa
43	46+689	46+710	21	2,5	2,5	odbijający klasy B3	Prawa
44	46+695	46+718	23	2,5	2,5	odbijający klasy B3	Lewa
45	46+712	46+801	90	4	3,5	odbijający klasy B3	Lewa
46	46+716	47+073	356	2,5	1,5	pochłaniający klasy A3, B3	Prawa
47	46+946	47+040	97	4,5	-	pochłaniający klasy A3, B3	Lewa
48	47+161	47+239	75	2,5	-	pochłaniający klasy A3, B3	Lewa
49	47+852	47+934	82	4	3	pochłaniający klasy A3, B3	Lewa
50	47+938	48+125	188	2,5	1,5	pochłaniający klasy A3, B3	Prawa
51	48+132	48+227	95	2,5	2,5	odbijający klasy B3	Lewa
52	48+470	48+595	126	3,5	2,5	pochłaniający klasy A3, B3	Prawa

*) - wysokość określona/zdefiniowana względem poziomu terenu,

**) - wysokość od główki szyny została podana tylko w miejscach, gdzie ekran akustyczny znajduje się w bliskiej odległości w stosunku do linii kolejowej.

- 2) Należy zastosować zabezpieczenia akustyczne w formie tłumików przyszybowych o redukcji hałasu minimum 2dB w następujących lokalizacjach:

L.p.	Początek – koniec zabezpieczenia [ok. km _{proj.}]		Długość zabezpieczenia [m]	Liczba torów
1	41+129	41+540	411	1
2	44+232	44+362	130	1
3	44+658	44+830	172	1
4	47+037	47+170	133	1
5	47+380	47+575	195	1
6	47+691	47+941	250	1
7	48+087	48+132	45	1
8	48+227	48+420	193	1

- 3) Należy zastosować szlifowanie szyn, tory bezстыkowe, podkłady strunobetonowe na podsypce. W tunelu kolejowym T8 dopuszcza się zastosowanie nawierzchni bezpodsypkowej.

- 4) Należy zastosować maty wibroizolacyjne pod torami w następujących lokalizacjach:

Rodzaj maty	Początek – koniec	Długość odcinka na	Uwagi
-------------	-------------------	--------------------	-------

	zabezpieczenia [ok. km _{proj.}]		którym zostaną wykonane zabezpieczenia [m]	
LK 104				
podtłuczniowa	35+700.00	38+733.50	3033,50	-
podpłytowa	38+733.50	40+738.90	2005,40	odcinek tunelowy
podtłuczniowa	40+738.90	48+600.00	7861,10	-
LK 622				
podtłuczniowa	41+045	43+183	2138	-

Wskazane w powyższej tabeli zakresy obejmują również zabudowę mat w torze nr 4 na stacji Tymbark i w torach nr 2 i 3 na stacji Limanowa

- 5) Ze względu na możliwe zmiany zagospodarowania terenu w rejonie przedsięwzięcia, konieczne jest zweryfikowanie na etapie wykonania projektu budowlanego istniejącej zabudowy podlegającej ochronie akustycznej.
- 6) W dokumentacji projektowej należy określić warunki i sposób zagospodarowania mas ziemnych i skalnych usuwanych lub przemieszczanych w związku z realizacją inwestycji.
- 7) Obiekty inżynierskie tj. mosty i przepusty powinny posiadać parametry techniczne umożliwiające swobodne przeprowadzenie wód powodziowych. Konstrukcja tych obiektów oraz ich posadowienie nie mogą powodować zwiększenia zagrożenia powodziowego dla terenów sąsiadujących.
- 8) Rozwiązania projektowe powinny uwzględniać przekroczenie koryta cieku w całości, bez ingerencji w koryto oraz istniejące ubezpieczenia lub zabudowę regulacyjną.
- 9) Przekroczenie cieków instalacjami prowadzonymi w gruncie powinno być realizowane w oparciu o metody bezwykopowe. Przewierty powinny być prowadzone co najmniej na głębokości 1,5 - 2,0 m pod dnem cieku.
- 10) Projektowaną zabudowę koryt należy dostosować do istniejących warunków terenowych i wykonać z jak najszerzym zastosowaniem materiałów pochodzenia naturalnego, m.in. kruszywo i kamień o zróżnicowanej granulacji. Sposób ułożenia materiałów powinien imitować naturalne koryto i różnicować dynamikę przepływu wody.
- 11) Ze względu na dbałość o utrzymanie dobrego stanu hydromorfologicznego należy w przypadku przepustów na ciekach naturalnych zaprojektować rozwiązania umożliwiające niezakłóconą migrację organizmom wodnym.
- 12) Rozwiązania projektowe systemu odwodnienia torowiska i terenów przyległych oraz wprowadzania wód opadowych lub roztopowych do cieków lub urządzeń wodnych powinny uwzględniać zdolność przepustową odbiorników. Przepustowość odbiorników powinna być wykazana za pomocą obliczeń hydrologiczno – hydraulicznych. Niedopuszczalne jest odprowadzanie wód opadowych lub roztopowych „w teren”, tj. do ziemi w sposób niezorganizowany, w tym ze szkodą na

grunty sąsiednie. Nie może również dochodzić do zalewania terenów sąsiednich wodami spływającymi z terenów przyległych, spowodowanego przez odcięcie (na skutek realizacji przedsięwzięcia) możliwości odpływu tych wód do ich dotychczasowych odbiorników.

13) W celu zmniejszenia dopływu chwilowego podczas opadów o dużym natężeniu należy zaprojektować poniższe zbiorniki retencyjne (ZR) jako podziemne:

- a) ZR 36+054 – przed stacją Tymbark, za zbiornikiem znajduje się pompownia P 36+064,
- b) ZR 36+996 – na stacji Tymbark, za zbiornikiem zaprojektowano pompownię P 36+987,
- c) ZR 45+725 – na stacji Limanowa, za zbiornikiem zaprojektowano regulator przepływu,
- d) ZR 46+210 – na stacji Tymbark, za zbiornikiem zaprojektowano pompownię P 46+217.

Jeżeli z obliczeń hydrologiczno – hydraulicznych wyniknie konieczność dodatkowego ograniczenia możliwości odprowadzenia do odbiorników wód opadowych i roztopowych pochodzących z terenu przedsięwzięcia, należy zaprojektować zbiorniki retencyjne poprzedzone osadnikami.

14) W pobliżu tunelu należy zaprojektować zbiornik retencyjny, wyposażony w zawory odcinające odpływ w sytuacji wystąpienia awarii w tunelu skutkującej np. wylaniem się substancji niebezpiecznych oraz w sytuacji prowadzenia prac porządkowych w tunelu. Zanieczyszczone wody mają zostać zatrzymane w zbiorniku retencyjnym (poprzez zamknięcie odpływu ze zbiornika) i wywiezione taborem asenizacyjnym do oczyszczalni ścieków. Pojemność zbiornika retencyjnego ma zapewnić odbiór całej pojemności cysterny kolejowej oraz wód z gaszenia pożaru lub substancji użytej w celu neutralizacji skutków wycieku.

15) Na terenie ochrony pośredniej strefy ochronnej ujęcia wody powierzchniowej z rzeki Łososiny wody opadowe i roztopowe, pochodzące z torów kolejowych oraz dróg powiatowych i mostów na ich ciągach, należy ująć w systemy kanalizacji deszczowej (zamkniętej lub otwartej w postaci rowów izolowanych) wraz z urządzeniami podczyszczającymi w postaci osadników zawieszin.

36) Wszelkie urządzenia (studnie, niecki wpadowe itp.) zlokalizowane na rowach odwadniających, przed ich wylotem do odbiornika, winny być wyposażone w pochylnie umożliwiające wyjście z nich małym zwierzętom (np. płazom, gadom, drobnym ssakom).

37) Urządzenia odwadniające należy zaprojektować tak, aby nie stanowiły pułapek dla zwierząt, poprzez rezygnację z głębokich umocnień dna rowów z zastosowaniem spadku umożliwiającego wydostanie się zwierząt:

- a) rowy ziemne otwarte trawiaste lub umocnione płytkami elementami betonowymi lub kamieniem (np. płytami ażurowymi wypełnionymi humusem, płytkami korytkami, płytami chodnikowymi, brukiem na zaprawie, bystrotoki itp.) o kącie

nachylenia skarp nie większym niż 1:1,5, dopuszcza się lokalnie (z uwagi na ograniczenia wynikające z morfologii i ukształtowania terenu) pochylenie skarp nie większe niż 1:1,

b) rowy kryte (zamknięte), co zapewni niezakłócony ruch zwierząt.

Zostaną zastosowane korytka płytkie o parabolicznym lub łukowym przekroju dna.

38) W przypadku zastosowania przeźroczystych lub półprzeźroczystych ekranów akustycznych (lub takich elementów), dla zapewnienia jak najlepszej widoczności dla ptaków, należy zastosować ekrany z poziomymi, czarnymi pasami o szerokości 2 mm w odstępach 28-30 mm, bądź ekranów z pionowymi pasami koloru białego lub czarnego o szerokości 2 cm w odstępach co 10 cm. Większe odstępy między pasami niż 10 cm są niedopuszczalne.

39) Należy dostosować obiekty inżynieryjne do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt z uwzględnieniem współczynnika ciasnoty względnej w następującej lokalizacji (projektowany kilometr):

a) w km proj. ok. 34+764, 38+338, 0+251 DP1617K dla małych zwierząt $c \geq 0,07$,

b) w km proj. ok. 43+103 dla średnich zwierząt $c \geq 0,7$,

c) w km proj. ok. 38+064, 0+168 D16C dla dużych zwierząt $c \geq 1,5$.

40) Obiekty inżynieryjne wymienione w powyższym punkcie winny zapewnić funkcjonalność ekologiczną przemieszczających się zwierząt, tzn.:

a) należy uzupełnić zagospodarowanie obiektów tak, aby nawiązywały charakterem do typu krajobrazu i siedlisk występujących w obrębie przejść. Istotnym elementem jest maksymalne zachowanie drzew i krzewów jako elementy sprzyjające aktywnemu wykorzystaniu obiektów, bądź w przypadku ubytku wprowadzanie nowej szaty roślinnej, jako właściwe zagospodarowanie terenu umożliwiające korzystanie z przejść,

b) w obszarze przeznaczonym do migracji zwierząt nie mogą znajdować się obiekty odwodnieniowe, które mogłyby utrudniać ich przemieszczanie się i ograniczać możliwości dojścia do przejścia,

c) w przypadku, gdy ciek znajdujący się na powierzchni przejścia jest odbiornikiem zrzutów sieci odwodnieniowej, wszelkie wyloty powinny być skanalizowane (rurociąg) na długości obejmującej strefę dojścia do przejścia.

II. Stwierdzam obowiązek wykonania nasadzeń w następującym zakresie:

Za przeprowadzoną wycinkę drzew i krzewów należy nasadzić drzewa i krzewy w ilości ok. 3 500 szt. drzew oraz należy nasadzić ok. 20 000 m² krzewów. Nasadzenia należy zakończyć do końca 1 roku po ukończeniu budowy. Nasadzenia winny być wykonane (w miarę możliwości) w pobliżu zlikwidowanych zadrzewień, materiałem nasadzeniowym zgodnymi ze składem gatunkowym siedlisk występujących na tym terenie. Nasadzenia kompensacyjne przede wszystkim powinny uzupełniać siedliska nadrzeczne stanowiące przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Łososina PLH120087.

III. Nakładam obowiązek monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w zakresie:

1. Zmian poziomu i jakości wód podziemnych:

1) Przed rozpoczęciem drążenia tunelu, w trakcie drążenia tunelu i co najmniej rok po zakończeniu drążenia należy prowadzić, pod kierunkiem uprawnionego hydrogeologa monitoring zmian poziomu i jakości wód podziemnych w sąsiedztwie projektowanego tunelu T8, co najmniej w istniejących piezometrach oznaczonych: T8H_1, T8H_2, T8H_3, T8H_4 i T8H_5. Zakres monitoringu powinien obejmować:

- a) pomiary poziomu zwierciadła wód podziemnych – co najmniej raz w miesiącu,
- b) pomiary jakości wód podziemnych – co najmniej raz na 6 miesięcy, w zakresie parametrów: przewodność elektrolityczna właściwa (PEW), odczyn pH, indeks nadmanganianowy, indeks fenolowy po destylacji, miedź (Cu), nikiel (Ni), ołów (Pb), cynk (Zn), suma benzyn (C5-C12), suma olejów mineralnych (C12-C35) i indeks oleju mineralnego (C10 – C40), ogólny węgiel organiczny (OWO), wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne (WWA), lotne węglowodory aromatyczne (BTEX), analiza mikrobiologiczna (w tym: Liczba bakterii grupy coli, Liczba Escherichia coli, Liczba Enterokoków).

Zaleca się rozpoczęcie prowadzenia monitoringu minimum rok przed początkiem prac realizacyjnych tunelu (zwłaszcza prowadzenia odwodnienia) w celu uchwycenia sezonowych wahań zwierciadła wód podziemnych. Monitoring zaleca się prowadzić do czasu powrotu wód podziemnych do stanów sprzed realizacji inwestycji lub do jego ustabilizowania na nowym poziomie (różnice w trzech kolejnych pomiarach nie większe niż przewidywane roczne wahania zwierciadła wody) po zakończeniu realizacji inwestycji, jednak nie krócej niż przez rok.

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

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

Raport powinien obejmować: sprawozdanie z przeprowadzonych badań monitoringowych wód podziemnych (studni oraz piezometrów), ocenę wpływu przedsięwzięcia na te wody oraz korzystanie z wód w obszarze oddziaływania (w tym prowadzonego odwodnienia) głębokich wykopów i tunelu oraz ocenę skuteczności przyjętych rozwiązań w zakresie monitorowania i ograniczenia wpływu inwestycji na wody podziemne. Do raportu należy dołączyć wyniki prowadzonych obserwacji i badań. Uzyskane wyniki monitoringu oraz raport należy przechowywać w formie papierowej i elektronicznej przez okres 5 lat liczony od dnia zakończenia realizacji tunelu.

- 2) Przed rozpoczęciem robót budowlanych oraz na etapie realizacji przedsięwzięcia w celu zapewnienia bezpieczeństwa ludności mieszkającej wzdłuż odcinka C LK 104 w zakresie zaopatrzenia w wodę na cele socjalno-bytowe z istniejących studni (ujęć wody), które nie są w bezpośredniej kolizji z trasą linii kolejowej, należy zaprojektować monitoring położenia zwierciadła wody podziemnej w studniach. Zasięg monitoringu powinien obejmować teren, gdzie projektowana linia kolejowa prowadzona będzie w głębokich wykopach, a także w rejonie tunelu kolejowego. W przypadku stwierdzenia zaniku wody w studniach w trakcie budowy, należy podjąć środki zaradcze w postaci odtworzenia lub pogłębienia studni (ujęcia wody), bądź podłączenia nieruchomości do lokalnej sieci wodociągowej.
 2. Ze względu na konieczność zachowania spójności sieci Natura 2000, należy prowadzić monitoring stanu siedlisk pod kątem możliwości obniżenia poziomu wód gruntowych na etapie budowy tunelu T8. W przypadku stwierdzenia zamierania drzew, należy podjąć działania zapobiegawcze.
- IV. Nakładam obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 UWOŚ. Na etapie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko należy:**
1. Zweryfikować rozwiązania zastosowane w rejonie obszarów chronionych akustycznie, w szczególności w zakresie parametrów i kilometrażu zabezpieczeń akustycznych wraz z weryfikacją stanu faktycznego zagospodarowania terenu.
 2. Dokonać weryfikacji i uszczegółowienia rozwiązań zaproponowanych zabezpieczeń przed negatywnym oddziaływaniem wibracji na etapie realizacji przedsięwzięcia.
 3. Dokonać weryfikacji parametrów obiektów inżynierskich, a w odniesieniu do przejść dla zwierząt również przy zachowaniu współczynnika ciasnoty.
 4. Określić wielkość zniszczeń siedlisk i gatunków będących przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 Łososina PLH120087 oraz wielkości oddziaływania na ten obszar z uwzględnieniem oddziaływań skumulowanych związanych z budową innych inwestycji liniowych ingerujących bezpośrednio w siedliska.
 5. Określenie działań minimalizujących i/lub kompensujących wpływ na obszar Natura 2000 Łososina PLH120087.
- V. Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 UWOŚ.**
- VI. Stwierdzam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie dotrzymania standardów jakości środowiska dla ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem, po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić ją w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania do organu ochrony środowiska właściwego do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, a także do organu właściwego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Z uwagi na fakt, że przedmiotowe przedsięwzięcie jest częścią większego projektu pn. „Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej**

linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz” analizę porealizacyjną należy wykonać dla całości inwestycji pn. „Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz”, ze szczególnym uwzględnieniem punktów obliczeniowych, które zostaną zaktualizowane i określone na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

- VII. Charakterystykę przedsięwzięcia przedstawiono w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji.
- VIII. Wykaz szczegółowych celów ochrony określonych dla obszarów Natura 2000 Uroczysko Łopień PLH120078, Łososina PLH120087 oraz dla obszaru Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego PLH120052 przedstawiono w załączniku nr 2 do decyzji.

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

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa) działając przez Pełnomocnika wystąpiła z wnioskiem z dnia 28.10.2020 r. (data wpływu: 03.11.2020 r.), znak: IOS5-4425-7.32.4/2020 do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą *„Modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz na odcinku C Tymbark - Limanowa oraz budowa nowej linii kolejowej nr 622 Podłęże R401 - Tymbark w obrębie stacji Tymbark”*.

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

Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 29 - *„linie kolejowe wchodzące w skład infrastruktury transportu kolejowego transeuropejskiej sieci transportowej, o której mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. I, z późn. zm.)”*, a także przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z:

- § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z rozbudową, przebudową lub montażem przedsięwzięcia wymienionego w § 2 ust. 1 pkt 29,
- § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z rozbudową, przebudową lub montażem przedsięwzięcia wymienionego w § 3 ust. 1 pkt 7 – *„napowietrzne linie elektroenergetyczne o napięciu znamionowym nie mniejszym niż 110kV inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 6”*,
- § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z rozbudową, przebudową lub montażem przedsięwzięcia wymienionego w § 3 ust. 1 pkt 31 – *„instalacje do przesyłu gazu inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 20 oraz towarzyszące im tłocznie lub stacje redukcyjne, z wyłączeniem gazociągów o ciśnieniu nie większym niż 0,5 MPa i przyłączy do budynków; przy czym*

tłocznie lub stacje redukcyjne budowane, montowane lub przebudowywane przy istniejących instalacjach przesyłowych nie są przedsięwzięciami mogącymi znacząco oddziaływać na środowisko”,

- § 3 ust. 1 pkt 60 – „*linie kolejowe inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 29, urządzenia do przeładunku w transporcie intermodalnym, mosty, wiadukty lub tunele liniowe w ciągu dróg kolejowych oraz bocznicę co najmniej z jednym torem kolejowym o długości użytecznej powyżej 1 km*”,
- § 3 ust. 1 pkt 62 – „*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, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody*”,
- § 3 ust. 1 pkt 67 – „*budowle przeciwpowodziowe, w rozumieniu art. 16 pkt 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne, z wyłączeniem przebudowy wałów przeciwpowodziowych polegającej na doszczelnieniu korpusu wałów i ich podłoża w celu ograniczenia możliwości ich rozmycia i przerwania w czasie przechodzenia wód powodziowych, a także regulacja wód*”

rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839 z późn. zm.).

Wnioskodawca zgodnie z art. 69 ust. 1 UWOŚ składając wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia mogącego zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, zamiast raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, złożył kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z wnioskiem o ustalenie zakresu raportu.

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

W związku z powyższym zawiadomieniem z dnia 16 listopada 2020 r., znak: OO.421.3.9.2020.TP Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie poinformował strony o wszczęciu postępowania oraz o możliwości zapoznania się z aktami sprawy. Zawiadomienie zostało wywieszone skutecznie na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie oraz na tablicach ogłoszeń Urzędu Gminy Tymbark, Urzędu Gminy Limanowa oraz Urzędu Miasta Limanowa. Ponadto, informacja o wszczęciu postępowania zamieszczona została w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie. W ww. zawiadomieniu poinformowano, iż o kolejnych etapach postępowania,

zgodnie z art. 49 § 1 k.p.a. strony powiadamiane będą poprzez udostępnianie pism (obwieszczeń, zawiadomień) w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Krakowie.

Następnie pismem z dnia 17 listopada 2020 r., znak: OO.421.3.9.2020.TP tut. Organ zwrócił się do Małopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Krakowie oraz do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o opinię w sprawie ustalenia zakresu raportu dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Małopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Krakowie wydał opinię sanitarną znak: NS.9022.10.135.2020 z dnia 29 grudnia 2020 r. (data wpływu: 04.01.2021 r.) w której stwierdził, iż raport należy wykonać w pełnym zakresie, zgodnie z wymaganiami określonymi w art. 66 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko ze szczególnym uwzględnieniem wpływu inwestycji na zdrowie ludzi.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wyraził opinię z dnia 31 grudnia 2020 r. (data wpływu 31.12.2020 r. - epuap), znak: KR.RZŚ.435.260.2020.MK, że raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia należy wykonać w pełnym zakresie, zgodnie z wymaganiami określonymi w art. 66 UUOŚ, w sposób umożliwiający dokonanie analizy i oceny bezpośredniego i pośredniego wpływu tego przedsięwzięcia na wody powierzchniowe i podziemne oraz na cele środowiskowe, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne, jednocześnie wskazując szereg zagadnień, które powinny zostać przeanalizowane w raporcie.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie postanowieniem znak: OO.421.3.9.2020.TP z dnia 13 stycznia 2021 r. ustalił zakres raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Następnie zgodnie z art. 69 ust. 4 UUOŚ postanowieniem znak: OO.421.3.9.2020.TP z dnia 29 stycznia 2021 r. zawiesił postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, do czasu przedłożenia przez Wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Przy piśmie z dnia 7 grudnia 2022 r. (data wpływu: 8 grudnia 2022 r.), znak: IRR3/7.2234.6.2022.IRE-01378-I wnioskodawca przedłożył raport o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko (dalej cytowane jako „raport ooś”). W związku z tym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie postanowieniem znak: OO.421.3.9.2020.TP z dnia 16 grudnia 2022 r. podjął zawieszone postępowanie. Ponadto Inwestor w powyższym piśmie zwrócił się o korektę nazwy przedsięwzięcia w sposób następujący: *„Modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz na odcinku C Tymbark - Limanowa oraz budowa nowej linii kolejowej nr 622 Podłęża R401 - Tymbark w obrębie stacji Tymbark”*.

Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 8 UUOŚ przez ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko rozumie się postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia, obejmujące w szczególności: weryfikację raportu o

oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, uzyskanie wymaganych ustawą opinii i uzgodnień, zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu.

Po weryfikacji raportu ooś wraz z załącznikami Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie pismami znak: OO.421.3.9.2020.TP z dnia 20 stycznia 2023 r. oraz z dnia 13 marca 2023 r. wezwał Inwestora do wyjaśnień merytorycznych. Przy pismach z dnia 24 lutego 2023 r., znak: IRR3/7.2234.3.2023.IRE-01378-I oraz z dnia 6 kwietnia 2023 r., znak: IRR3/7.2234.3.2.2023.IRE-01378-I pełnomocnik inwestora złożył wyjaśnienia.

Inwestor w toku postępowania dokonał korekt i doszczegółowienia przebiegu przedsięwzięcia przedkładając stosowne dokumenty. Nastąpiło doszczegółowienie rozwiązań projektowych wynikające z uzyskanych warunków technicznych oraz uzgodnień międzybranżowych, teren na którym będzie realizowane przedsięwzięcie uległ niewielkiej zmianie. W związku z powyższym przedłożono zaktualizowane mapy z zakresem realizacji i oddziaływania przedsięwzięcia, stanowiące załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Następnie pismem z dnia 20 kwietnia 2023 r., znak: OO.421.3.9.2020.TP tut. Organ zwrócił się do Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o wyrażenie opinii oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o uzgodnienie warunków realizacji dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Małopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Krakowie wydał opinię sanitarną znak: NS.9022.7.11.2023 z dnia 7 maja 2023 r. (data wpływu: 10.05.2023 r.) w której pozytywnie zaopiniował w zakresie sanitarnohigienicznym warunki realizacji przedsięwzięcia.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie przy piśmie z dnia 31 maja 2023 r., znak: KR.RZŚ.4900.27.2023.AB zwrócił się do RDOŚ w Krakowie jako organu prowadzącego postępowanie o wezwanie Inwestora do uzupełnienia i doprecyzowania informacji zawartych w raporcie ooś. W związku z tym tut. Organ przy piśmie z dnia 5 czerwca 2023 r., znak: OO.421.3.9.2020.TP wezwał Inwestora do uzupełnienia raportu ooś w zakresie wskazanym w piśmie Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie. Dokumentacja została uzupełniona przy piśmie z dnia 20 czerwca 2023 r., znak: IRR3/7.2234.3.3.2023.IRE-01378-I i przekazana przez RDOŚ w Krakowie do Dyrektora RZGW w Krakowie przy piśmie z dnia 21 czerwca 2023 r., znak: OO.421.3.9.2020.TP.

W związku z obszernym uzupełnieniem raportu ooś Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie pismem z dnia 23 czerwca 2023 r., znak: OO.421.3.9.2020.TP ponownie wystąpił o opinię do Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego. Małopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Krakowie przy piśmie z dnia 13 lipca 2023 r., znak: NS.9022.7.11.2023 poinformował, że po zapoznaniu się z przedłożonymi uzupełniającymi materiałami wydana opinia z dnia 8 maja 2023 r., znak: NS.9022.7.11.2023 pozostaje aktualna.

Postanowieniem z dnia 10 lipca 2023 r., znak: KR.RZŚ.4900.27.2023.AB Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia w wariantcie 4 oraz określił warunki realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia uwzględniające konieczność ochrony wód podziemnych i powierzchniowych, wskazał wymagania dotyczące ochrony wód konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 UWOŚ oraz narzucił konieczność monitorowania wód podziemnych. Większość warunków wskazanych w uzgodnieniu Dyrektora RZGW została ujęta w katalogu warunków określonych przez tut. organ, natomiast warunki takie jak:

- *„należy stosować sprawny technicznie sprzęt budowlany i transportowy. Sprzęt ten należy regularnie sprawdzać w celu wyeliminowania zagrożenia zanieczyszczeniem gruntu i wód, w wyniku wycieku substancji;*
- *odprowadzanie wód pochodzących z odwodnienia obiektów lub wykopów budowlanych oraz wód opadowych i roztopowych pochodzących z miejsc postoju sprzętu budowlanego i transportowego (zlokalizowanych na terenie zapleczy budowy i baz materiałowo-sprzętowych), do wód lub do ziemi, powinno być realizowane na zasadach i zgodnie z warunkami określonymi w przepisach odrębnych;*
- *odpady powstające w trakcie realizacji przedsięwzięcia należy gromadzić selektywnie, w wyznaczonych do tego celu miejscach, w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo-wodne przed zanieczyszczeniem. Odpady te należy sukcesywnie przekazywać podmiotom posiadającym wymagane prawem zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami;*
- *zaplecza budowy należy wyposażać w kontenerowe sanitariaty gromadzące ścieki bytowe w szczelnych zbiornikach. Należy zapewnić regularne opróżnianie tych zbiorników i wywóz ścieków do oczyszczalni, przez wyspecjalizowaną firmę posiadającą wymagane prawem zezwolenie;*
- *ścieki bytowe z obiektów związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego należy odprowadzać do urządzeń kanalizacyjnych lub do bezodpływowych zbiorników (systematycznie opróżnianych przez wyspecjalizowaną firmę posiadającą wymagane prawem zezwolenie),”*

wynikają z przepisów odrębnych, m.in. z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. Nr 47, poz. 401), ustawy z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1469), ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1478), ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1587 z późn. zm.), w związku z tym nie ma konieczności powielania ich w rozstrzygnięciu niniejszej decyzji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie zgodnie z art. 33 UWOŚ obwieszczeniem z dnia 12 lipca 2023 r., znak: OO.421.3.9.2020.TP zamieszczonym na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej tutejszego organu oraz na tablicach ogłoszeń Urzędu

Gminy Tymbark, Urzędu Gminy Limanowa oraz Urzędu Miasta Limanowa zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu. W obwieszczeniu podano do publicznej wiadomości informację o prowadzonym postępowaniu, w tym o możliwości składania uwag i wniosków przez przedstawicieli społeczeństwa wskazując jednocześnie 30-dniowy termin ich składania, tj. od 18 lipca 2023 r. do 16 sierpnia 2023 r. Poinformowano społeczeństwo o formie składania uwag i wniosków i o konsekwencjach złożenia uwag i wniosków z uchybieniem wyznaczonego terminu.

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

W toku postępowania, pismem z dnia 24 sierpnia 2023 r., znak: OO.421.3.9.2020.TP poinformowano strony o możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań zgodnie z art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – k.p.a. Do organu nie wpłynęły żadne uwagi, ani też zastrzeżenia stron.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 ustawy UUOŚ właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony. Nie dotyczy to jednak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla linii kolejowej oraz drogi publicznej. Niemniej jednak w zakresie przedmiotowego przedsięwzięcia przewidziano również regulację wód, przebudowę napowietrznych linii elektroenergetycznych o napięciu znamionowym nie mniejszym niż 110kV oraz przebudowę instalacji do przesyłu gazu i dla tego rodzaju przedsięwzięć dokonano analizy następujących planów zagospodarowania przestrzennego:

- uchwała nr XXIII/172/05 Rady Gminy Tymbark z dnia 31 marca 2005 roku w sprawie: uchwalenia Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Tymbark (Dz. Urzędowy Wojew. Małopolskiego Nr 322, poz. 2418 z dnia 14.06.2005r. z późn. zmianami),
- uchwała nr XXXIII/199/2004 Rady Miasta Limanowa z dnia 10 grudnia 2004 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Limanowa w obrębie granic administracyjnych miasta z wyłączeniem terenu osiedla „MARSA (Dz. Urz. Wojew. Małopolskiego z 2004 r. Nr 443 poz. 5084 z późn. zmianami),
- uchwała nr LV/320/2006 Rady Miasta Limanowa z dnia 25 sierpnia 2006 roku w sprawie: uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Limanowa w obrębie granic administracyjnych miasta, z wyłączeniem terenu osiedla „Marsa”,
- uchwała nr XXVIII/199/2008 Rady Miasta Limanowa z dnia 30 grudnia 2008 roku w sprawie: uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Limanowa w obrębie granic administracyjnych miasta z wyłączeniem terenu osiedla „MARSA”,
- uchwała nr L/337/2010 Rady Miasta Limanowa z dnia 25 czerwca 2010 roku w sprawie: uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta

- Limanowa w obrębie granic administracyjnych miasta z wyłączeniem terenu osiedla „MARSA”,
- uchwała nr XXVII/160/2012 Rady Miasta Limanowa z dnia 24.04.2012 roku w sprawie: uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Miasta Limanowa w obrębie granic administracyjnych miasta z wyłączeniem terenu osiedla „MARSA”.
 - uchwała nr XXXVIII/239/2012 Rady Miasta Limanowa z dnia 27.12.2012 roku w sprawie: uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Miasta Limanowa w obrębie granic administracyjnych miasta z wyłączeniem terenu osiedla „MARSA”.
 - uchwała nr XXIV.177.2016 Rady Miasta Limanowa z dnia 29.03.2016 roku w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Miasta Limanowa w obrębie granic administracyjnych miasta z wyłączeniem terenu osiedla „MARSA”.
 - uchwała nr XXIV.178.2016 Rady Miasta Limanowa z dnia 29.03.2016 roku w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Miasta Limanowa w obrębie granic administracyjnych miasta z wyłączeniem terenu osiedla „MARSA”,
 - uchwała nr IV.23.19 Rady Miasta Limanowa z dnia 25 stycznia 2019 r. w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Miasta Limanowa w obrębie granic administracyjnych miasta z wyłączeniem terenu osiedla „MARSA”,
 - uchwała nr XIII.73.19 Rady Miasta Limanowa z dnia 30 sierpnia 2019 r. w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Miasta Limanowa w obrębie granic administracyjnych miasta z wyłączeniem terenu osiedla „MARSA”,
 - uchwała nr XVIII.103.19 Rady Miasta Limanowa z dnia 29 listopada 2019 r. w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Miasta Limanowa w obrębie granic administracyjnych miasta z wyłączeniem terenu osiedla „MARSA”,
 - uchwała nr XLV.296.21 Rady Miasta Limanowa z dnia 27 sierpnia 2021 r. w sprawie: uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Miasta Limanowa w obrębie granic administracyjnych miasta z wyłączeniem terenu osiedla „MARSA” dla terenów położonych przy ul. Rzecznej i Skrudlak,
 - uchwała nr XLV.295.21 Rady Miasta Limanowa z dnia 27 sierpnia 2021 r. w sprawie: uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Miasta Limanowa w obrębie granic administracyjnych miasta z wyłączeniem terenu osiedla „MARSA” dla terenu w rejonie działek nr 191 i 193 (obręb 6),
 - uchwała nr XLVI.303.21 Rady Miasta Limanowa z dnia 24 września 2021 r. w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Miasta

Limanowa w obrębie granic administracyjnych miasta z wyłączeniem terenu osiedla „MARSA”.

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

Linia kolejowa nr 104 Chabówka – Nowy Sącz na analizowanym odcinku C Tymbark - Limanowa (od ok. km istn. 34+493 do ok. km istn. 49+822) jest linią drugorzędną, jednotorową o znaczeniu państwowym. Na rozpatrywanym odcinku jest to linia niezelektryfikowana. Prędkość konstrukcyjna wynosi 80 km/h. W stanie istniejącym maksymalna prędkość dla składów wagonowych i pociągów towarowych wynosi 30 km/h. Analizowany odcinek od km istn. ok. 36+000 do km istn. ok. 49+822 należy do sieci transportowej TEN-T.

W raporcie ooś inwestor przedstawił wariant W4 (W2/W6) jako wariant wybrany do realizacji oraz warianty alternatywne W1, W3 oraz W5. Główne cechy odróżniające od siebie warianty to zakładana prędkość maksymalna oraz liczba torów w przypadku wariantu alternatywnego W5. Inwestor przy porównywaniu wariantów kierował się warunkami ekonomicznymi i środowiskowymi, ale także koniecznością postępu technicznego, który ma znaczenie z uwagi na konkurencyjność inwestycji w stosunku do innych środków transportu. Jako wariant realizacyjny wskazany został przez Inwestora wariant W4 (W2/W6), ponieważ przy jego wyborze pociągi osiągać będą najwyższe prędkości spośród analizowanych wariantów, przy jednoczesnym zajęciu terenu jak w wariantach alternatywnych W1 i W3, co przekłada się na względy ekonomiczne przedsięwzięcia. Ponieważ wszystkie warianty zakładają taką samą lokalizację linii kolejowej wynikającą przede wszystkim z faktu, że linia ta została poprowadzona w głównej mierze po istniejącym śladzie linii kolejowej nr 104, to wszystkie oddziaływania na etapie budowy i eksploatacji niezależnie od wariantu inwestycji będą do siebie zbliżone. Różnica w oddziaływaniach na etapie budowy będzie związana głównie z zajętością terenu i czasem realizacji. Natomiast na etapie eksploatacji oddziaływanie wszystkich wariantów będzie podobne, ponieważ niezależnie od prędkości czy liczby torów założenia co do czynników determinujących wpływ na środowisko, to jest liczby kursujących pociągów, rodzajów pociągów i liczba osób nimi podróżujących, są takie same.

Powyższe wynika z analizy wielokryterialnej, gdzie najkorzystniejszym wariantem z punktu widzenia środowiska okazał się wariant W4 (tożsamy z wariantami alternatywnymi W2 i W6) osiągając najmniejszą liczbę punktów (0,75 punktu), co oznacza, że jego stopień oddziaływania na środowisko (określony jako średnia ważona) jest najmniejszy spośród rozpatrywanych w raporcie ooś wariantów. Najmniej korzystnym wariantem okazał się wariant alternatywny W5, którego stopień oddziaływania został oceniony jako najwyższy (0,84 punktu). Warianty alternatywne W1 i W3 pod względem stopnia oddziaływania na środowisko osiągnęły ocenę 0,78. Istotnym czynnikiem społecznym, który został uwzględniony w przeprowadzonej analizie wielokryterialnej jest kwestia zwiększenia dostępności transportu kolejowego. W przypadku wariantu realizacyjnego W4 (W2/W6) oraz wariantu alternatywnego W5 oceniono, że oba warianty w największym stopniu będą realizować cele inwestycji jakimi są m.in. skrócenie czasu jazdy pociągów, zwiększenie dostępności transportu

kolejowego (wariant W4 poprzez skrócenie czasu przejazdu a wariant W5 poprzez budowę dwóch torów). W przypadku realizacji wariantu alternatywnego W5 będzie on miał większy wpływ na środowisko przyrodnicze niż wariant W4 ze względu na większą zajętość terenu niezbędnego do realizacji inwestycji, a tym samym większe przekształcenie powierzchni terenu, zniszczenie siedlisk i likwidację stanowisk chronionych gatunków roślin niż w wariantcie realizacyjnym W4. Z powyższych względów wariant W4 uznano za wariant najkorzystniejszy.

W raporcie o oś przedstawiono również analizę oddziaływania na środowisko w przypadku zaniechania realizacji przedsięwzięcia, nazwaną wariantem bezinwestycyjnym (W0) – nie był to wariant alternatywny, a jedynie wariant pokazujący skutki dla środowiska w przypadku nie zrealizowania inwestycji.

Przedmiotowa linia kolejowa nr 104 na odc. C od km proj. ok. 34+366 (km istn. ok. 34+493) do km proj. ok. 35+449 pozostanie linią niezelektryfikowaną, drugorzędną, jednotorową, od km proj. ok. 35+449 do rozjazdu TM13 linią zelektryfikowaną, drugorzędną, jednotorową, a od rozjazdu TM13 (km proj. ok. 37+150) do granicy odcinka (km proj. ok. 48+600) będzie linią zelektryfikowaną, magistralną jednotorową. Układ torów szlakowych oraz głównych zasadniczych w planie zaprojektowano dla prędkości maksymalnej pociągów pasażerskich $V_{pmax} = 60-160$ km/h oraz prędkości pociągów towarowych $V_{tmax} = 60-100$ km/h. Prędkość na przejeździe kolejowym w km istn. 35+507 pozostanie jak w stanie istniejącym.

Nowo budowana linia kolejowa nr 622 w obrębie st. Tymbark będzie linią zelektryfikowaną, magistralną, jednotorową. Układ torów szlakowych oraz głównych zasadniczych w planie zaprojektowano dla prędkości maksymalnej pociągów pasażerskich $V_{pmax} = 100-140$ km/h oraz prędkości pociągów towarowych $V_{tmax} = 100$ km/h. Tor linii kolejowej nr 622 przechodzi w linię kolejową nr 104 w km proj. ok. 37+138 (km proj. LK 104).

Zakres torowy planowany do realizacji na LK 104 obejmuje odcinek od km proj. ok. 34+366 do km proj. ok. 48+600 (od km istn. ok. 34+493 do km istn. ok. 49+822). Początek modernizacji znajduje się w km proj. 34+600 (km istn. ok. 34+727), natomiast w km proj. 34+366 (km istn. ok. 34+493) znajduje się początek robót torowych związanych z przebudową przejazdu kolejowo-drogowego w ok. km istn. 34+507. Zakres prac torowych obejmuje również budowę nasypu kolejowego wraz z warstwą ochronną (bez ułożenia nawierzchni torowej) dla LK 622 od km proj. ok. 34+832 (40+886 LK622) do km proj. ok. 34+974 (41+030 LK622).

W związku z trudnymi warunkami terenowymi oraz ograniczeniami związanymi z zakresem przebudowy układu torowego część trasy zostanie poprowadzona w tunelu kolejowym T8 w okolicach miejscowości Tymbark i Piekietko (ok. km proj. 38+745 – 40+715 o długości teoretycznej, czyli mierzonej od początku do końca stropu tunelu - ok. 1970 m) oraz na moście kolejowym w miejscowości Limanowa (ok. km proj. 43+103 o długości ok. 2178 m).

Zakres prac w ramach inwestycji na tzw. starotorzu (tj. teren po dotychczasowym przebiegu linii kolejowej nr 104, gdzie nie będą już przebiegać tory kolejowe) obejmuje rozbiórkę istniejącej nawierzchni linii kolejowej (m.in. szyny, prowadnice, odbojnice, przytwierdzenia, podkłady, tłuczeń, oznakowanie) wraz z częściową rozbiórką podtorza, rozbiórkę peronów, istniejących ramp i placów ładunkowych. Zakres przedsięwzięcia

obejmuje również uporządkowanie i przeprofilowanie (wyrównanie) korony starotorza po dokonanych rozbiórkach infrastruktury. Starotorze będzie stanowiło teren zielony lub zostanie zagospodarowane w inny sposób.

Przedsięwzięcie zakłada przebudowę peronów na szlakach i stacjach na LK 104 wraz ze zmianą ich wysokości. Na st. Tymbark i st. Limanowa projektuje się po jednym peronie wyspowym i jednym jednokrawędziowym oraz na PO Koszary jeden peron jednokrawędziowy. Planuje się likwidację przystanków osobowych Piekiełko i Łososina Górna

W ramach przedsięwzięcia planuje się również rozbudowę skrzyżowań jednopoziomowych linii kolejowej z drogami, likwidację przejazdów kolejowo-drogowych, budowę nowych dróg równoległych w związku z likwidacją przejazdów kolejowo-drogowych, budowę skrzyżowań dwupoziomowych wraz z rozbudową/budową dróg, przebudowę/rozbudowę istniejących dróg równoległych do linii kolejowej w związku z korektą przebiegu układu torowego oraz likwidacją przejazdów kolejowo-drogowych, budowę dróg do nastawni i placów ładunkowych w km proj. ok. 36+300 oraz 46+200, budowę dojazdów do projektowanych peronów w rejonie stacji Tymbark w km 36+864 LK 104, nowego przystanku osobowego Koszary w km 41+030 LK 104 oraz stacji Limanowa w km 45+999 LK 104 a także budowę dojazdów do projektowanych przejść pod torami w km proj. ok. 36+960, 44+444, 45+138, 46+025 LK 104. Funkcję przejścia bezkolizyjnego będzie pełnił również most kolejowy w km proj. ok. 47+515 LK 104. W związku z przebudową i budową linii kolejowej nr 104 i 622 przejazdy kolejowo-drogowe zostaną dostosowane do wymogów wynikających z obowiązujących przepisów. W ramach przedsięwzięcia przewiduje się rozbudowę przejazdów lub ich likwidację wraz z odtworzeniem istniejącej nawierzchni drogi, poboczy oraz chodników w przypadku ich występowania.

W ramach przedsięwzięcia planowana jest ponadto budowa obiektów kubaturowych: nastawnia Tymbark w km proj. 36+909 LK 104, nastawnia Limanowa w km proj. 45+890 LK 104.

W ramach inwestycji przewiduje się wykonanie robót budowlanych w zakresie rozbiórki budynków będących w złym stanie technicznym bądź kolidujących z rozwiązaniami projektowymi. Do rozbiórki przewiduje się około 13 obiektów/zespołów obiektów zlokalizowanych w terenie zamkniętym oraz około 48 obiektów/zespołów obiektów poza terenem zamkniętym (w tym ok. 12 budynków mieszkalnych).

Z uwagi na kolizję z rozwiązaniami projektowymi planuje się przeniesienie kapliczek zlokalizowanych: w km istn. ok. 34+904 (km proj. ok. 34+773) LK nr 104 na dz. nr ewid. 768 obr. Zawadka, gmina Tymbark; w km istn. ok. 35+223 (km proj. ok. 35+087) LK nr 104 na dz. nr ewid. 854/1, obr. Podłopień, gmina Tymbark; w km istn. ok. 46+192 (km proj. ok. 45+159) LK nr 104 na dz. nr ewid. 7/5 obr. 6, gmina Limanowa (miasto); zlokalizowanej w km istn. 49+236 (km proj. 48+098) LK nr 104 na dz. nr ewid. 1012/1, 1015, 1016 obr. 6, gmina Limanowa (miasto).

W ramach przedsięwzięcia planuje się budowę 6 nowych mostów drogowych, 7 mostów kolejowych, 3 wiaduktów kolejowych oraz 1 wiaduktu drogowego. Zaprojektowany w km ok. 43+103 most kolejowy będzie obiektem 59-cio przęsłowym podzielonym na 35 sekcji.

Szerokość obiektu wyniesie ok. 8,51 m. Wysokość pod obiektem wyniesie, w zależności od lokalizacji, od ok. 2,88 m do ok. 17,68 m. Ponadto w ramach inwestycji zostaną wybudowane ściany oporowe, przepusty kolejowe, przepusty drogowe. W ramach inwestycji istniejące obiekty inżynieryjne zostaną również przebudowane lub zlikwidowane.

Dwa spośród obiektów inżynieryjnych, dla których przewidziane są prace, figurują w gminnej i wojewódzkiej ewidencji zabytków, są to:

- przewidziany do rozbiórki przepust kolejowy na cieku wodnym w km istn. ok. 35+058 (oznaczenie T5 na mapie uwarunkowań środowiskowych),
- przewidziany do rozbiórki i budowy most kolejowy na rzece Łososinie w km proj. ok. 38+064 LK 104 (km istn. ok. 38+216) (oznaczenie T13 na mapie uwarunkowań środowiskowych).

Dodatkowo jeden zabytek znajdujący się w gminnej i wojewódzkiej ewidencji zabytków przewidziany jest do przebudowy (most kolejowy na cieku Dopływ z Sarek w km proj. ok. 34+764 (km istn. ok. 34+897) oznaczony na mapie uwarunkowań środowiskowych jako T3).

W ramach przedsięwzięcia będą przebudowane istniejące linie wysokiego napięcia WN110 kV relacji SE Łososina – SE Stróża oraz SE Łososina – SE Gorzków. W odniesieniu do linii relacji SE Łososina – SE Stróża planuje się wymianę jednego słupa na wyższy w celu zachowania wymaganej normą odległości linii elektroenergetycznej od torów oraz sieci trakcyjnej, natomiast linia WN relacji SE Łososina – SE Gorzków w rejonie skrzyżowania z przebudowywaną linią kolejową zostanie przebudowana z napowietrznej na linię kablową. Szczegółowy zakres oraz sposób przebudowy linii elektroenergetycznych będzie wynikał z warunków i uzgodnień z gestorem sieci. Planuje się również przebudowę linii niskiego i średniego napięcia.

W zakresie sieci trakcyjnej przewiduje się elektryfikację linii kolejowej nr 104 od km proj. 35+449 do granicy odcinka (km proj. ok. 48+600) oraz pełną elektryfikację linii kolejowej nr 622).

Wzdłuż linii kolejowej nr 104 oraz LK 622 planuje się budowę i instalację systemów teleinformatycznych oraz urządzeń sterowania ruchem kolejowym (SRK).

Zaprojektowano przebudowę gazociągu wysokiego ciśnienia w km proj. ok. 41+272 modernizowanej LK 104. Długość odcinka przebudowywanej stalowej sieci DN200 wyniesie ok. 35,0 m. Dla gazociągu wyznaczono strefę kontrolowaną 6,0 m tj. po 3 metry od osi gazociągu. Maksymalne ciśnienie gazu 6,3 MPa.

Obecnie powierzchnia zajmowanej nieruchomości, czyli powierzchnia terenu kolejowego (w granicach planowanego przedsięwzięcia w ramach linii kolejowej nr 104) wynosi ok. 34,81 ha. Zajętość terenu na potrzeby realizacji inwestycji w wariantcie wybranym do realizacji W4 (W2/W6) wyniesie ok. 210,82 ha.

Trwała zajętość terenu spowodowana będzie m.in. budową obiektów kubaturowych, budową obiektów inżynieryjnych (w tym m.in. tunelu), budową dróg, przebudową skrzyżowań, budową fragmentu trasy LK 104 w nowym przebiegu oraz dobudową ponad 2 kilometrowego odcinka nowej linii nr 622. Część linii kolejowej nr 104 została poprowadzona w nowym śladzie, tj. od ok. km proj. 38+650 do ok. km proj. 40+900 (na długości około 2,250

km), od ok. km proj. 42+700 do ok. km proj. 43+450 (na długości około 0,750 km), od ok. km proj. 47+100 do ok. km proj. 47+450 (na długości około 0,350 km), od ok. km proj. 48+000 do ok. km proj. 48+580 (na długości około 0,580 km). Długość LK 104 na odcinku C w nowym przebiegu wynosić będzie ok. 3,93 km, co stanowi około 28% z całkowitej długości projektowanej LK 104, na której prowadzone będą prace torowe i wynoszącej ok. 14,03 km.

Początkowy odcinek C linii kolejowej nr 104 od km proj. ok. 34+974, będzie równoległy do planowanych torów nowej linii nr 622, aż do stacji Tymbark, gdzie LK 622 kończy swój bieg w km proj. ok. 37+138.

Planowane przedsięwzięcie przebiega przez tereny przekształcone antropogenicznie, zurbanizowane z zabudową mieszkaniową oraz przez tereny rolne i leśne. Tereny zurbanizowane to przede wszystkim tereny leżące w granicach miasta Limanowa z charakterystycznym dla miejskiego zagospodarowaniem terenu. Zwarta zabudowa występuje również w rejonie przebiegu linii kolejowej przez wieś Tymbark. Poza granicami miasta Limanowa i wsi Tymbark w sąsiedztwie linii występuje rzadsza zabudowa z pojawiającymi się polami uprawnymi i lasami. W przypadku istniejącej linii kolejowej nr 104 jak i odcinka nowo budowanej linii kolejowej nr 622 planowane przedsięwzięcie będzie realizowane głównie na terenie dotychczas wykorzystywanym jako tereny linii kolejowej oraz częściowo na nowych terenach. Zajęcie nowego terenu będzie wynikało głównie z konieczności przebudowy istniejącej i budowy nowej infrastruktury w tym m.in. zmiana biegu trasy LK 104 w okolicy likwidowanego p. o. Piekietko – budowa tunelu T8 na odcinku około 1,970 km, przebudowy układów drogowych, sieci wodociągowych, kanalizacyjnych, gazowych czy budowy 2 placów ładunkowych. Obszar znaczącej korekty przebiegu obejmie rejon miejscowości Mordarka (miejsce styku przedmiotowej linii kolejowej z odcinkiem D relacji Limanowa – bocznica Klęczany).

Podczas realizacji przedsięwzięcia wykorzystywana będzie energia związana z koniecznością pracy sprzętu budowlanego oraz oświetlenia placów budowy. Energia pobierana będzie z istniejących sieci lub ewentualnie ze spalinowych przewoźnych agregatów prądotwórczych. Szacunkowa ilość wykorzystywanej energii elektrycznej na etapie realizacji uzależniona jest od wielu czynników, m.in. od wyboru technologii robót. W związku z tym na tym etapie jest niemożliwe oszacowanie wykorzystywanej energii w fazie realizacji planowanego przedsięwzięcia.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia zużycie energii będzie wiązało się przede wszystkim z zasilaniem trakcji, zasilaniem urządzeń sterowania ruchem kolejowym, ogrzewaniem rozjazdów, a także zapewnieniem oświetlenia obiektów wykorzystywanych przez pasażerów. Zużycie energii elektrycznej na etapie eksploatacji może wzrosnąć w porównaniu ze stanem istniejącym, co spowodowane będzie koniecznością zasilania urządzeń o większej mocy – bilans mocy zapotrzebowanej zostanie sporządzony na kolejnym etapie prac projektowych.

W fazie realizacji przedsięwzięcia głównymi emitarami zanieczyszczeń powietrza będą poruszające się w obrębie terenu realizacji przedsięwzięcia pojazdy: pojazdy ciężarowe, ciężki sprzęt budowlany (koparki, ładowarki) oraz samochody osobowe. Budowa tego rodzaju

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

W trakcie prowadzenia prac budowlanych należy ograniczyć emisję nieorganizowaną zanieczyszczeń pyłowych w następujący sposób:

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

Na etapie eksploatacji emisje zanieczyszczeń do powietrza pojawiać się będą głównie w wyniku ścierania się wstawek hamulcowych i okładek hamulców tarczowych oraz ścierania się powierzchni tocznych szyn. Emisja z tych źródeł będzie pomijalna i nieistotna z punktu wpływu na powietrze atmosferyczne w obrębie planowanego przedsięwzięcia. Linia będzie w pełni zelektryfikowana w związku z tym nie będą wprowadzane do powietrza zanieczyszczenia z lokomotyw spalinowych za wyjątkiem prac manewrowych w obrębie stacji Tymbark i Limanowa.

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

Hałas emitowany podczas etapu realizacji inwestycji będzie pochodził przede wszystkim z wykorzystywanych urządzeń oraz prowadzonych prac przygotowania terenu i montażu elementów przedsięwzięcia. Równoważny poziom hałasu w danym rejonie prac związany będzie z ilością równocześnie pracujących urządzeń, ich mocą akustyczną oraz czasem ich pracy. Poziom mocy akustycznej wykorzystywanych urządzeń będzie mieścił się w granicach $L_{WA} = 105-115$ dB. Wzdłuż analizowanego odcinka linii kolejowej, zabudowa mieszkaniowa położona jest w bliskiej odległości. Z przeprowadzonych obliczeń akustycznych autor analizy wyciągnął wnioski, że prace powodować będą uciążliwość akustyczną na obszarach mieszkalnych zlokalizowanych nawet w odległości do 150 m. Dużej uciążliwości (izolinia

$L_{AeqD}=70$ dB) można się spodziewać na terenach zlokalizowanych w odległości do 40 m od przedmiotowej linii, czyli w odległości, w której znajduje się część zabudowy chronionej. Biorąc pod uwagę średnią wartość izolacyjności akustycznej właściwej przegrody budowlanej ekspozowanej na hałas - ok. 30 dB oraz poziom przy elewacji najbliższych budynków ok. 70 dB, należy spodziewać się wewnątrz pomieszczeń poziomów rzędu 40 dB. Należy jednak zaznaczyć, że hałas emitowany podczas etapu realizacji inwestycji jest krótkotrwały i ma charakter lokalny, a przedstawiona analiza została dokonana dla założeń skrajnie niekorzystnych. W przypadku zwiększenia prędkości posuwania się prac (krótszy czas emisji w danym rejonie budowy), zmniejszenia równocześnie pracujących urządzeń oraz zmniejszenia mocy akustycznej urządzeń zasięg uciążliwości akustycznej będzie mniejszy. Sytuacja taka będzie miała charakter lokalny, tymczasowy i wyłącznie w porze dnia (o ile pozwoli na to technologia prowadzenia robót) oraz ustanie wraz z zakończeniem robót. Mając na uwadze powyższe tut. Organ nałożył na inwestora warunek, że prace budowlane, w tym transport materiałów budowlanych, w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej (godz. 6:00 – 22:00), za wyjątkiem prac, których przerwanie nie jest możliwe ze względów technologicznych. Zaznaczyć należy jednak, że prowadzenie prac budowlanych w godzinach nocnych nie może być traktowane jako reguła - zastosowanie tego odstępstwa musi być poparte względami technologicznymi. Ponadto, jako środki minimalizujące emisję hałasu w czasie budowy proponuje się stosowanie urządzeń o niskiej emisji hałasu do środowiska oraz stosowanie wyłącznie sprawnych technicznie środków transportu i urządzeń z atestami o niskiej emisji dźwięku, tj. sprzętu m. in. o korzystnych parametrach akustycznych. W uzasadnionych przypadkach można zastosować lokalne, indywidualne ekranowanie wrażliwych obiektów przenośnymi ekranami akustycznymi.

Hałas emitowany na etapie eksploatacji linii kolejowej generowany będzie głównie w miejscu styku stalowego koła składu z główką szyny. Poziom wyemitowanej energii akustycznej zależy od rodzaju składu, jego prędkości oraz natężenia ruchu. Znaczący wpływ ma także rodzaj torów po jakich poruszają się dane składy. Na podstawie danych otrzymanych od inwestora autor analizy akustycznej przeprowadził obliczenia przy zastosowaniu holenderskiej metody prognozowania hałasu szynowego, „Reken en Meetvoorschrift Railkverkeerslawaai (RMR) 1996”. W tym celu wykorzystano program SoundPLAN 8.2, posiadający moduły służące do wprowadzania danych, ich kontroli oraz modyfikacji, generowania numerycznej mapy terenu, jak również wprowadzania parametrów ruchu kolejowego i warunków meteorologicznych. Parametry niezbędne do obliczeniowego wyznaczenia wielkości emisji hałasu kolejowego to: liczba pojazdów szynowych, kategoria pojazdów szynowych, prędkość i rodzaj ruchu pociągów, rodzaj torowiska. Obliczenia wykonano na numerycznym modelu terenu odzwierciedlającym istniejący teren oraz teren projektowanej inwestycji.

Prognozowane dobowe natężenie ruchu pociągów na rok 2030 dla linii 622 to 36 pociągów osobowych i 28 pasażerskich dalekobieżnych w porze dziennej oraz 10 pociągów towarowych w godzinach nocnych. Natomiast dla linii 104 to 40 pociągów osobowych (36 + 4 retro) i 28 pasażerskich dalekobieżnych w porze dziennej oraz 10 pociągów towarowych w

godzinach nocnych. Prędkość (w zależności od odcinka projektowanej linii) dla pociągów pasażerskich przyjęto od 60 do 160 km/h a dla pociągów towarowych od 60 do 96 km/h.

Głównym dodatkowym źródłem hałasu uwzględnianym w analizie oddziaływania skumulowanego są drogi obciążone dużym ruchem. W związku z tym w analizach hałasu uwzględniono drogę wojewódzką DW 965 oraz DK28. Poniżej zaprezentowano natężenia ruchu dla 2030 roku:

- DW 965 odcinek Młynne Limanowa 8823 poj./dobę,
- DK 28 odcinek Kasina Wielka Limanowa do DW 965 9690 poj./dobę,
- DK 28 odcinek Limanowa przejście do granicy miasta 25851 poj./dobę.

W wyniku uzyskanych analiz akustycznych wykazano przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu od analizowanej linii kolejowej dla terenów objętych ochroną akustyczną. W związku z powyższym zaprojektowano ekrany akustyczne oraz tłumiki przy szynowe o poziomie redukcji hałasu toczenia minimum – 2 dB. Konieczność zastosowania ekranów akustycznych jako ochronę przed ponadnormatywnym oddziaływaniem akustycznym tut. Organ wskazał w warunku nr I.3.1. niniejszej decyzji natomiast konieczność montażu tłumików została określona w warunku nr I.3.2. Oprócz powyższych zabezpieczeń, w ramach planowanej inwestycji zastosowane zostaną metody ograniczania hałasu u źródła, poprzez zastosowanie nowej technologii torowiska, tj. szyn bezстыkowych oraz podkładów betonowych na podsypce. Ponadto szyny będą poddane szlifowaniu w celu usunięcia nierówności co również wpłynie na zmniejszenie hałasu. Konieczność ograniczania hałasu u źródła została wskazana w warunku nr I.3.3. decyzji. Dodatkowo, w wyniku planowanego wdrożenia wymogów Rozporządzenia Komisji (UE) Nr 1304/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy — hałas”, zmieniające decyzję 2008/232/WE i uchylające decyzję 2011/229/UE, zakłada się, że dla roku 2025 nastąpi efekt redukcji hałasu kolejowego, wynikający z wymiany starszego taboru na nowoczesny (przewidywana redukcja hałasu o ok. 3 dB). W związku z powyższym rzeczywisty hałas może być niższy od prognozowanego.

Jak wykazano w analizie akustycznej stanowiącej załącznik do raportu oddziaływania na środowisko po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych przy nowo projektowanej linii kolejowej nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu dla terenów podlegających ochronie przed hałasem. Jednak w celu weryfikacji przyjętych w raporcie założeń, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie nałożył na Inwestora konieczność przeprowadzenia pomiarów weryfikujących oddziaływanie w zakresie emisji hałasu w ramach analizy porealizacyjnej, przeprowadzonej po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania. Powyższe pozwoli na sprawdzenie, czy obliczenia zawarte w raporcie, przyjęte prognozy ruchu i lokalizacja infrastruktury kolejowej spełnią wymagania w zakresie ochrony środowiska, czy też będzie konieczność wprowadzenia dodatkowych zabezpieczeń lub utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania. W związku z tym, że przedmiotowy odcinek C jest częścią większego projektu pn. *„Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz”* analiza porealizacyjna będzie wykonana dla całości inwestycji pn.

„Budowa nowej linii kolejowej Podtęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz” ze szczególnym uwzględnieniem wskazanych poniżej punktów receptorowych w których obliczona wartość LA_{eq} dla pory nocnej na analizowanym odcinku C waha się w okolicach wartości dopuszczalnej 56 dB:

Lp.	Nr receptora	Kilometraż proj. LK 104	Strona	Odległość od torów [m]
1.	30	35+833	L	38
2.	33	35+948	L	61
3.	51	36+503	L	41
4.	53	36+531	L	36
5.	93	40+786	P	67
6.	94	40+823	P	44
7.	97	40+878	P	79
8.	103	41+205	P	60
9.	105	41+323	P	84
10.	106	41+388	P	77
11.	108	41+420	L	65
12.	109	41+440	L	70
13.	114	41+478	L	83
14.	119	41+894	L	99
15.	121	42+037	L	111
16.	186	43+497	L	64
17.	279	45+320	P	39
18.	313	45+591	L	28
19.	320	45+800	L	73
20.	364	46+878	P	11
21.	401	47+464	L	50
22.	425	48+345	L	81

Na etapie prowadzenia prac budowlanych może wystąpić negatywne oddziaływanie w postaci emisji drgań związane z pracą środków transportu, maszyn kolejowych, drogowych i sprzętu ciężkiego. Praca walców wibracyjnych w odległości mniejszej niż 20 m od budynków i innych obiektów murowanych (szczególnie przy zagęszczaniu sztywniejszych warstw podbudowy linii) może grozić uszkodzeniem tych obiektów. Wpływ oddziaływania drgań i wibracji na ludzi opisano na podstawie opracowania pt. „Ochrona przed wibracjami drogowymi”, autorstwa M. Kossakowskiego. Dokument ten wskazuje, iż dopuszczalny próg percepcji podczas oddziaływania wibracji na ludzi ma miejsce w granicach do 10 m od źródła wzbudzeń. Natomiast przy odległościach większych niż 20 m od źródła drgań organizm ludzki praktycznie nie odczuwa wibracji spowodowanych pracą urządzeń budowy. Na wielkość uciążliwości będzie miał wpływ czas i organizacja realizacji procesu inwestycyjnego, praca wielu maszyn i urządzeń prowadzona jednocześnie. Z tego względu Wykonawca zobowiązany jest zastosować takie rozwiązania, które wyeliminują lub ograniczą do minimum wpływ drgań

na otoczenie. W związku z tym, że na tym etapie baza maszynowo – sprzętowa oraz podejście technologiczne do robót budowlanych nie są znane wykonawca raportu oś zapropował wymagania, które bezwzględnie będą stosowane w celu minimalizacji oddziaływania drgań:

- niezbędne będzie przeprowadzenie analizy wpływu drgań na etapie realizacji w sposób zindywidualizowany dla danego planowanego rodzaju robót przed przystąpieniem do nich,
- wykonawca proponuje środki minimalizujące - dokona kwalifikacji z uwagi na parametry wibracyjne stosowanej przez niego technologii robót – obiektów koniecznych do monitorowania i przeprowadzi ich przegląd stanu technicznego przed realizacją inwestycji, z wykonaniem dokumentacji fotograficznej, oznaczeniem istniejących uszkodzeń, skalibruje ich wielkość w sposób umożliwiający weryfikację ich propagacji w czasie z uwagi na przyczynę/wpływ związany i niezwiązany z procesem inwestycyjnym,
- wykonawca robót budowlanych na etapie realizacji inwestycji stosować będzie maszyny i urządzenia w dobrym stanie technicznym, prowadząc roboty przy ich użyciu z wykorzystaniem bezpiecznych poziomów intensywności energii ich pracy, które wyznaczane będą na poletkach doświadczalnych w funkcji odległości od obiektów wrażliwych, a prace te prowadzone będą przy ciągłym monitoringu drgań jako potwierdzenie na dołożenie wszelkich starań w celu zapewnienia bezpieczeństwa budowli i ludzi oraz dla możliwości ujawnienia ewentualnych innych źródeł drgań niezwiązanych z przedmiotową inwestycją, które mogą występować także czasowo lub stale, jako niezależne od procesu budowy tło wibracyjne terenu objętego inwestycją.
- w przypadku doprowadzenia do degradacji Wykonawca robót będzie zobowiązany usunąć powstałe usterki.

Innym źródłem drgań będzie drążenie tunelu. W przypadku realizacji tunelu metodą konwencjonalną (dotyczy to w tym przypadku tunelu głównego T8 oraz tunelu ewakuacyjnego położonego po południowej stronie tunelu głównego) powstawać będą tzw. wstrząsy. W tym przypadku ochronę przed oddziaływaniem drgań na konstrukcję najbliższych budynków stanowi m.in. odpowiednie projektowanie robót strzałowych. Ładunki materiałów wybuchowych będą tak dobierane, aby szkodliwe drgania sejsmiczne nie objęły swoim zasięgiem budynków. Dokładna wielkość ładunków wybuchowych oraz określenie lokalizacji punktów pomiarowych drgań wskazane zostanie w projekcie technologicznym przez Wykonawcę robót budowlanych na etapie realizacji adekwatnie do technologii, którą zastosuje przyszły wykonawca.

W celu minimalizacji oddziaływań na najbliższych budynkach (zidentyfikowanych w fazie projektu wykonawczego objętych strefą drgań), zostanie umieszczony trójkierunkowy geofon. Geofon to urządzenie służące do rejestrowania drgań i przetwarzania ich na impulsy elektryczne. Progi drgań, których należy przestrzegać w przypadku budynków, są następujące:

a) dla częstotliwości odcięcia 30 Hz:

- próg ostrzegawczy: 5 mm/s,
- próg kontraktowy: 8 mm/s,

b) dla częstotliwości odcięcia 80 Hz:

- próg ostrzegawczy: 10 mm/s,
- próg kontraktowy: 15 mm/s.

W przypadku przekroczenia progu ostrzegawczego inżynier wstrzyma prace a wykonawca dostosuje metodę, aby utrzymać wartości poniżej progu.

W przypadku użycia materiałów wybuchowych pomiary zostaną przeprowadzone w 2 fazach:

- a) faza 1 (przed odstrzałem): przeprowadza się wstępny wybuch próbny w celu określenia chwilowego ładunku wybuchowego, który umożliwi nie przekroczenie progów.
- b) faza 2: monitorowanie drgań podczas prac ziemnych; pomiary drgań są wykonywane dla każdego wybuchu, gdy tunel znajduje się w pewnej odległości od budynków, która zostanie określona podczas wstępnych wybuchów próbnych (faza 1).

Na etapie realizacji adekwatnie do technologii, którą zastosuje wykonawca w przypadku drgań gruntu generowanych przy konwencjonalnych metodach drążenia tunelu, z wykorzystaniem materiałów wybuchowych lub młotów zaprojektuje i wykona monitoring drgań, (stosowanie jednocześnie bezpośredniego monitorowania drgań budynków poprzez instalację czujników drganiowych na każdym budynku znajdujących się nad lub w bezpośrednim sąsiedztwie linii danego tunelu na całym odcinku oraz pośredniego, czyli monitorowanie drgań budynków poprzez instalację czujników drganiowych wzdłuż projektowanej linii kolejowej w tunelu). Obserwacje będą prowadzone na podstawie programu opracowanego przed rozpoczęciem budowy.

Eksplatacja linii kolejowych, z uwagi na charakter przenoszonych obciążeń przez poruszające się pojazdy szynowe, stanowi źródło drgań, które przenosząc się do gruntu propagują fale w kierunku środowiska. W wyniku przeprowadzonej analizy dokonano identyfikacji pasm drgań generowanych przez układ torowy i zaproponowano maty wibroizolacyjne podtłuczniowe (poza tunelem) i podpłytkowe (w tunelu). Łącznie maty wibroizolacyjne zostaną zastosowane na długości ok. 15 038 m (w tym 12,900 km na LK 104).

Mając na względzie powyższe tut. organ wprowadził do niniejszej decyzji warunków dotyczące ograniczenia oddziaływania drgań na środowisko polegający na konieczności prowadzenia monitoringu drgań na etapie realizacji tunelu, a także zastosowania mat wibroizolacyjnych na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia. Biorąc jednak pod uwagę, że w chwili obecnej inwestor nie posiada szczegółowych informacji na temat bazy sprzętowej, informacji na temat szczegółowych rozwiązań projektowych a także technologii, którą zastosuje przyszły wykonawca do budowy i drążenia tunelu T8 niezbędne jest na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko powtórnie przeanalizowanie oddziaływania drgań na środowisko.

Ze względu na przebieg linii po nowym śladzie oraz budowę dróg dojazdowych (w tym przebudowę dróg), konieczna będzie zmiana ukształtowania koryt cieków. Korekta przebiegu cieków będzie się wiązać z kształtowaniem przekroju podłużnego i poprzecznego koryta, jednakże będzie to miało charakter lokalny, więc nie przewiduje się wpływu na zmianę stosunków wodnych. W przypadku, gdy prace wymagać będą czasowej zmiany przebiegu cieku, roboty budowlane należy prowadzić przy wykorzystaniu ścianek szczelnych bądź

przepustów przy zachowaniu co najmniej przepływu nienaruszalnego, a w przypadku gdy w naturalnych warunkach w cieku nie jest on zachowany przeprowadzenie przepływu w całości. W ramach przedsięwzięcia projektowane są następujące korekty trasy cieków na dłuższych odcinkach:

- w rejonie mostu kolejowego w km proj. 36+247 LK 104 korekta przebiegu koryta cieku b.n. (wg MPHP) na długości ok. 190 m,
- w rejonie przepustu kolejowo-drogowego w km proj. 37+863 LK 104 korekta przebiegu koryta cieku b.n. (wg MPHP) na długości ok. 240 m,
- w rejonie przepustu kolejowego w km proj. 40+888 LK 104 korekta przebiegu cieku b.n. (wg MPHP) na długości ok. 200 m,
- w rejonie przepustu kolejowego w km proj. 41+573 LK 104 korekta przebiegu cieku b.n. (wg MPHP) na długości ok. 100 m,
- w rejonie mostu kolejowego w km proj. 47+515 LK 104 korekta przebiegu koryta cieku b.n. (wg MPHP) na długości ok. 155 m.

W ramach prac hydrotechnicznych wstępnie planuje się konserwację i/lub reprofilację oraz oczyszczenie koryt cieków/rowów. Dla odcinków cieków, w których charakter przepływu – spadek podłużny może powodować rozmycie dna lub skarp, zakłada się ich umocnienie materiałami naturalnymi lub elementami prefabrykowanymi (w zależności od prędkości występujących w korycie. Cieki będą umocnione z wykorzystaniem materiałów naturalnych (narzut kamienny, faszyna, humusowanie z obsiewem) tam, gdzie będzie to możliwe. Jako działanie minimalizujące zaplanowano m.in., że koryta cieków zostaną zabezpieczone przed przedostaniem się do nich fragmentów materiałów budowlanych - poprzez zastosowanie siatek i mat zabezpieczających. Podczas wykonywania prac w obrębie koryta cieku zostaną zastosowane rozwiązania chroniące wody powierzchniowe przed zanieczyszczeniem. Prace związane z formowaniem, układaniem narzutu kamiennego zaleca się wykonywać w technologii „z brzegu” (o ile umożliwiają to warunki terenowe), nie przewiduje się konieczności wjazdu sprzętu budowlanego i transportowego w obręb koryta oraz wody płynącej. Dopuszcza się prowadzenie prac w korycie cieku wyłącznie w sytuacji braku możliwości prowadzenia prac z brzegu. Prace w korytach cieków będą prowadzone poza okresami wezbrań powodziowych, w terminach charakteryzujących się występowaniem niskich stanów wód. Czas prowadzenia prac w obrębie koryta oraz dopływ zawiesiny do wód będzie ograniczony do minimum.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje budowę tunelu kolejowego T8 jednotorowego w rejonie miejscowości Tymbark i Piekietko, który składać się ma z tunelu głównego oraz tunelu ewakuacyjnego. Drążenie tunelu głównego i tunelu ewakuacyjnego ma być realizowane metodą konwencjonalną, która ma obejmować:

a) pierwszy etap budowy, na czole:

- drążenie polegające na wykonaniu otworów do założenia materiałów wybuchowych i odspojenie urobku metodą strzałową lub użycie koparek mechanicznych w słabych skałach;
- usunięcie urobku;

- montaż obudowy wstępnej (śrub, dźwigarów kratowych lub żeber stalowych, wykonanie betonu natryskowego) w zależności od warunków gruntowych i zachowania geomechanicznego;

b) drugi etap budowy, w odległości od czoła:

- umieszczenie nieprzepuszczalnej membrany;
- umieszczenie końcowej obudowy betonowej.

Na etapie budowy tunelu, przechwycenie wód podziemnych, dopływających do tunelu przez instalacje odwodnieniowe, spowoduje zmniejszenie zasobów wód podziemnych, co może skutkować zmniejszeniem zasobów eksploatacyjnych ujęć, zlokalizowanych poniżej projektowanego tunelu. Ponadto na odcinkach, gdzie będą wykonywane zabiegi iniekcyjne górotworu, mające na celu ich uszczelnienie i wzmocnienie, może dojść do zmiany poziomu i kierunków przepływu wód podziemnych, lokalnego piętrzenia wód podziemnych oraz wzrostu spadków hydraulicznych.

Na potrzeby realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia sporządzona została w styczniu 2021 r. *„Dokumentacja hydrogeologiczna określająca warunki hydrogeologiczne ... dla zadania pn. „Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark / Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz – Etap I: prace przygotowawcze” odcinek C - Linia kolejowa 104 od km 34.600 do km 48.600”*. Dokumentacja hydrogeologiczna została wykonana zgodnie z Projektem robót geologicznych dla określenia warunków hydrogeologicznych dla ww. zadania, zatwierdzonym przez Marszałka Województwa Małopolskiego decyzją z dnia 30.03.2020 r. znak: ST-IX.7.430.11.2020.KŻ. oraz dodatkiem Nr 1 do Projektu robót geologicznych, zatwierdzonym przez Marszałka Województwa Małopolskiego decyzją z dnia 30.10.2020 r. znak SR-IX.7430.52.2020.KŻ. Roboty geologiczne dla przedmiotowego przedsięwzięcia polegały na wykonaniu 10 otworów hydrogeologicznych H1, H2, H3, H4 i H5 oraz T8H_1, T8H_2, T8H_3, T8H_4 i T8H_5, w miejscach gdzie istnieje słabe rozpoznanie podłoża otworami archiwalnymi oraz dodatkowo w sąsiedztwie projektowanych obiektów inżynierskich. W celu określenia warunków hydrogeologicznych rejonu wzdłuż projektowanej inwestycji dokonano szczegółowego kartowania hydrogeologicznego z elementami sozologicznymi w pasie o szerokości 500 m wzdłuż linii kolejowej (po 250 m z każdej ze stron), a na obszarze obejmującym teren ochrony pośredniej strefy ochronnej ujęcia wody powierzchniowej z rzeki Łososiny, pas ten został rozszerzony do 500 m od strony, która sąsiaduje z tym obszarem. W ramach kartowania dokonano pomiarów 84 studni ujmujących wody z pierwszego poziomu wodonośnego.

Według *„Dokumentacji hydrogeologicznej ...”* w bezpośrednim sąsiedztwie odcinka C LK 104 występują liczne udokumentowane ujęcia wód podziemnych oraz wód powierzchniowych. Ujęcia te służą do poboru wód na potrzeby powszechnego zaopatrzenia w wodę użytkowników na terenie gminy Tymbark oraz gminy i miasta Limanowa, jak również stanowią pojedyncze studnie lub zespoły studni pobierające wody w ramach szczególnego korzystania z wód dla zakładów produkcyjnych czy usługowych (np. zakład produkcji soków i napojów Tymbark i Okręgowa Spółdzielnia Mleczarska w Tymbarku). Istotną rolę odgrywają studnie wiercone stanowiące główne źródło poboru wody dla celów produkcji soków i

napojów firmy Tymbark MWS Sp. z o.o. Zespół urządzeń ujmujących wody podziemne składa się z 17 studni zlokalizowanych w miejscowościach Tymbark i Piekietko oraz ujęcia wód powierzchniowych z rzeki Łososiny w km 39+570 w miejscowości Tymbark. Dla ww. ujęć wody zostały wyznaczone strefy ochronne obejmujące teren ochrony bezpośredniej.

Natomiast zapotrzebowanie na wodę dla miasta Limanowa zaspokajane jest głównie z ujęcia wody powierzchniowej z rzeki Łososiny w km 33+513 zlokalizowanego w miejscowości Limanowa, dla którego ustanowiona została strefa ochronna obejmująca teren ochrony bezpośredniej i teren ochrony pośredniej. Dodatkowo na terenie objętym kartowaniem stwierdzono występowanie licznych studni kopanych ujmujących wody z pierwszego, czwartorzędowego poziomu wodonośnego, stanowiących zaopatrzenie w wodę budynków mieszkalnych i gospodarczych w miejscach, gdzie nie występuje sieć wodociągowa oraz stanowiące dodatkowe ujęcie wód. Na terenie miejscowości Tymbark i Limanowa występuje gminna i miejska sieć wodociągowa. Natomiast na pozostałym terenie, szczególnie w miejscach rozproszonych, czy zabudowy zlokalizowanej na zboczach, brak jest możliwości zaopatrzenia w wodę lokalnych mieszkańców. Mieszkańcy korzystają z przydomowych studni kopanych, ujmujących pierwszy poziom wodonośny, związany z czwartorzędownymi utworami aluwialnymi lub też czwartorzędownym poziomem sączeniowym występującym na stokach.

Na odcinku projektowanego tunelu T8 ryzyko zanieczyszczenia wód podziemnych może być prawdopodobne na etapie budowy, czy awarii, ponieważ podczas normalnej eksploatacji linii kolejowej wody pochodzące z odwodnienia oraz wody odciekowe prowadzone będą rurociągiem do portali. Podczas drążenia tunelu dojdzie do przerwania poziomów wodonośnych, co skutkować będzie napływem wody do wyrobiska, a sama metoda wykonania tunelu (przy użyciu środków strzałowych) doprowadzi do zmian przebiegi sieci spękań i szczelin ośrodka skalnego, o nieokreślonym zasięgu oddziaływania (zależnym głównie od tektoniki górotworu i wielkości wzbudzanych wybuchów i drgań). Przerwanie poziomów wodonośnych może doprowadzić do zaniku wód głównie w studniach wierconych, w mniejszym stopniu w studniach kopanych.

W „Dokumentacji hydrogeologicznej” przedstawiono zalecane działania ochronne podzielone na etapy: projektowania, budowy i eksploatacji, a także zalecenia dotyczące prowadzenia monitoringu jakości wód podziemnych. W Aneksie nr 3 do raportu uszczegółowiono propozycję zaleceń dotyczących prowadzenia monitoringu wód w trakcie drążenia tunelu kolejowego. Zalecono, aby w trakcie drążenia tunelu kolejowego T8 prowadzić monitoring zmian poziomu i jakości wód podziemnych w sąsiedztwie projektowanego tunelu, w istniejących piezometrach oznaczonych: T8H_1 (39+050), T8H_2 (39+340), T8H_3 (39+955), T8H_4 (40+635) i T8H_5 (40+740). Zakres monitoringu ma obejmować:

- pomiary poziomu zwierciadła wód podziemnych – co najmniej raz w miesiącu,
- pomiary jakości wód podziemnych – co najmniej raz 6 miesięcy, w zakresie parametrów: przewodność elektrolityczna właściwa (PEW), zapach, odczyn pH, indeks nadmanganianowy, indeks fenolowy po destylacji, miedź (Cu), nikiel (Ni), ołów (Pb), cynk (Zn), suma benzyn (C5-C12), suma olejów mineralnych (C12-C35) i indeks oleju

mineralnego (C10 – C40), ogólny węgiel organiczny (OWO), wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne (WWA), lotne węglowodory aromatyczne BTEX), analiza mikrobiologiczna.

Badania należy prowadzić przed, w trakcie i po zakończeniu inwestycji. Zaleca się rozpoczęcie prowadzenia monitoringu minimum rok przed początkiem prac realizacyjnych tunelu (zwłaszcza prowadzenia odwodnienia) w celu uchwycenia sezonowych wahań wód podziemnych. Monitoring zaleca się prowadzić do czasu powrotu wód podziemnych do stanów sprzed realizacji inwestycji lub do ustabilizowania zwierciadła na nowym poziomie (różnice w trzech kolejnych pomiarach nie większe niż przewidywane roczne wahania zwierciadła wody) po zakończeniu realizacji inwestycji, nie krócej jednak niż przez rok.

Ww. propozycje monitoringu zostały uwzględnione w sentencji niniejszej decyzji. Dodatkowo uzupełniono zakres monitoringu o następujące zapisy: monitoring wód podziemnych należy prowadzić pod kierunkiem uprawnionego hydrogeologa. Pomiary poziomu zwierciadła wód podziemnych oraz pobory próbek do badań jakości wód przypadające w tych samych miesiącach powinny być prowadzone równocześnie. Od rozpoczęcia drążenia tunelu corocznie (do końca I kwartału) przez okres realizacji obiektu i rok po zrealizowaniu tunelu, należy sporządzać raport z monitoringu i przekazywać go Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska, Dyrektorowi Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Krakowie. Raport powinien obejmować: sprawozdanie z przeprowadzonych badań monitoringowych wód podziemnych (studni oraz piezometrów), ocenę wpływu przedsięwzięcia na wody oraz korzystanie z wód w obszarze oddziaływania (w tym prowadzonego odwodnienia) głębokich wykopów i tunelu oraz ocenę skuteczności przyjętych rozwiązań w zakresie monitorowania i ograniczenia wpływu inwestycji na wody podziemne. Do raportu należy dołączyć wyniki prowadzonych obserwacji i badań. Uzyskane wyniki monitoringu oraz raport należy przechowywać w formie papierowej i elektronicznej przez okres 5 lat liczony od dnia zakończenia realizacji tunelu.

W ramach przedsięwzięcia planuje się budowę odwodnienia projektowanych układów torowych wraz z peronami i wiatami, układów drogowych, odwodnienie obiektów inżynierskich, w tym projektowanych przejść podziemnych, odebranie wód z odwodnienia tunelu kolejowego oraz tunelu ewakuacyjnego.

Odwodnienie torów ma być zapewnione przez odpowiednio ukształtowane normatywne spadki poprzeczne i podłużne górnych warstw podtorza kierujące wody opadowe do projektowanych rowów przytorowych po skarpach na teren inwestycji lub do odwodnienia wgłębnego. W przypadku zastosowania odwodnienia wgłębnego wody opadowe z krótkich odcinków дренаżu kierowane będą do kanałów zbierających, zwanych zbieraczami, skąd głównymi kanałami odwadniającymi wyprowadzane będą poza układ torowy. W zależności od ukształtowania terenu w miejscu wyprowadzenia wód poza układ torów, wody opadowe będą zagospodarowane przez odprowadzenie ich do cieków naturalnych, rowów lub kanałów deszczowych. Rowy torowe planuje się wykonać jako przepuszczalne, nieuszczelnione – za wyjątkiem terenu ochrony pośredniej strefy ochronnej ujęcia wody

powierzchniowej z rzeki Łososiny. Ze względu na duże zróżnicowanie wysokościowe terenu oraz ze względu na dużą ingerencję projektowanych układów drogowych i torowych w teren istniejący występują miejsca, gdzie odwodnienie torowiska jest połączone z odwodnieniem układów drogowych. W przypadku odwodnienia torowiska na stacjach Tymbark i Limanowa zaprojektowano zbiorniki retencyjne wraz z pompowniami, które mają za zadanie limitować ilość wód odprowadzanych do odbiornika. Dla peronów na stacji Tymbark i stacji Limanowa zaprojektowano odwodnienie liniowe, podłączone do kanalizacji deszczowej służącej odwodnieniu układu torowego. Wody z wiat peronowych i z przejść podziemnych mają być odprowadzane do kanalizacji deszczowej. Odwodnienie układów drogowych nastąpi poprzez nadanie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych powierzchni jezdni, a następnie spływ wody do rowu drogowego, rowu torowego, istniejącego cieku lub poprzez ścieki przykrawężnikowe lub prefabrykowane ściek betonowy do kanalizacji deszczowej. Odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z terenu przedsięwzięcia przewiduje się w pierwszej kolejności do odbiorników tj. cieki i rowy trawiaste lub do istniejących systemów kanalizacji deszczowej występujących w rejonie linii kolejowej.

W sierpniu 2016 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. opracowały dokument pn. *„Analiza składu jakościowego wód opadowych i roztopowych pochodzących z obszarów kolejowych”* (Kruk A. i in., 2016 r.), w którym na podstawie dotychczas wykonanych badań jakości wód opadowych i roztopowych odprowadzanych z terenów kolejowych do wód lub do ziemi zweryfikowano rzeczywistą jakość tych wód oraz przeanalizowano potrzebę stosowania urządzeń oczyszczających wody. Spośród 231 przeanalizowanych próbek w żadnej nie wykazano przekroczeń substancji ropopochodnych, natomiast w 13 zanotowano przekroczenia zawiesiny ogólnej (zły stan rowów odprowadzających wody). Zgodnie z powyższym jakość wód opadowych i roztopowych odprowadzanych z terenów kolejowych projektowanego przedsięwzięcia nie powinna przekraczać wartości granicznej 100 mg/l zawiesin ogólnych oraz 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych. W decyzji wprowadzono jednak warunek wskazujący, że jeżeli z obliczeń hydrologiczno – hydraulicznych wynika konieczność ograniczenia możliwości odprowadzenia do odbiorników wód opadowych i roztopowych pochodzących z terenu przedsięwzięcia, należy zaprojektować zbiorniki retencyjne poprzedzone osadnikami.

W tunelu T8 będą występowały dwa systemy odwodnienia: jeden system odwodnienia dla wód brudnych oraz jeden system odwodnienia dla wód drenażowych.

Pierwszy system dotyczy tzw. wód brudnych. Wody te będą pochodziły np. z mycia tunelu, z wód opadowych przedostających się do wnętrza tunelu, wód ociekających z pociągów. Wody te będą zbierane za pomocą korytek umieszczonych w osi torów, kanał odbierający te wody będzie zlokalizowany również w osi torów. Na końcu tunelu (w strefie przejściowej portalu wschodniego) zlokalizowana będzie studnia/komora, za pomocą której kanał z osi torów zostanie wyprowadzony na zewnątrz toru. Ciąg kanalizacyjny będzie odprowadzał wody z nawierzchni tunelu do studzienki rozdzielczej przy zbiorniku retencyjnym „RB” w km około 40+780 LK104, zlokalizowanym na wschodniej platformie portalu. Za studzienką rozdziału w kierunku odbiornika zaprojektowano regulator przepływu o wydajności

do 5 l/s. Podczas normalnej eksploatacji tunelu wody zebrane kanalizacją tunelową będą odprowadzane do kanalizacji deszczowej i dalej do odbiornika (ilość wód będzie nieznaczna, tj. do 5 l/s). W przypadku wystąpienia awarii (np. wyciek przewożonych substancji wewnątrz tunelu) wody z tunelu zostaną przekierowane do zbiornika retencyjnego „RB” o pojemności 250 m³. W studzience rozdzielczej zlokalizowana będzie zastawka. W przypadku okresowego mycia wnętrza tunelu wody te będą odprowadzane również do zbiornika retencyjnego „RB”, skąd zostaną wypompowane i wywiezione taborem asenizacyjnym do oczyszczalni ścieków. Zbiornik retencyjny zaprojektowano jako podziemny żelbetowy zbiornik z hydroizolacją zapewniając w ten sposób wodoszczelność zbiornika. Pojemność zbiornika dobrano tak, aby zapewnić odbiór całej pojemności cysterny (maksymalną wartość przyjęto równą 125 m³) oraz odbiór wód pochodzących z gaszenia pożaru.

Drugi system odwodnienia dotyczy wód drenażowych, które będą zbierane za pomocą drenokolektorów prowadzonych po obydwu stronach obudowy tunelowej oraz pod nawierzchnią torową. Zaprojektowano także drenaż przy portalu ewakuacyjnym. Wody z odwodnienia tunelu zostaną odprowadzone do projektowanej kanalizacji, zlokalizowanej przy portalu wschodnim, zostaną następnie odprowadzone do systemu kanalizacji deszczowej, skąd wylotami o numerach WR 40+729, WR 40+755 i WR 40+806 trafiać będą do rowu stokowego tunelowego i do rowu przydrożnego wzdłuż drogi D4C. Przy portalu zachodnim tunelu T8 zaprojektowano kanalizację deszczową odprowadzającą wody opadowe z korytek odwodnieniowych przy skarpach z wylotu tuneli fałszywych (tunele fałszywe – skrajne odcinki tunelu zabudowane w wykopie otwartym, następnie zasypane), zarówno ewakuacyjnego jak i kolejowego oraz z odwodnienia budynku technicznego. Wylot kanalizacji został zaprojektowany do rzeki Łososina WC 38+746.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia planowane jest odwadnianie tunelu z: wód pochodzących z górotworu podczas drążenia tunelu, wody przemysłowej wykorzystywanej podczas prac wiertniczych oraz wody pochodzącej z nawierzchni w tunelu (zanieczyszczenie pochodzące z maszyn budowlanych). Całość zanieczyszczonej wody z tunelu przekierowana ma być do oczyszczacza wody oraz do osadnika. Celem oczyszczania wody ma być: eliminacja zanieczyszczeń takich jak ślady olejów i węglowodorów, kontrola i korekta wartości pH (woda po kontakcie z betonem może mieć odczyn zasadowy), eliminacja zawiesin w wodzie. Oczyszczona woda ma być ponownie użyta jako woda przemysłowa na placu budowy albo odprowadzona do odbiornika. Jakość wody spełniać ma wymogi wymagane przepisami odrębnymi.

W ramach systemu odwadniania aktualnie zaplanowano dla całego przedsięwzięcia 113 wylotów - miejsca odprowadzania wód opadowych i roztopowych (z torowisk, peronów, dróg, tunelu, placu przy tunelu) do odbiorników takich jak: rowy (przytorowe i drogowe) oraz cieki (Łososina, Dopływ z Sarek, Sowlinka, cieki bez nazwy). Przed odprowadzeniem wód opadowych do odbiorników zaprojektowano cztery zbiorniki retencyjne (ZR) jako podziemne, modułowe, z prefabrykowanych elementów betonowych i żelbetowych łączone na uszczelki gumowe:

- ZR 36+054 – przed stacją Tymbark, za zbiornikiem znajduje się pompownia P 36+064,

- ZR 36+996 – na stacji Tymbark, za zbiornikiem zaprojektowano pompownię P 36+987,
- ZR 45+725 – na stacji Limanowa, za zbiornikiem zaprojektowano regulator przepływu,
- ZR 46+210 – na stacji Tymbark, za zbiornikiem zaprojektowano pompownię P 46+217.

Zbiorniki te mają na celu zmniejszenie dopływu chwilowego podczas opadów o dużym natężeniu. Przed każdym zbiornikiem będzie zastosowany osadnik, w celu zmniejszenia ilości substancji mineralnych. Wskazuje się, że na etapie eksploatacji przedsięwzięcia system odprowadzania wód opadowych i roztopowych (w tym m.in. drenaże, studzienki i inne urządzenia kanalizacyjne, osadniki, zbiorniki retencyjne, a także rowy odwadniające podtorze) należy utrzymywać w dobrym stanie technicznym i w sprawności eksploatacyjnej oraz wykonywać jego okresowe przeglądy. Rowy kolejowe wykonane jako rowy trawiaste (będące urządzeniami wstępnie podczyszczającymi wody opadowe i roztopowe) należy regularnie odmulać, wykaszac trawy oraz usuwać gromadzące się odpady.

Przedsięwzięcie planowane jest częściowo na terenie ochrony pośredniej strefy ochronnej ujęcia wody. Linia kolejowa na odcinku LK 104 od km istn. 34+230 do km istn. 34+493 i dalej od km proj. 34+366 (km istn. 34+493) do ok. km proj. 41+350 (km istn. 42+300) a także na całym odcinku LK 622 - będzie przebiegała przez teren ochrony pośredniej strefy ochronnej ujęcia wody, ustanowionej rozporządzeniem Nr 23/2012 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie z dnia 21 grudnia 2012 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody powierzchniowej z rzeki Łososiny w km 33+513 w miejscowości Limanowa, gmina Limanowa, powiat limanowski (Dz.Urz. Woj. Małop. z 2012 r. poz. 7702, z późn. zm.). Rozporządzenie to zostało zmienione rozporządzeniem Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie z dnia 26 września 2017 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie ustanowienia strefy ochronnej dla ujęcia wody powierzchniowej z rzeki Łososiny w km 33+513 dla miasta Limanowa, gmina Limanowa, powiat limanowski (Dz.Urz. Woj. Małop. z 2017 r. poz. 5992).

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

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

- pkt 1 – „*wprowadzania ścieków do wód lub do ziemi, z wyłączeniem spełniających wymogi i warunki zgodnie z obowiązującymi przepisami:*
 - a) *wód opadowych lub roztopowych, o których mowa w art. 9 ust. 1 pkt 14 lit. c ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne [...]*”,
- pkt 4 – „*budowy torów kolejowych, dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych oraz mostów na ich ciągach, a także parkingów bez ujmowania wód opadowych i roztopowych w systemy kanalizacji deszczowej zamkniętej lub otwartej w postaci rowów izolowanych oraz bez urządzeń zapewniających oczyszczanie ich przed wprowadzaniem do wód i do ziemi, do poziomu wymaganego przepisami odrębnymi*”,

- pkt 11 – „stosowania środków ochrony roślin, które według zezwolenia na wprowadzanie środków ochrony roślin do obrotu są klasyfikowane jako niebezpieczne dla środowiska”,
- pkt 13 – „prowadzenia robót ziemnych w pasie do 50 m po obu stronach cieków bez wcześniejszego powiadomienia użytkownika ujęcia wody”.

Na terenie ochrony pośredniej strefy ochronnej ujęcia wody powierzchniowej z rzeki Łososiny wody opadowe i roztopowe pochodzące z torów kolejowych oraz dróg powiatowych i mostów na ich ciągach będą ujęte w systemy kanalizacji deszczowej zamkniętej lub otwartej w postaci rowów izolowanych wraz z urządzeniami podczyszczającymi w postaci osadników zawieszin. Ww. zapis został wprowadzony jako warunek w niniejszej decyzji.

Na ciągach kanalizacji deszczowej zamkniętej planowane są osadniki wirowe jednokomorowe, urządzenia te umieszczone będą w studniach o średnicy zewnętrznej Dn 1000÷1500 mm. Parametry osadników: przepływ nominalny 3÷20 l/s, przepływ maksymalny 30÷200 l/s, pojemność części osadowej 510÷1730 dm³. Na ciągach rowów przydrożnych i przytorowych planowane są urządzenia w postaci osadnika przed wlotem do studni, który będzie zabudowany na końcowym odcinku rowów, tuż przed zrzutem wód z rowów do odbiornika. Na wlocie i wylocie z osadnika zastosowana będzie krata.

Mając na uwadze ochronę jakości wód - w decyzji wprowadzono warunek, że zaplecza budowy, bazy materiałowo-sprzętowe, w tym miejsca przeznaczone do tankowania oraz bieżących napraw maszyn i urządzeń, tymczasowe miejsca gromadzenia odpadów oraz substancji chemicznych należy zlokalizować m.in. w odległości co najmniej 50 m od koryt cieków (Łososina, Dopływ z Sarek, Sowlinka oraz mniejsze cieki bez nazwy) – za wyjątkiem zapleczy budowy przy portalach tunelowych (które rozciągać się będzie orientacyjnie od ok. km proj. 38+580 do ok. km proj. 38+880 (przy portalu zachodnim) oraz od ok. km proj. 40+645 do ok. km proj. 40+900 (przy portalu wschodnim). Zaplecza tunelowe dopuszcza się zlokalizować w odległości mniejszej niż 50 m od koryta Łososiny ale jedynie po prawej stronie istniejącego nasypu torowiska LK 104 (aby chronić rzekę Łososinę, która znajduje się po lewej stronie torowiska). Nasyp istniejącego torowiska będzie stanowił na etapie budowy zabezpieczenie (naturalną barierę) rzeki przed przedostawaniem się do niej ewentualnych zanieczyszczeń powstających w wyniku prowadzonych prac.

Ze względu na kolizje projektowanej infrastruktury, związanej z budową linii kolejowej przeanalizowano konieczność likwidacji studni - ujęć wody. W rejonie inwestycji zinwentaryzowano 58 studni (w tym: 42 – studnie użytkowane, 10 studni nieużytkowanych, 6 studni – brak danych) - w tym studni pobierających wodę w ramach zwykłego korzystania z wód lub też całkowicie wyłączonych z użytkowania - które kolidują z projektem zagospodarowania terenu i zostały przewidziane do likwidacji (18 studni – do likwidacji, 15 studni – do odtworzenia, 25 studni – do objęcia monitoringiem w trakcie realizacji przedsięwzięcia). W przypadku braku możliwości podpięcia mieszkańców, korzystających z likwidowanej studni do istniejącej sieci wodociągowej, planowane jest odtworzenie studni w innej lokalizacji, bądź też o ile będzie to możliwe podłączenie nieruchomości do sieci wodociągowej.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia woda wykorzystywana ma być w okresie prowadzonych prac budowlanych - w procesie technologicznym, np. na potrzeby drążenia tunelu, do zraszania warstw podbudowy lub jako zabezpieczenie przed pyleniem oraz na cele bytowo-gospodarcze. Woda do celów bytowo-gospodarczych ma być dostarczana beczkowozami.

Podczas eksploatacji przedsięwzięcia wykorzystanie wody będzie minimalne (związane głównie z bieżącym utrzymaniem, eksploatacją i konserwacją).

Przy każdym portalu tunelu T8 planowane są zbiorniki na wodę do celów przeciwpożarowych. Zbiorniki przeciwpożarowe będą bezpośrednio napełniane cysternami z wodą.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia generowane będą głównie ścieki bytowe. Zaplecza budowy będą wyposażone w kontenerowe sanitariaty gromadzące ścieki bytowe w szczelnych zbiornikach. Ścieki będą regularnie wywożone do oczyszczalni ścieków, przez wyspecjalizowaną firmę posiadającą wymagane prawem zezwolenie.

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

Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz.U. z 2019 r., poz. 1311) nie wskazuje infrastruktury kolejowej wśród obiektów, z których odprowadzane wody opadowe i roztopowe wymagają spełnienia określonych wartości dopuszczalnych dla węglowodorów ropopochodnych i zawiesiny ogólnej.

Przedsięwzięcie planowane jest na terenie dwóch zlewni jednolitych części wód powierzchniowych: JCWP Łososina do Potoku Stańkowskiego, kod: RW20000421473473 i JCWP Sowlinka, kod: RW20000721473449 oraz w obrębie jednolitej części wód podziemnych: JCWPd 150 o kodzie PLGW2000150.

Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (przyjętym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz.U. z 2023 r. poz. 300)):

a) JCWP Łososina do Potoku Stańkowskiego, kod: RW20000421473473 jest to silnie zmieniona część wód, z wyznaczonym celem środowiskowym:

- dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Łososina od ujścia Potoku Stańkowskiego do ujścia Słopniczanki (dla Łososia); zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Łososina od ujścia Potoku Stańkowskiego do Słopniczanki (dla troci wędrownej),
- dobry stan chemiczny.

Jest to JCWP w złym stanie ogólnym (w tym umiarkowany potencjał ekologiczny (wskaźnik determinujący: makrofity) i dobry stan chemiczny), zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. Dla JCWP ustanowiono odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej (odroczenie w czasie terminu osiągnięcia celu środowiskowego).

b) JCWP Sowlinka, kod: RW20000721473449 jest to silnie zmieniona część wód, z wyznaczonym celem środowiskowym:

- umiarkowany potencjał ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C, IO]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości),
- dobry stan chemiczny.

Jest to JCWP w złym stanie ogólnym (w tym: umiarkowany potencjał ekologiczny (wskaźniki determinujące: przewodność, azot ogólny, azot azotanowy; fitobentos), stan chemiczny: brak danych), zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. Dla JCWP ustanowiono odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej (odroczenie w czasie terminu osiągnięcia celu środowiskowego) oraz odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej (ustalenie mniej rygorystycznego celu środowiskowego).

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

W raporcie ooś przedstawiona została ocena wpływu przedsięwzięcia na środowisko wodne, w tym na jednolite części wód powierzchniowych i podziemnych, na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji przedsięwzięcia. Ocena została wykonana na podstawie metodyki przedstawionej w „Ekspertyzie dotyczącej sposobu realizacji zaleceń Dyrektywy 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r., ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej w projektach kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. planowanych do realizacji w latach 2014 – 2020”, sporządzonej na zlecenie Inwestora przez spółkę Pectore-Eco Sp. z o.o., Gliwice, w maju 2017 r.

W raporcie ooś wskazane zostały czynniki oddziaływania mogące mieć znaczący wpływ na poszczególne elementy oceny stanu wód (w tym: elementy biologiczne, elementy hydromorfologiczne, elementy fizykochemiczne i elementy chemiczne). Do oceny wpływu planowanego przedsięwzięcia na jednolite części wód wytypowano te obiekty inżynierskie, pod którymi ukształtowane jest koryto rzeki lub innego cieków i które przecina analizowany odcinek linii kolejowych. Wyboru dokonano ze względu na możliwość ingerencji zakresu prac budowlanych.

W zakresie prac hydrotechnicznych planowana jest konserwacja i/lub reprofilacja, oczyszczenie koryt rowów oraz korekty przebiegu cieków. Dla odcinków cieków, których spadek podłużny może powodować rozmycie dna lub skarp, zakłada się ich umocnienie materiałami naturalnymi lub elementami prefabrykowanymi (w zależności od prędkości występujących w korycie i w nawiązaniu do istniejących ubezpieczeń). Ciek naturalne zostaną umocnione z wykorzystaniem materiałów naturalnych (narzut kamienny, faszyna, humusowanie z obsiewem) tam, gdzie będzie to możliwe.

Planowane prace mogą powodować krótkotrwały, chwilowy negatywny wpływ na ciek i ich zlewnie. Prace wykonywane w obrębie koryt czy też na brzegach cieków wiążą się z mechanicznym uszkodzeniem siedlisk wodnych i nadbrzeżnych oraz pogorszeniem parametrów jakościowych, wywołanych naruszeniem osadów dennych. Możliwy jest wpływ na fitobentos, który zależy od struktury dna i brzegów, substratu i jakości elementów fizycznych i chemicznych wody. Z tego względu każdy z czynników może negatywnie wpłynąć na fitobentos, a skala tego oddziaływania zależna będzie od materiałów wykorzystanych podczas prowadzonych prac. Podobną wrażliwość wykazać mogą makrofity. Wpływ na elementy hydromorfologiczne wynika ze zmiany w morfologii części wód poprzez przekroczenie cieków linią kolejową. Makrobezkręgowce bentosowe oraz ichtiofauna to również grupy organizmów wrażliwych na zmiany hydromorfologii w wodach, a skala wpływu tym będzie mniejsza im bardziej naturalne warunki zostaną zapewnione na etapie realizacji. Prace budowlane wpływają również na elementy fizykochemiczne stanu wód poprzez zmętnienie wody oraz zmianę warunków natlenienia. Dochodzi wówczas do czasowego pogorszenia parametrów fizykochemicznych wód (np. tlen rozpuszczony, zawiesina ogólna). Zgodnie z hierarchicznym zestawieniem prac jednostkowych znajdującym się w Ekspertyzie wykazano, że wszystkie czynniki wyróżnione na etapie realizacji mają wpływ na elementy biologiczne. Każdy z czynników ma również wpływ na elementy hydromorfologiczne. Negatywny wpływ może wiązać się także ze wzrostem zawiesiny ogólnej lub innych parametrów fizykochemicznych. Przewiduje się w tym wypadku okresowe pogorszenie jakości wody, w tym cech organoleptycznych. Na chemiczne elementy negatywnie wpłynąć może jedynie ich uaktywnienie z osadów dennych, w przypadku ich występowania na dnie koryt. Ponadto ryzyko skażenia wód substancjami niebezpiecznymi może wystąpić w przypadku poważnej awarii maszyn budowlanych. Jednakże ryzyko wystąpienia awarii może zostać ograniczone do minimum poprzez prowadzenie prac przy pomocy sprawnego i zaawansowanego technologicznie sprzętu. Oddziaływanie ograniczone będzie do czasu prowadzonych prac oraz miejsca ich prowadzenia i jego bezpośredniego otoczenia. Oddziaływanie związane z etapem realizacji ustąpi po zakończeniu prac, w związku z czym prace nie spowodują pogorszenia stanu/potencjału ekologicznego jednolitych części wód powierzchniowych. Zmiany w hydromorfologii będą miały charakter lokalny i w skali całej JCWP nieznaczny. Planowane korzystanie z wód nie wpłynie zatem negatywnie na stan jednolitych części wód powierzchniowych w obrębie inwestycji, a także nie spowoduje zmiany klasyfikacji ich stanu. Korekta przebiegu cieku będzie się wiązać z kształtowaniem przekroju podłużnego i poprzecznego koryta w minimalnym zakresie i będzie miała charakter lokalny więc nie przewiduje się wpływu na zmianę hydromorfologii. Planowane prace hydrotechniczne wykonywane będą w minimalnym zakresie koniecznym ze względu na przebudowę/budowę obiektów inżynierskich. W podsumowaniu analizy podano, że w przypadku JCWP w przypadku wszystkich analizowanych JCWP: Łososina do Potoku Stańkowskiego i JCWP Sowlinka zmiany w hydromorfologii cieków stanowiących JCWP wyniosą poniżej 1% długości JCWP. Zmiany w pozostałych ciekach zlokalizowanych w zlewniach ww. JCWP również wynosić będą poniżej 1% długości cieków w zlewni JCWP.

Uznano zatem, że warunki siedliskowe w skali całej JCWP pozostaną niemal niezmienione. Planowane korzystanie z wód nie wpłynie zatem negatywnie na stan jednolitych części wód w obrębie inwestycji, a także nie spowoduje zmiany klasyfikacji ich stanu.

W odniesieniu do obszarów chronionych w rozumieniu art. 16 pkt 32 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (obejmujących: jednolite części wód przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi, jednolite części wód przeznaczone do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych, obszary wrażliwe na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych, obszary przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie, obszary przeznaczone do ochrony gatunków zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym) na terenie, na którym planowane jest przedsięwzięcie wyznaczono jednolite części wód powierzchniowych (JCWP Łososina do Potoku Stańkowskiego i JCWP Sowlinka) oraz jednolitą część wód podziemnych (GW2000150) przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi, obszar wrażliwy na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych (który obejmuje cały kraj) oraz obszar przeznaczony do ochrony troci wędrowej.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 6 maja 2021 r. w sprawie określenia gatunków zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym oraz obszarów przeznaczonych do ochrony tych gatunków (Dz.U. z 2021 r. poz. 896) rzeka Łososina na odcinku od ujścia Słopniczanki (odcinek ten obejmuje JCWP Łososina do Potoku Stańkowskiego) – jest wyznaczona jako obszar przeznaczony do ochrony troci wędrowej (*Salmo trutta m. trutta*) jako gatunku zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym. Ochrona troci wędrowej uwzględniona jest we wprowadzonym w niniejszej decyzji warunku, że prace wykonywane w korytach cieków należy prowadzić pod nadzorem ichtiologa.

Fragment zakresu realizacji planowanego przedsięwzięcia obejmuje tereny z wyznaczonymi obszarami szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy Prawo wodne, dla rzeki Łososiny i Sowlinki. Odcinek C LK 104 przekracza rzekę Łososinę (i zlokalizowany jest częściowo na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią od rzeki Łososiny) oraz rzekę Sowlinkę (i zlokalizowany jest częściowo na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią od rzeki Sowlinki). Obszary szczególnego zagrożenia powodzią znajdują się także w buforze 300 m od LK 104. W związku z powyższym wymagane jest, aby na etapie projektowania obiektów inżynierskich (tj. mosty i przepusty) przekraczających cieki na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią, ich parametry techniczne umożliwiały swobodne przeprowadzenie wód powodziowych. Konstrukcja tych obiektów oraz ich posadowienie nie mogą powodować zwiększenia zagrożenia powodziowego dla terenów sąsiadujących.

Mając na uwadze informacje zawarte w raporcie o oś oraz rozwiązania dotyczące zabezpieczenia wód wskazane w warunkach niniejszej decyzji można stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie nie spowoduje negatywnego wpływu na możliwość osiągnięcia celów

środowiskowych wyznaczonych dla jednolitych części wód powierzchniowych, jednolitych części wód podziemnych oraz obszarów chronionych, o których mowa w art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne.

Na analizowanym odcinku przedsięwzięcie będzie realizowane na niewielkich fragmentach w granicach obszaru Natura 2000 Łososina PLH120087 oraz w odległości 200 m od obszaru Natura 2000 Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego PLH120052. Ponadto w odległości ok. 3,8 km od terenu planowanych prac leży obszar Natura 2000 Uroczysko Łopień PLH120078

Zgodnie z art. 33 ustawy o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1336) zabrania się (...) podejmowania działań mogących, osobno lub w połączeniu z innymi działaniami, znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000. W rozumieniu przepisów ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, znaczące negatywne oddziaływanie na obszar Natura 2000 definiuje się jako oddziaływanie na cele ochrony obszaru Natura 2000, w tym w szczególności działania, które pogarszają stan siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony wyznaczono obszar Natura 2000, wpływają znacząco negatywnie na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar lub pogarszają integralność obszaru oraz jego powiązania z innymi obszarami (art. 3 ust. 1 pkt 17 UWO).

Obszar Natura 200 Łososina PLH120087 obejmuje rzekę Łososina na odcinku od miejscowości Podłopień do mostu w Witowicach Dolnych z wyłączeniem odcinków rzeki przebiegających przez Tymbark i Laskową. Łososina jest lewobrzeżnym dopływem Dunajca. Wypływa z północno-wschodnich stoków Jasienia (Beskid Wyspowy) na wysokości 760 m n.p.m. W korycie rzeki obserwuje się wzmożone procesy erozyjne, co jest związane z jej silnym nurtem. Tereny w górnej części zlewni są częściowo zalesione, poniżej natomiast dominuje krajobraz rolniczy. W skład obszaru wchodzi również odcinek potoku Słopniczanka od drugiego mostu w miejscowości Tymbark do ujścia Czarnej Rzeki. W obszarze chroniony jest jeden gatunek ryby: brzanka, który występuje niemal w całym obszarze, poza górnym biegiem Słopniczanki. Pozostałymi przedmiotami ochrony są siedliska przyrodnicze: pionierska roślinność na kamieńcach górskich potoków, zarośla wierzby siwej na kamieńcach i żwirowiskach górskich potoków oraz łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe. Pionierska roślinność na kamieńcach rozwija się praktycznie na całej długości ostoju. Zarośla wierzby siwej występują głównie nad Słopniczką oraz miejscami w górnym i środkowym biegu Łososiny. Oba wymienione wcześniej siedliska są siedliskami dynamicznymi, ulegającymi zmianom po każdym większym wezbraniu wody w korycie. Płaty łęgów reprezentowane są głównie przez nadrzeczną olszynę górską, często z drzewostanem zdominowanym przez wierzbę kruchą i białą. Zasadniczym celem ochrony obszaru jest utrzymanie składu gatunkowego zespołu ryb poprzez zachowanie odpowiednich siedlisk dla tych zwierząt oraz zachowanie naturalnego koryta rzeki wraz z siedliskami nadrzecznymi.

Do najistotniejszych istniejących i/lub potencjalnych zagrożeń obszaru należy w szczególności zaliczyć: regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych, nielegalne pozyskiwanie żwiru z koryta rzeki i kamieńców, poprzeczną zabudowę cieków wpływającą na transport rumowiska rzeczного, obecność barier dla migracji ichtiofauny, obecność inwazyjnych gatunków roślin, wywożenie odpadów domowych i gruzu do siedlisk nadrzecznych, nielegalne pozyskiwanie drewna, odprowadzanie ścieków z gospodarstw domowych, rozproszoną zabudowę w sąsiedztwie obszaru Natura 2000 w zasięgu wód powodziowych, poruszanie się pojazdami spalinowymi po kamieńcach i korycie rzeki.

W zarządzeniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 6 lipca 2022 roku zmieniającym zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Łososina PLH120087 (Dz.Urz.Woj.Małop. z 2022, poz. 4779 – dalej PZO dla obszaru Łososina PLH120087) określono szczegółowe cele ochrony dla tego obszaru. Ze względu na znaczny rozmiar szczegółowych celów ochrony dla obszaru Łososina PLH120087 – 26 stron tekstu, cele te stanowią załącznik nr 2 do niniejszej decyzji.

W ramach budowy przedsięwzięcia zaplanowano budowę łapacza rumoszu, którego zadaniem ma być zabezpieczenie projektowanych budowli inżynierskich zlokalizowanych poniżej na cieku bez nazwy (dopływ rzeki Łososiny), tj. projektowanego mostu kolejowego w km proj. ok. 35+579 LK 104, projektowanego mostu drogowego w km ok. 0+831 D2C (km ok. 35+579 LK 104) oraz w szczególności istniejącego poniżej projektowanych obiektów przepustu w ciągu drogi powiatowej DP1632K (km ok. 35+579 LK 104), który z uwagi na małe światło obiektu jest szczególnie narażony na niedrożność spowodowaną akumulacją rumowiska. Według załączonych informacji (w tym dokumentacji zdjęciowej) w czasie wezbrań rumowisko osadza się na wadliwie wykonanym przepuscie „okularowym”, blokując go i powodując dostawanie się rumowiska na drogę, przelewanie się wody przez drogę oraz podtopienia okolicznych terenów. Wskazano m.in., że *„okoliczni mieszkańcy niejednokrotnie zgłaszali administratorowi drogi i cieku problemy ze wskazanym przepustem oraz ze stwarzanym przez niego zagrożeniem (np. dostawaniem się części rumowiska na drogę stwarzając zagrożenie wypadkiem dla przejeżdżających pojazdów). Podczas każdej blokady przepustu, rumowisko jest z niego usuwane mechanicznie za pomocą koparki (zgodnie z informacjami od okolicznych mieszkańców)”* Ponadto na ujściowym odcinku cieku, poniżej istniejącej drogi powiatowej koryto potoku posiada bardzo mały spadek podłużny. Istniejący most drogowy charakteryzuje się również niewielkim światłem, które ogranicza możliwość swobodnego spływu rumowiska do rzeki Łososiny. W stanie projektowanym, po wypełnieniu się łapacza rumoszu pewna część rumowiska będzie w dalszym ciągu transportowana w dół cieku bez nazwy, a przebudowany obiekt (wadliwy przepust „okularowy” zostanie zlikwidowany – w jego miejsce powstanie most drogowy) nie będzie już stanowił przeszkody. W celu zapewnienia minimalizacji oddziaływania zaprojektowanego łapacza rumoszu proponuje się zastosowane tzw. „karmienia rzeki”, tj. wybierane z łapacza rumowisko przez zarządcę, będzie transportowane i wrzucane do koryta rzeki Łososiny w rejonie ujścia cieku bez nazwy, w uzgodnieniu z RDOŚ w Krakowie. Dlatego nałożono obowiązek informowania RDOŚ w Krakowie oraz Polskiego

Związku Wędkarskiego w Nowym Sączu przez jednostkę odpowiedzialną za oczyszczenie łapacza rumoszu i jego transport do 7 dni wcześniej przed wykonaniem tego działania.

Dopuszcza się zmianę przebiegu końcowego odcinka cieką bez nazwy w rejonie projektowanego mostu kolejowego C10M w km proj. ok. 36+247 LK104 (dopływ rzeki Łososiny objętej ochroną w ramach sieci Natura 2000 Łososina PLH120087) przy zastosowaniu działań minimalizujących, w tym m.in. prowadzenia prac pod nadzorem ichtiologa, prowadzenia prac związanych ze zmianą przebiegu cieką przy zachowaniu co najmniej przepływu nienaruszalnego, tak aby zachować ciągłość przepływu i życie biologiczne w cieką, prace mogące prowadzić do mącenia wody w rzece Łososinie prowadzić poza okresem tarła i inkubacji ikry brzanki, tj. poza okresem początek maja – koniec lipca, informowania RDOŚ w Krakowie i PZW w Nowym Sączu o planowanym opróżnianiu łapacza rumoszu min. 7 dni wcześniej, prowadzenia prac związanych z formowaniem skarp w technologii „z ładu” (ze stanowisk brzegowych), zastosowania umocnień z wykorzystaniem materiałów naturalnych (narzut kamienny, faszyna, humusowanie z obsiewem).

Istniejący jak i projektowany przebieg linii kolejowej nr 104 nie przechodzi bezpośrednio przez obszar Natura 2000 Łososina PLH120087, jednakże z uwagi na bliskość tego obszaru w stosunku do projektowanych torów część prac związanych z realizacją inwestycji będzie prowadzona przy granicy obszaru chronionego, a nawet minimalnie w niego wkraczała, co zostało uwzględnione i pokazane w zakresie inwestycji. Kolizje zakresu inwestycji z obszarem Natura 2000 Łososina PLH120087 mają miejsce w odniesieniu do linii kolejowej nr 104 w km proj. od ok. 35+455 do ok. 35+560 (w km proj. od ok. 41+510 do ok. 41+615 LK 622), w km proj. od ok. 35+830 do ok. 35+860 (w km proj. od ok. 41+885 do ok. 41+915 LK 622), w km proj. od ok. 35+945 do ok. 35+995 (w km proj. od ok. 42+000 do ok. 42+050 LK 622), w km proj. od ok. 36+070 do ok. 36+545 (w km proj. od ok. 42+125 do ok. 42+600 LK 622); proj. 36+400 (w km proj. 42+455 LK 622) – w tym obszarze zakres inwestycji przecina teren obszaru chronionego na wskroś pasem o szerokości 10 m, w km proj. ok. 36+610, w km proj. od ok. 38+050 do ok. 38+100, w km proj. od ok. 38+320 do ok. 38+370, w km proj. od ok. 38+520 do ok. 38+565 granica inwestycji przebiega po granicy obszaru Natura 2000 bez kolizji, w km proj. ok. 38+570 do ok. 38+815, w km proj. od ok. 41+135 do ok. 41+395, w km istn. od ok. 39+015 do 39+135, a następnie styka się z nim bez kolizji, aż do w km istn. ok. 39+165 – 39+255, w okolicy km istn. ok. 39+300.

Teren na którym będą prowadzone prace przygotowawcze oraz towarzyszące budowie linii kolejowej będą prowadzone w bezpośrednim sąsiedztwie lub mogą wkraczać w obszar Natura 2000 Łososina PLH120087. W takim przypadku granice obszaru Natura 2000 zostaną wygradzone i oznakowane w terenie pod nadzorem przyrodniczym. Wygradzenia zostaną wykonane, dobrze widoczną, kolorową, ostrzegawczą podwójną taśmą rozpiętą pomiędzy słupkami.

Rozwiązania projektowe, które znajdować się będą w obszarze Natura 2000 Łososina i będą wchodzić w kolizję z przedmiotami ochrony, występują w 5 lokalizacjach i dotyczą branży hydrotechnicznej, sanitarnej oraz elektroenergetycznej. Zgodnie z załącznikiem Nr 2

PZO dla obszaru Łososina PLH120087 w zakresie inwestycji lub w jej bezpośrednim sąsiedztwie znajdują się:

- w km proj. ok. 35+500 LK 104 – płat siedliska pionierska roślinność na kamieńcach górskich potoków (3220) oznaczony jako stanowisko {1925} – w km proj. ok. 35+500 LK 104 projektuje się rów odwadniający. Nie ma możliwości skrócenia zakresu wykopu pod koryto rowu (typ A – odmulenie dna/profilowanie koryta) ze względu na konieczność zachowania minimalnego spadku. Rzędne terenu umożliwiające zaprojektowanie odpowiedniego spadku i bezpieczne odprowadzenie wód znajdują się w obszarze Natura 2000 Łososina PLH120087. Zgodnie z przeprowadzoną inwentaryzacją przyrodniczą w ramach prac budowlanych siedlisko 3220 nie zostanie naruszone – znajduje się ono po drugiej stronie rzeki Łososiny niż planowane prace. Jednak prawdopodobnie konieczna będzie ingerencja w siedlisko przyrodnicze będące przedmiotem ochrony obszaru Natura 2000 zarośla wierzby siwej na kamieńcach i żwirowiskach górskich potoków (*Salici-Myricarietum* część – z przewagą wierzby (3240). W razie konieczności siedlisko 3240 zostanie usunięte tylko w niezbędnym zakresie umożliwiającym przeprowadzenie prac budowlanych. Przewidziana powierzchnia siedliska, która wymagała będzie ewentualnego usunięcia wynosi – 86,8 m².
- w km proj. ok. 36+270 LK 104 – płat siedliska pionierska roślinność na kamieńcach górskich potoków (3220) oraz stanowisko występowania brzanki oznaczony jako stanowisko {A9C7} – w km proj. ok. 36+270 LK 104 planuje się likwidację fragmentu przebiegu cieku (dopływu rzeki Łososiny) i poprowadzenie go w nowym śladzie. W obszarze Natura 2000 znajdzie się fragment umocnienia rowu odwadniającego. Nie ma możliwości skrócenia umocnienia cieku (typ ubezpieczenia – bruk z kamienia łamanego na zaprawie) ze względu na konieczność zachowania minimalnego spadku. Rzędne terenu umożliwiające zaprojektowanie odpowiedniego spadku i bezpieczne odprowadzenie wód znajdują się w obszarze Natura 2000 Łososina. W związku z planowanym umocnieniem rowu odprowadzającego wody do rzeki Łososiny przewidziano w obszarze Natura 2000 wycinkę na powierzchni 18,07 m² siedliska zarośla wierzby siwej na kamieńcach i żwirowiskach górskich potoków (*Salici-Myricarietum* część – z przewagą wierzby (3240). Nie planuje się wycinki ani ingerencji w siedlisko priorytetowe łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*91E0) występujące po drugiej stronie rzeki Łososina;
- w km proj. ok 36+400 LK 104 –zaplanowane prace wiążą się z koniecznością przebudowy istniejącej linii elektroenergetycznej średniego napięcia 15 kV. W obszarze chronionym nie będzie żadnych zmian w zagospodarowaniu terenu. Prace polegać będą na przewieszeniu przewodów na projektowanym słupie, który zlokalizowany będzie poza obszarem Natura 2000. Po przebudowie zmieni się jedynie nieznacznie wysokość przewodów nad rzeką. Na czas wykonywania robót przewody będą miały zmniejszone napięcie – przez krótki czas będą nieco niżej nad rzeką niż normalnie, ale nie będą opuszczane na poziom terenu. Na czas prowadzenia prac linia elektroenergetyczna będzie wyłączona spod napięcia. Przewidziane prace w obszarze Natura 2000 w tym miejscu nie wymagają wycinki drzew i

krzewów, nie będą też naruszać siedlisk 3240 i *91E0 zinwentaryzowanych w obszarze Natura 2000;

- w km proj. ok. 38+064 LK 104 siedliska pionierska roślinność na kamieńcach górskich potoków (3220){1556} oraz płat siedliska priorytetowego łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*91E0) – planuje się umocnienie prawego brzegu Łososiny opaską brzegową (narzut na zaprawie licowany $\varnothing$ 80 – 100 cm) – długość prac w obszarze Natura 2000 wynosić będzie 23 m na prawym brzegu. Umocnienie to jest konieczne ze względu na wylot rowu drogowego i konieczność zabezpieczenia skarpy przed rozmywaniem. Opaska ma zabezpieczyć także istniejący most drogowy. W związku z planowanym umocnieniem w obszarze Natura 2000 możliwa jest wycinka na powierzchni 122,13 m². Zgodnie z przeprowadzoną inwentaryzacją przyrodniczą planowana w tym miejscu wycinka to część siedliska priorytetowego *91E0-1 stanowiącego przedmiot ochrony Natura 2000 Łososina. Dodatkowo, część siedliska o pow. 13,7m² zostanie narażona na zniszczenia lub konieczne będzie jej usunięcie. Prawdopodobnie konieczna będzie również ingerencja w siedlisko pionierska roślinność na kamieńcach górskich potoków będące przedmiotem ochrony obszaru Natura 2000 o kodzie: 3220. W razie konieczności siedlisko 3220 zostanie usunięte tylko w niezbędnym zakresie umożliwiającym przeprowadzenie prac budowlanych. Przewidziana powierzchnia siedliska, która może wymagać usunięcia wynosi ok. 18,6 m²;
- w km proj. ok. 38+955 LK 104– płat siedliska pionierska roślinność na kamieńcach górskich potoków (3220) {EFEA}, {35FE} – razem z płatem {EE47} zlokalizowanym w znacznej odległości od inwestycji – w związku z budową portalu zachodniego tunelu T8 nastąpiła konieczność budowy drogi wewnętrznej D5C – dojazdowej na potrzeby służb ratowniczych i serwisowych. Wzdłuż drogi dojazdowej zaprojektowano rów przydrożny do odprowadzenia wód opadowych i roztopowych z nawierzchni drogi, następnie wody będą trafiać do projektowanej studni wpadowej i odcinkiem projektowanej kanalizacji deszczowej będą odprowadzane poprzecznie pod drogą powiatową, poprzez wylot kanalizacji deszczowej do rzeki Łososina (wylot WC 38+955 proj. LK104). Końcowy odcinek kanalizacji wraz z projektowanym wylotem znajduje się w obszarze Natura 2000 Łososina PLH120087. Zaprojektowano typowy wylot prefabrykowany o ~~średnicy $\varnothing$ 300 mm~~, z klapą zwrotną. Wylot jest niezbędnym elementem odwodnienia projektowanej drogi dojazdowej. Wzdłuż drogi powiatowej, z którą łączyć się będzie projektowana droga dojazdowa brak jest rowów, projektowana niweleta drogi nie pozwala na skierowanie rowów w innym kierunku, brak jest w tym rejonie innych odbiorników wód opadowych. Droga generować będzie znikomy ruch samochodowy, w związku z tym nie będzie powodować odprowadzania do rzeki wód zanieczyszczonych. U wylotu kanalizacji, na prawym brzegu rzeki Łososiny zaprojektowana została opaska brzegowa (narzut na zaprawie licowany $\varnothing$ min. 50 cm). W związku z planowanym wylotem kanalizacji deszczowej do rzeki Łososina (wylot WC 38+955 proj. LK104) przewidziano w obszarze

Natura 2000 wycinkę na powierzchni 171,8 m². Do wycinki przewidziana jest grupa krzewów: leszczyna pospolita, czeremcha zwyczajna, wierzba krucha.

Przewiduje się, że wszelkie prace w obszarze Natura 2000 Łososina będą mogły być prowadzone z brzegu, na sucho, bez powodowania nadmiernego mętnienia wody. Żadne pojazdy budowy nie będą wjeżdżały w koryto ciek w obszarze Natura 2000 Łososina. W wyjątkowych przypadkach prace z poziomu koryta ciek prowadzone będą ręcznie przez pracowników budowy z zachowaniem szczególnej ostrożności i pod nadzorem ichtiologa. W przypadku prac prowadzonych ręcznie w cieku może wystąpić chwilowe zmętnienie wody.

Ze względu na brak możliwości dokładnego określenia wielkości zniszczeń ww. siedlisk, a zatem wielkości oddziaływania na obszar Natura 2000, analizy te należy przeprowadzić na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko. W ramach oceny należy również wziąć pod uwagę prace związane z budową innych inwestycji liniowych, które mogą ingerować w siedliska i przeanalizować wielkość skumulowanych oddziaływań na obszar Natura 2000 Łososina PLH120087.

Według Zarządzenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 17 lutego 2017 roku w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego PLH120052 (Dz.Urz.Woj.Małop. z 2017, poz. 1315) przedmiotami ochrony obszaru są siedliska leśne: kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagenion*), żyzne buczyny (*Dentario glandulosae-Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*), jaworzyny i lasy klonowo-lipowe na stokach i zboczach (*Tilio platyphyllis-Acerion pseudoplatani*), jodłowy bór świętokrzyski (*Abietetum polonicum*) oraz gatunki nietoperzy podkowiec mały (*Rhinolophus hipposideros*), nocek orzęsiony (*Myotis myotis*) i nocek duży (*Myotis myotis*). Obszar Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego PLH120052 jest jednym z obszarów kluczowych dla zachowania populacji podkowca małego (*Rhinolophus hipposideros*) i nocka orzęsionego (*Myotis myotis*) w Polsce. Znajdują się tu należące do największych w kraju kolonie rozrodcze obu tych gatunków. W okresie letnim przebywa tu ok. 20% monitorowanej populacji podkowca małego i ponad 50% znanej z nielicznych stanowisk populacji nocka orzęsionego (*Myotis emarginatus*). Ponadto w obszarze znajduje się kilka kolonii rozrodczych nocka dużego. Wszystkie kolonie zlokalizowane są na strychach zabytkowych budynków sakralnych. W części obiektów występują tylko podkowce małe lub nocki duże, jednak niektóre z nich zamieszkałe są przez przedstawicieli dwóch, a nawet trzech gatunków. Strychy te stanowią również okresowe lub stałe schronienie dla pojedynczych osobników wielu innych gatunków nietoperzy.

Do najważniejszych zagrożeń należą: prace remontowe wykonywane w nieodpowiednich terminach i z wykorzystaniem niebezpiecznych dla ssaków środków konserwacji drewna, uszczelnianie budynków i zamykanie otworów wlotowych niezbędnych dla nietoperzy, wycinanie drzew i krzewów w otoczeniu schronień nietoperzy, na trasach przelotu oraz żerowiskach, iluminacja budynków będących schronieniami nietoperzy poprzez instalację reflektorów. Potencjalnym zagrożeniem jest też słabe rozpoznanie tego terenu pod

kątem miejsc zimowania nietoperzy. Może się więc okazać, że przypadkowe zniszczenie zimowisk spowoduje utratę wartości obszaru.

W zarządzeniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 8 lipca 2022 roku zmieniającym zarządzenie w sprawie ustanowienie planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego PLH120052 (Dz.Urz.Woj.Małop. z 2022, poz. 4780) określono szczegółowe cele ochrony dla tego obszaru Natura 2000. Ze względu na znaczny rozmiar szczegółowych celów ochrony dla obszaru Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego PLH120052 – cele te zostały wskazane w załączniku nr 2 do niniejszej decyzji.

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

Obszar Natura 2000 Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego PLH120052 zlokalizowany jest w odległości ok. 200 m od osi torów LK 104 w km proj. ok. 42+100 do ok. 42+300. Biorąc pod uwagę fakt, iż jest to inwestycja już istniejąca nie przewiduje się możliwości negatywnego wpływu na te siedliska.

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

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

W zarządzeniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 19 czerwca 2023 roku zmieniającym zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Uroczysko Łopień PLH120078 (Dz.Urz.Woj.Małop. z 2023, poz. 4274) określono szczegółowe cele ochrony dla tego obszaru Natura 2000. Ze względu na znaczny rozmiar szczegółowych celów ochrony dla obszaru Uroczysko Łopień PLH120078 – cele te zostały wskazane w załączniku nr 2 do niniejszej decyzji.

Biorąc pod uwagę odległość obszaru Natura 2000 Uroczysko Łopień PLH120078 od terenu planowanych prac tj. ok. 3,8 km należy uznać, że nie zachodzą nawet potencjalne możliwości oddziaływania przedsięwzięcia na przedmioty i cele ochrony ww. obszaru.

Analizując przedstawione powyżej informacje przyrodnicze wraz z zagrożeniami i celami działań ochronnych dla obszarów Natura 2000 Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego PLH120052 oraz Uroczysko Łopień PLH120078, w odniesieniu do lokalizacji i zakresu planowanego przedsięwzięcia, uznano że w przedmiotowym przypadku jego realizacja nie spowoduje zniszczenia siedlisk przyrodniczych oraz nie wpłynie na liczebność populacji, zmniejszenie zasięgu występowania gatunków chronionych w obszarze Natura 2000 czy zmniejszenie rozmiarów siedlisk gatunków w nim chronionych. Zatem realizacja przedmiotowej inwestycji nie generuje istotnych zagrożeń dla przedmiotów ochrony obszarów Natura 2000 Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego PLH120052 oraz Uroczysko Łopień PLH120078, a brak takiego ryzyka powoduje, że nie będzie zagrożona realizacja celów działań ochronnych w zakresie utrzymania stanu siedlisk oraz stanu populacji poszczególnych gatunków w tym obszarze chronionym.

Natomiast dla obszaru Natura 2000 Łososina PLH120087 nałożono konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na ten obszar w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

W celu redukcji nadmiernego spadku koryta zastosowano tzw. rozwiązanie progowe, polegające na lokalizacji w cieku progów o wysokości wynoszącej 0,5 m – zaprojektowano próg żelbetowy (beton klasy C30/37, stal zbrojeniowa B500SP). Ubezpieczenie powyżej i poniżej progów stanowić będzie narzut z kamienia łamanego o średnicy 20-30 cm. Projektowana grubość narzutu 50 cm. Narzut zostanie ułożony na przygotowanym podłożu z podsypki piaskowej grubości 10 cm, na której zostanie rozścielona geowłóknina (gramatura 200 g/m²), szczeliny zostaną zaspoinowane. Zagadnienie to dotyczy sąsiedztwa nw. lokalizacji:

- w km proj. ok 35+579 (km proj. drogi 0+831 D2C) na dopływie rzeki Łososiny – ciek bez nazwy. Dopuszcza się takie rozwiązanie ponieważ powyżej przebudowywanego mostu kolejowego, w odległości ok. 50 m zlokalizowany jest wysoki próg/zapora o wysokości ok. 2,2 m oraz na ujściu cieku bez nazwy do Łososiny zlokalizowany jest również betonowy stopień regulacyjny, co stanowi istotną przeszkodę w migracji ichtiofauny;
- w km proj. ok 36+247 LK 104 na cieku bez nazwy – dopływ rzeki Łososiny. Dopuszcza się takie rozwiązanie ponieważ powyżej przebudowywanego mostu kolejowego w odległości ok. 30 m zlokalizowany jest próg o wysokości ok. 1,3 m. Ponadto w rejonie przebudowywanego przepustu drogowego (C10M-d1 w km 36+264, ciek bez nazwy, dopływ Łososiny) widoczne są również uskoki powyżej wlotu do przepustu – deniwelacja ok. 1 m, a także powyżej przepustu drogowego (C10M-d1 w km 36+264 ciek bez nazwy, dopływ Łososiny) naturalne koryto potoku „ubezpieczone” jest za pomocą stałych płyt drogowych, które również tworzą kaskadę kilku progów o deniwelacji ponad 1 m i napełnieniu uniemożliwiającym migrację ichtiofauny;
- w km proj. ok 38+338 LK 104 na cieku bez nazwy – dopływ rzeki Łososiny. Dopuszcza się takie rozwiązanie ponieważ powyżej przebudowywanego mostu kolejowego, w odległości ok. 20 m zlokalizowany jest wysoki próg /zapora o wysokości ok. 2,6 m. Ciek w aktualnym stanie nie pełni funkcji korytarza migracyjnego, przemieszczanie się ichtiofauny w tym cieku jest fizycznie niemożliwe.

W celu redukcji nadmiernego spadku koryta zastosowano tzw. rozwiązanie progowe, polegające na lokalizacji w cieku progów o wysokości wynoszącej 0,5 m wykonanego z grodzic stalowych GU 18-400 dł. 3,0 m z oczepem żelbetowym. Ubezpieczenie powyżej i poniżej progów stanowić będzie narzut z kamienia łamanego o średnicy 20-30 cm. Projektowana grubość narzutu 50 cm. Narzut zostanie ułożony na przygotowanym podłożu z podsypki piaskowej grubości 10 cm, na której zostanie rozścielona geowłóknina (gramatura 200 g/m²), szczeliny zostaną zaspoinowane na odcinku:

- w km proj. ok 46+954 LK 104 na cieku bez nazwy – dopływie Mordarki. Dopuszcza się takie rozwiązanie ponieważ na ujściu potoku do Mordarki zlokalizowany jest próg o wysokości 1,2 m. Powyżej ujścia, w odległości ok. 15 m zlokalizowany jest kolejny stopień kamienny o

wysokości 1,2 m. Ciek uchodzi do Mordarki, która jest ubezpieczona żłobem betonowo-kamiennym z licznymi, wysokimi progami mającymi za zadanie redukcję spadku podłużnego. Zarówno ciek jak i recypient (Mordarka) w aktualnym stanie nie pełnią funkcji korytarza migracyjnego, przemieszczanie się ichtiofauny w tych ciekach jest fizycznie niemożliwe.

Dla działań realizowanych w korytach cieków wprowadzono szereg zaleceń, w tym ograniczenie mącenia wody, zachowanie przepływów nienaruszalnych, czy ograniczenie prac budowlanych prowadzonych bezpośrednio w korycie rzeki Łososiny i jej dopływów wyłączając z realizacji prac okres od 1 maja do 15 lipca. W przypadku konieczności prowadzenia prac w okresie tarła i inkubacji ikry prace należy prowadzić pod ścisłym nadzorem ichtiologa.

Najbliżej planowanych prac położonym pomnikiem przyrody o kodzie PL.ZIPOP.1393.PP.1207011.1158 jest grupa drzew (lipa – *Tilia* sp.) przy Kościele w Łososinie Górnej w km proj. ok. 42+200 LK 104, strona lewa w odległości 225 m. Biorąc pod uwagę odległość od miejsca planowanych prac, nie przewiduje się możliwości wystąpienia oddziaływań na ten obiekt.

Uzasadnieniem konieczności znacznej wycinki zieleni wysokiej jest bezpieczeństwo poruszających się pociągów, co jest jednoznacznie obowiązkiem określonym w przepisach odrębnych. Wycinkę tę należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków (czyli poza okresem od 1 marca do 15 października), a jeżeli nie będzie to możliwe (np. ze względu na przyjęty harmonogram prac lub rozwiązania techniczne) dopuszcza się częściowe usunięcie drzew i krzewów w okresie lęgowym ptaków pod nadzorem specjalisty ornitologa, który w dniu planowanej wycinki dokona oględzin pod kątem obecności lęgów ptaków. W przypadku stwierdzenia gniazd lub lęgów – prace zostaną wstrzymane i odbywać się będą kontrole do czasu wyprowadzenia tychże lęgów, kiedy to prace będą mogły być podjęte. Dodatkowo wycinkę drzew o obwodzie pnia powyżej 50 cm należy prowadzić pod nadzorem: chiropterologa i entomologa, ze zachowaniem szczególnej uwagi przy drzewach dziuplastych, spękaniach pni oraz odstających fragmentach kory, które mogą być wykorzystywane jako miejsca zimowania nietoperzy lub siedliska owadów podlegających ochronie.

Ze względu na fakt, iż przedmiotowa inwestycja wiązać się będzie z wycinką znacznej ilości drzew i krzewów, tj. maksymalnie ok. 12 000 szt. drzew oraz ok. 170 000 m² krzewów, w ramach zachowania różnorodności biologicznej, siedlisk ptaków i nietoperzy, a także zachowania terenów biologicznie czynnych ważnych np. w okresach występowania deszczy nawaalnych czy okresów suszy należy nasadzić drzewa i krzewy w ilości ok. 3 500 szt. drzew co odpowiada ilości drzew usuwanych z zachowaniem odległości 6 m od dolnej krawędzi nasypu oraz należy nasadzić ok. 20 000 m² krzewów, co odpowiada ilości krzewów usuwanych w odległości 6 m od krawędzi nasypu. Nasadzenia należy zakończyć do końca 1 roku po ukończeniu budowy; nasadzenia winny być wykonane (w miarę możliwości) w pobliżu zlikwidowanych zadrzewień, materiałem nasadzeniowym zgodnym ze składem gatunkowym siedlisk występujących na tym terenie. Zaleca się, aby były to nasadzenia w obrębie cieków, a przede wszystkim obszaru Natura 2000 Łososina PLH120087 gatunkami charakterystycznymi

dla siedliska łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnnetum glutinoso-incane*) i olsy źródliskowe.

Z fazą realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia związane jest ryzyko uszkodzeń systemu korzeniowego oraz kory drzew i krzewów rosnących w bezpośrednim sąsiedztwie planowanych prac. Szczególną uwagę trzeba zwrócić na drzewa nie przeznaczone do usunięcia, które rosną w bezpośrednim sąsiedztwie pasa budowy, prace należy prowadzić tak, aby nie spowodować ich uszkodzenia, zwłaszcza otarć kory i uszkodzeń systemu korzeniowego. W tym wypadku stosowane będą specjalne osłony dla poszczególnych drzew. Miejsca o wysokich walorach przyrodniczych – tj. miejsca występowania wartościowych pod względem środowiskowym siedlisk przyrodniczych: łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnnetum glutinoso-incane*) i olsy źródliskowe wzdłuż linii kolejowej nr 104 w km ok.: istn. 34+230 (początek inwestycji) – proj. 34+475, proj. 35+100-35+300, proj. 35+700 – 36+00 (strona prawa), km istproj. km 38+100 – 38+200, proj. 41+000 – 41+400 (strona lewa), km istproj. 34+650 – 34+750, proj. 42+800 – 42+900, proj. 44+900 – 45+000, proj. 47+000, proj. 47+500 (strona prawa i lewa), a także stanowiska występowania roślin chronionych: podrzeń żebrowiec (*Blechnum spicant*) w km proj. 38+200 strona prawa, kukulka Fuchsa (*Dactylorhiza fuchsii*) w km proj. 38+100 strona prawa i mszaka: biczyca trójwłóknista (*Bazzania trilobata*) w km proj. 38+620 strona prawa.

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

Realizacja prac budowlanych zawsze wiązała się będzie z zagrożeniem wystąpienia przypadków nieumyślnego zabijania zwierząt. Zjawisko to może być wynikiem zajęcia terenu oraz prac związanych z przygotowaniem placu budowy, wykonywaniem robót ziemnych na obszarach o warunkach siedliskowych dogodnych do rozrodu i wychowu młodych, budową obiektów budowlanych, a także wycinką drzew i krzewów w okresie wegetacyjnym. Mając na uwadze powyższe analizowano zasadność skutecznego zabezpieczenia placu budowy, przed przedostaniem się na jego teren małych zwierząt, w tym płazów. Za zasadne tut. organ uznał wprowadzenie do decyzji obowiązku zastosowania rozwiązań chroniących małe zwierzęta, w tym m.in. należy oznakować w widoczny sposób oraz wygrodzić teren inwestycji tymczasowymi płotkami herpetologicznymi na odcinkach od km proj. ok. 34+600 do km proj. ok. 34+800, od km proj. ok. 38+000 do km proj. ok. 38+450 oraz od km proj. ok. 42+600 do km proj. ok. 43+400 LK 104. Zgodnie z zasadą przezorności, w sytuacji wystąpienia intensywnej migracji płazów należy zabezpieczyć place budowy, wygrodzeniem tymczasowym, mającym na celu ochronę przed przedostawaniem się płazów i gadów w obręb prowadzonych prac budowlanych. Przyjęto, bowiem, że nie można wykluczyć możliwości pojawienia się płazów i gadów w obrębie inwestycji podczas prowadzenia prac, szczególnie

podczas ich migracji. Zapobiegnie to przypadkom zabijania zwierząt w czasie budowy, bowiem w okresie prowadzenia prac i tak ta migracja zostanie zakłócona. Natomiast prace ziemne na etapie realizacji przedsięwzięcia prowadzić mogą do powstawania okresowych (podlegających likwidacji w wyniku dalszych prac budowlanych) zagłębień terenowych wypełnionych wodą, które mogą być spontanicznie zajmowane przez gatunki zwierząt wykorzystujące tego rodzaju siedliska do rozrodu - głównie płazy. W związku z powyższym, w celu zminimalizowania strat w populacjach ww. grupy zwierząt, w decyzji wskazano na konieczność prowadzenia prac w sposób zapobiegający powstawaniu zastoisk i zalewisk oraz obowiązek wygradzenia głębokich wykopów. Mając jednak na względzie technologię i zakres robót, a także możliwe do wystąpienia warunki atmosferyczne (np. okresy długotrwałych opadów), nie zawsze jest możliwe uniknięcie powstawania zagłębień wypełnionych tymczasowo wodą. Dodatkowo wprowadzono obowiązek odłowienia i przeniesienia poza strefę zagrożenia osobników dorosłych i form rozwojowych płazów stwierdzonych w tego rodzaju zagłębieniach.

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

Terenami newralgicznymi na przebiegu przedsięwzięcia są odcinki korytarzy ekologicznych przecinanych przez linię kolejową. Analiza oddziaływania projektowanej inwestycji na drożność regionalnych oraz ponadregionalnych korytarzy ekologicznych wykazała, że funkcje ekologiczne tych struktur zostaną zachowane. Jest to istniejąca linia kolejowa, nie przewiduje się wygradzeń linii kolejowej, co przy jednoczesnym zastosowaniu działań minimalizujących efekt barierowy poprzez m.in. dostosowanie budowanych obiektów do migracji zwierząt zapewni drożność korytarzy migracji. Ponadto określono również lokalizację obiektów inżynieryjnych, które będą dostosowane do zachowania migracji zwierząt (w tym z uwzględnieniem współczynnika ciasnoty względnej) – zlokalizowane one będą w następujących kilometrażach projektowanych: w km proj. 34+764, 38+338, 0+251 DP1617K dla małych zwierząt dla małych zwierząt, w km proj. 43+103 dla średnich zwierząt oraz w km proj. w km proj. 38+064, 0+168 D16C dla dużych zwierząt. Ponadto przestrzeń nad projektowanym tunelem T8 również będzie pełnił funkcję przejścia dla wszystkich zwierząt. Sposób zagospodarowania terenu w ich rejonie ma umożliwić wchodzenie i przemieszczanie się zwierząt. W decyzji wskazano na konieczność stosowania rozwiązań sprzyjających aktywnemu wykorzystaniu obiektów mostowych i kolejowych po ich budowie przez zwierzęta np. poprzez maksymalne ograniczenie usunięcia roślin w otoczeniu obiektów inżynieryjnych.

Wskazano również na konieczność zapewnienia nadzoru przyrodniczego w trakcie realizacji przedsięwzięcia, prowadzonego przez właściwych specjalistów, celem kontrolowania sposobu prowadzenia prac budowlanych pod kątem wypełnienia obowiązków wynikających z uzyskanych decyzji. Nadzór powinien zostać zobowiązany do prowadzenia systematycznych badań i kontroli stanu środowiska przez cały okres realizacji inwestycji. W zakresie nadzoru przyrodniczego jest nie tylko kontrola prawidłowego dostosowania się do wszystkich

warunków wskazanych przed uzyskaniem zgody na realizację przedsięwzięcia, ale również zapewnienie, by wszystkie prace prowadzone były z poszanowaniem ochrony gatunkowej.

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

Linia kolejowa nr 104, jest linią istniejącą od lat, a więc realizacja planowanego przedsięwzięcia nie będzie wiązać się ze znacznymi zmianami w krajobrazie, jako że zdążyła się ona już wpisać w krajobraz obszarów, przez które przebiega. Przebieg projektowanej linii we fragmencie budowy nowego szlaku jest stosunkowo niewielki w stosunku do długości całego planowanego odcinka C. Budowana w ramach przedsięwzięcia linia kolejowa nr 622 w obrębie stacji Tymbark przebiegać będzie w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej linii kolejowej nr 104, dlatego jej budowa nie będzie znacząco wpływać na istniejący krajobraz i stanowić uciążliwości dla środowiska przyrodniczego i krajobrazu. Przewiduje się, że na etapie realizacji największy wpływ na krajobraz może być powodowany organizacją zaplecza budowy, placu budowy, baz materiałowych oraz parkingów dla maszyn i sprzętu specjalistycznego. Oddziaływanie to będzie miało charakter punktowy (związany z sukcesywnym postępem prac) oraz krótkotrwały (ustanie po zakończeniu etapu realizacji przedsięwzięcia). Negatywny wpływ tego oddziaływania ograniczany będzie poprzez właściwą organizację dojazdów do placu budowy oraz objazdów, poza obszarami cennymi przyrodniczo, ciekami, zabytkami, i innymi elementami środowiska. Wpływ na zmiany w krajobrazie będzie miało działanie polegające na wycince drzew i krzewów wzdłuż linii kolejowej po obu jej stronach w obszarze wynikającym z potrzeb inwestycji oraz w ramach obowiązującego prawa. Oddziaływanie to, będzie miało jednak charakter miejscowy i nie będzie powodować istotnych zmian funkcji krajobrazów lokalnych. Do elementów mogących potencjalnie wpłynąć na odbiór wizualny lokalnego krajobrazu na etapie eksploatacji zalicza się fragment nowego śladu linii kolejowej oraz nowe obiekty wzdłuż linii kolejowej, takie jak: nowe perony, obiekty inżynieryjne, drogi dojazdowe i równoległe, elementy związane z elektryfikacją linii kolejowej. Wszystkie te elementy składające się na zakres przedsięwzięcia będą częścią infrastruktury kolejowej i nie powinny tworzyć dominanty w krajobrazie. Całkowicie nowym elementem w otaczającym krajobrazie będą ekrany akustyczne jednak ich oddziaływanie będzie lokalne.

W ramach analizy oddziaływania przedsięwzięcia na zabytki przyjęto, iż bezpośrednie oddziaływanie przedsięwzięcia na walory kulturowe i historyczne obejmie obiekty i tereny, na których zaplanowano prowadzenie prac związanych z przebudową i budową, w zależności od

wariantu przedsięwzięcia. W ramach przedsięwzięcia planuje się prowadzenie prac związanych z obiektami i obszarami zabytkowymi:

- przebudowa mostu kolejowego na cieku Dopływ z Sarek w ok. km proj. 34+764 (km istn. ok. 34+897) LK 104,
- przeniesienie kapliczki zlokalizowanej w km istn. ok. 34+904 (km proj. ok. 34+773) LK 104,
- rozbiórka przepustu na cieku w ok. km proj. 34+923 (km istn. 35+058) LK 104,
- rozbiórka mostu kolejowego na rzece Łososinie w ok. km proj. 38+064 (km istn. ok. 38+216) LK 104 wraz z częściową adaptacją istniejących elementów obiektu mostowego,
- od km proj. ok. 47+350 do km proj. ok. 47+550 w odległości ok. 6 m znajduje się Ogród podworski z drogą dojazdową w Mordarce z przełomu XVIII/XIX w. (L89). W obrębie zabytku przewidziano m.in. budowę i przebudowę sieci oraz umocnienia cieku, a także wycinkę zieleni,
- w bezpośrednim sąsiedztwie stref ochrony konserwatorskiej od km proj. ok. 43+390 do ok. 44+270 LK 104 (zespół budynków przemysłowych dawnej rafinerii) oraz od km proj. ok. 43+880 do km proj. ok. 44+090 (dwie wille przy ul. Willowej) planuje się m.in. budowę mostu kolejowego wraz z infrastrukturą techniczną oraz niezbędną przebudową istniejących sieci, rozbiórkami i wycinką zieleni.

Wszelkie prace prowadzone na zabytkowych obiektach wymagać będą uzgodnienia z właściwym miejscowo konserwatorem zabytków. Prace prowadzone na terenach w rejestrze zabytków wymagać będą pozwolenia konserwatorskiego.

Planowane przedsięwzięcie nie przebiega przez zidentyfikowane stanowisko archeologiczne. W przypadku odkrycia podczas robót ziemnych przedmiotów, które mogłyby świadczyć o występowaniu w danym rejonie stanowiska archeologicznego, Inwestor zobowiązany jest niezwłocznie powiadomić właściwego terenowo Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. W trakcie ewentualnych ratowniczych badań archeologicznych wszystkie odkryte przedmioty zabytkowe oraz obiekty nieruchome, a także nawarstwienia kulturowe (tj. pochodzące z różnych epok dziejowych) podlegają ochronie w myśl przepisów ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Realizacja przedsięwzięcia wiąże się z koniecznością wykonania szeregu prac budowlanych, w tym robót utrzymaniowych oraz prac związanych z przebudową, budową, rozbiórką. Zgodnie z klasyfikacją zawartą w Rozporządzeniu Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. poz. 10) powstałe odpady należeć będą głównie do grupy nr 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych) oraz 15 – odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach. W mniejszych ilościach powstaną odpady z grupy nr: 16 - odpady nieujęte w innych grupach, 20 – odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie. Odpady magazynowane będą selektywnie i przechowywane w specjalnie wyznaczonych do tego celu miejscach o szczelnym podłożu. Wykonawca prac budowlanych zobowiązany będzie do prowadzenia ilościowej i jakościowej ewidencji odpadów w sposób zgodny z katalogiem odpadów. Zagospodarowanie odpadów zostanie

zlecone podmiotom posiadającym odpowiednie zezwolenia na zbieranie odpadów lub ich przetwarzanie. Magazynowanie odpadów będzie odbywać się zgodnie z wymaganiami w zakresie ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa życia i zdrowia ludzi, w szczególności w sposób uwzględniający właściwości chemiczne i fizyczne odpadów, w tym stan skupienia oraz zagrożenia, które mogą powodować te odpady. Szacuje się, że na etapie realizacji powstanie ok. 704 775,9 Mg odpadów.

W fazie eksploatacji powstawać będą odpady związane z funkcjonowaniem obiektów i urządzeń zapewniających sprawne użytkowanie kolei (oświetlenie, sygnalizacja świetlna, urządzenia odwadniające) oraz obiektów powiązanych technologicznie z linią kolejową. Początkowy etap eksploatacji inwestycji, w pierwszych latach po zakończeniu jej realizacji, nie będzie wiązać się z wytwarzaniem odpadów. Dopiero po okresie przekraczającym kilka do kilkunastu lat, konieczne będzie prowadzenie prac utrzymaniowych powodujących powstawanie odpadów. Przepisy w zakresie gospodarki odpadami szczegółowo regulują sposoby postępowania. Dodatkowo inwestor PKP PLK S.A. posiada wewnętrzne instrukcje opracowane na podstawie przepisów prawnych regulujące zarówno na etapie eksploatacji, jak i realizacji sposób postępowania z odpadami. Zgodnie z tymi procedurami zdemontowane materiały i urządzenia podlegają ocenie przez powołaną komisję w zakresie przydatności materiału do ponownego wbudowania zgodnego z pierwotnym przeznaczeniem. Zakwalifikowane jako materiały staroużyteczne są wykorzystywane na odcinkach linii kolejowych o niższych parametrach podczas prac remontowych. Dzięki temu już u źródła zostaje ograniczona ilość powstających odpadów. Dla etapu eksploatacji inwestor posiada stosowne decyzje administracyjne, w których określone są sposoby postępowania z odpadami. W przypadku realizacji inwestycji wymagania dotyczące postępowania z odpadami w tym również posiadanie decyzji administracyjnych zawarte są w umowach z wykonawcami. Mając powyższe na uwadze nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na środowisko wynikającego z prowadzenia gospodarki odpadami zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji.

Ziemia pochodząca z prowadzonych prac związanych m.in. z wykopami powinna być magazynowana w wyznaczonym do tego celu miejscu z podziałem na ziemię urodzajną i pozostałą. Masy ziemne pochodzące z wykopów powinny zostać wykorzystywane na cele związane z realizacją inwestycji (formowanie nasypów, rekultywacja). Gleba (humus) z terenów trwale zajmowanych pod linię kolejową lub drogę powinna zostać wykorzystana do tworzenia warstwy urodzajnej w późniejszych etapach budowy, np. może być użyta do umacniania skarp i urządzania terenów zieleni przydrożnej. Podczas drążenia tunelu powstawać będzie urobek, który gromadzony będzie w wyznaczonych do tego miejscach na placu budowy, jak najbliżej portali tunelu. Jeżeli urobek będzie odpowiedniej jakości zostanie on ponownie użyty przy budowie nasypów kolejowych. W przypadku jeżeli wydobyte materiały będą fliszami zawierającymi w swym składzie duży udział piaskowca, możliwe jest ponowne wykorzystanie tych materiałów do budowy nasypów kolejowych lub nasypów do

prac pomocniczych. Takie podejście minimalizowałoby obszary składowania urobku oraz konieczność wywożenia na duże odległości.

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

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

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

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

W decyzji określono warunki w fazie realizacji i eksploatacji (użytkowania) przedsięwzięcia oraz wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 UOŚ.

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

W niniejszej decyzji stwierdzono konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o pozwoleniu na realizację inwestycji, gdyż posiadane na etapie wydawania niniejszej decyzji dane na temat przedsięwzięcia wymagają doszczegółowienia. Zajmując stanowisko w przedmiocie konieczności przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania 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 UOŚ stwierdzając równocześnie, że przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie wymagało przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko na etapie wydania decyzji o pozwoleniu na budowę.

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

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

Dnia 12 maja 2023 r. weszła w życie ustawa z dnia 26 stycznia 2023r. o zmianie ustaw w celu likwidowania zbędnych barier administracyjnych i prawnych (Dz. U. poz. 803), jednak

zgodnie z art. 17 ust. 1 tej ustawy do postępowań administracyjnych wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie tej ustawy wydaniem decyzji w pierwszej instancji stosuje się przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r. poz. 775 z późn. zm. - cyt. dalej jako „k.p.a.”), w brzmieniu dotychczasowym, co odnosi się również do przedmiotowego postępowania.

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

Zgodnie z art. 82 ust. 3 UUOŚ charakterystyka przedsięwzięcia została zawarta w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W związku z powyższym, orzeczono jak w sentencji.

P o u c z e n i e

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (02-305 Warszawa, Al. Jerozolimskie 136) za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia (art. 127 § 1 i 2 k.p.a. oraz art. 129 § 1 i 2 k.p.a.). Wniesienie odwołania w terminie wstrzymuje wykonanie decyzji (art. 130 § 2 k.p.a.).

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania, składając stosowne oświadczenie organowi, który decyzję wydał, nie później niż w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji (art. 127a § 1 k.p.a. oraz art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 26 stycznia 2023 r. o zmianie ustaw w celu likwidowania zbędnych barier administracyjnych i prawnych (Dz. U. poz. 803)).

Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna (art. 127a § 2 k.p.a.). Skutkiem zrzeczenia się odwołania jest niemożność zaskarżenia decyzji do organu odwoławczego i wniesienia skargi do sądu administracyjnego.

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

Od niniejszej decyzji uiszczono opłatę skarbową w wysokości 205 zł.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Krakowie
mgr Rafał Rostecki
/podpis elektroniczny/

Otrzymują:

1. Pełnomocnik,
2. Pozostałe strony postępowania zawiadamiane w trybie art. 49 k.p.a.,
3. OO.TP aa.

Do wiadomości:

1. Małopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Krakowie (ePuap),
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie (ePuap),
3. Organ ochrony środowiska (ePuap).