



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KRAKOWIE**

OO.421.3.7.2020.EB.19

Kraków, 15 lipca 2022 r.

**DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

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

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

wniosku z dnia 6.10.2020 r. (data wpływu: 9.10.2020 r.) złożonego przez Panią Ewę Makosz – Dyrektor Biura Ochrony Środowiska, działającą w imieniu Inwestora tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S. A. Centrala (ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa), w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. **„Modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka - Nowy Sącz na odcinku D Limanowa - bocznicą Klęczany”**,

ustalam:

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka - Nowy Sącz na odcinku D Limanowa - bocznicą Klęczany”:

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie i budowie linii kolejowej nr 104 na odcinku D Limanowa – bocznicą Klęczany tj. od km proj. 48+600 do km proj. 61+220, wraz z budową fragmentu linii kolejowej 104 w nowym śladzie. Zakres prac prowadzonych na tym odcinku LK 104 zakłada realizację działań z zakresu branży torowej, sterowania ruchem kolejowym (SRK), sieci trakcyjnej, LPN, elektroenergetycznej, telekomunikacyjnej, obiektów inżynierskich i kubaturowych, tunelowej, systemów odwodnieniowych, prac drogowych, prac hydrotechnicznych oraz sieci i urządzeń sanitarnych.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w województwie małopolskim i przebiega przez teren powiatu limanowskiego i nowosądeckiego, oraz dwóch gmin Limanowa i Chełmec. Trasa planowanej do modernizacji linii kolejowej przebiega przez miejscowości

w gminie Limanowa: Mordarka, Pisarzowa, Męcina i Kłodne a w gminie Chełmiec: Chomranice i Klęczany. Przedmiotowe przedsięwzięcie w części trasy będzie realizowane w terenie obecnego przebiegu linii kolejowej nr 104 (dalej oznaczone jako km istn. lub starotorze) oraz w części trasy przebiegającej po nowym śladzie.

II. Określam:

1. 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, (w tym budowa tunelu odbywająca się w porze nocnej 24 godz. na dobę, 7 dni w tygodniu).
- 2) Zaplecza budowy, bazy sprzętowo – materiałowe, 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 z uwzględnieniem zasady 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,
 - c) poza stanowiskiem roślin chronionych – kukulka szerokolistna (*Dactylorhiza majalis*) w km proj. ok. 51+460 strona lewa oraz km istn. ok. 59+000 (starotorze) strona lewa, pierwiosnek wyniosły (*Primula elatior*) w km proj. ok. 59+700 i 59+800 strona lewa, dziewięciśń bezłodygowy (*Carlina acaulis*) w km proj. ok. 51+300 strona lewa oraz km proj. 51+400 strona prawa – w odległości min. 50 m,
 - d) poza terenami zadrzewionymi, w odległości minimum 2 m od rzutu korony drzew, które nie są przeznaczone do usunięcia,
 - e) w odległości nie mniejszej niż 50 m od linii wałów przeciwpowodziowych lub brzegów cieków wodnych – potok: Liśnik, Mordarka, Smolnik, Podgórski, Rolny, Mościnianka (Bukowiec), Kłodzianka (Kłodnianka), Chomranicki, Chełmski oraz mniejszych,
 - f) poza korytami rzek i ich terenami zalewowymi – w odległości min. 50 m,
 - g) poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią,
 - h) poza obszarami wodno-błotnymi – w odległości min. 50 m,
 - i) poza kolejowymi obiektami inżynierskimi umożliwiającymi migrację zwierząt – w odległości min. 100 m,
 - j) w odległości co najmniej 200 m od ujęć wód podziemnych, z wyłączeniem ujęć przeznaczonych do likwidacji,
 - k) poza miejscami zagrożonymi ruchami masowymi.

- 3) 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.
- 4) Miejsca przeznaczone do tankowania oraz bieżących napraw maszyn i urządzeń należy zlokalizować na utwardzonym podłożu i zabezpieczonym przed przenikaniem do gruntu i wód ewentualnych wycieków substancji, w tym substancji ropopochodnych. Miejsca te należy wyposażać w materiały sorpcyjne do ich neutralizacji.
- 5) Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia w sytuacji wystąpienia awarii w tunelu skutkującej np. wylaniem się substancji niebezpiecznych z cysterny kolejowej oraz w sytuacji prowadzenia prac porządkowych w tunelu, zanieczyszczone wody mają zostać zatrzymane w zbiorniku retencyjnym i wywiezione transportem asenizacyjnym do oczyszczalni ścieków.
- 6) W przypadku konieczności realizacji odwodnień obiektów lub wykopów budowlanych należy w pierwszej kolejności stosować technologie robót ograniczające ilości odprowadzanej wody (np. poprzez zastosowanie ścianek szczelnych), szczególnie w czasie wykonywania głębokich wykopów, celem ograniczenia zasięgu leja depresji.
- 7) W celu racjonalnego wykorzystania wody na cele technologiczne związane z drążeniem tunelu należy zastosować rozwiązania mające na celu ponowne wykorzystanie odzyskanej wody podczas prac tunelowych (drenowana woda z górotworu oraz oczyszczone wody technologiczne). W związku z brakiem wodociągów, zapotrzebowanie wody na potrzeby drążenia tunelu może być zapewnione poprzez ujęcia głębinowe o znaczącej wydajności i o głębokości powyżej 100m, lub pobranie wody z lokalnych potoków.
- 8) Przed likwidacją zbiorników bezodpływowych (szamb), które kolidują z planowanym zakresem przedsięwzięcia (torowym lub drogowym), należy wywieźć ścieki do oczyszczalni ścieków, a przed likwidacją stacji paliw w Męcinie należy opróżnić zbiorniki z paliwem przed ich demontażem. W przypadku wystąpienia zanieczyszczenia gruntu należy poddać go procesowi remediacji.
- 9) 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.
- 10) Na etapie budowy piezometry T10-CD1, T10-CD3, T10-CD8, T10-CD14, T10-CD24, T10-CD27, T10-CD35, T10-CD39 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.

- 11) Należy przeanalizować wpływ realizacji planowanego przedsięwzięcia na możliwość obniżenia się poziomu zwierciadła wody lub zaniku wody w studniach przeznaczonych na cele socjalno-bytowe i wskazać studnie w których prowadzony będzie monitoring poziomu wody na etapie realizacji przedsięwzięcia i ewentualnie jego eksploatacji.
- 12) W przypadku stwierdzenia zanikania wody w studniach dla potrzeb socjalno-bytowych w trakcie budowy, należy podjąć środki zaradcze w postaci odtworzenia lub pogłębienia studni (ujęcia wody), bądź podłączenia nieruchomości do lokalnej sieci wodociągowej.
- 13) W przypadku konieczności likwidacji użytkowanych studni (ujęć wody), które są źródłem zaopatrzenia gospodarstw w wodę (cele socjalno-bytowe) i które kolidują z planowanym zakresem przedsięwzięcia (torowym lub drogowym), należy zapewnić mieszkańcom ciągłość dostawy wody - odtworzyć studnie w nowej lokalizacji lub podłączyć nieruchomość do sieci wodociągowej, tak aby właścicielom nieruchomości zapewnić dostęp do wody.
- 14) Likwidując w/w studnie należy usunąć obudowę studni, odtworzyć lokalny układ warstw litologicznych, stosować grunty niezanieczyszczone oraz wykonać uszczelnienie zapobiegające przed ewentualną migracją zanieczyszczeń z powierzchni terenu do warstwy wodonośnej. Zagłębienia powstałe wskutek usunięcia obudowy studni, czy górnych kręgów betonowych, należy zlikwidować w tym samym dniu, bez pozostawiania otwartych wykopów odsłoniętych na działanie czynników atmosferycznych (deszcz, mróz).
- 15) 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:
 - kontrola przestrzegania zasad ochrony płatów podmokłych siedlisk przyrodniczych, stanowisk roślin chronionych oraz pomników przyrody w trakcie prowadzonych robót;
 - kontrola stanu zabezpieczenia zieleni nieprzeznaczonej do wycinki;
 - b) ichtiologicznym:
 - kontrola cieków oraz dna i brzegów pod kątem obecności minogów i/lub ryb;
 - nadzór w przypadku konieczności prowadzenia prac w okresie tarła i inkubacji ikry;
 - c) herpetologicznym:
 - kontrola zabezpieczenia wykopów przed możliwością uwięzienia w nich zwierząt,
 - ustalenie lokalizacji płotków tymczasowych grodzących plac budowy,
 - przeniesienie do siedlisk zastępczych,
 - kontrola szczelności zabezpieczeń,

- d) chiropterologicznym:
 - związany z wycinką drzew o pierśnicy powyżej 50 cm, gdzie mogą występować zasiedlone dziuple, kontrola odstającej kory, itp.,
 - kontrola obiektów inżynierskich przeznaczonych do modernizacji lub rozbiórki pod kątem ich wykorzystania jako miejsca letnich i zimowych schronień nietoperzy,
- 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 obiektów inżynierskich przeznaczonych do modernizacji lub rozbiórki, pod kątem ich wykorzystania jako miejsca lęgowe ptaków,
 - kontrola terenu w celu określenia ewentualnej obecności czynnych gniazd ptaków.

16) Prace budowlane mogące powodować ingerencję w korytach rzek na odcinkach pomiędzy terenem inwestycji, należy prowadzić w sposób zapewniający zachowanie ich ciągłości biologicznej i hydromorfologicznej, w tym:

- a) prowadzić z zastosowaniem rozwiązań technicznych i organizacyjnych zabezpieczających przed zamulaniem koryta cieku. Na terenach, gdzie prace prowadzone są w pobliżu cieków narażonych na ryzyko zamulenia – hałdy i przemy należy zabezpieczać poprzez zastosowanie siatek i mat zabezpieczających,
- b) na etapie rozbiórki istniejących obiektów inżynierskich oraz w trakcie ich budowy koryta cieków zabezpieczyć przed przedostaniem się do nich fragmentów materiałów budowlanych poprzez zastosowanie siatek i mat zabezpieczających;
- c) prace budowlane, które prowadzone będą bezpośrednio w korytach cieków naturalnych prowadzić poza okresem od 1 maja do 31 lipca tj. poza okresem tarła i inkubacji ikry śliza. W przypadku konieczności prowadzenia prac w okresie tarła i inkubacji ikry pozostałych gatunków ryb (strzebli potokowej) tj. w terminie od 1 maja do 15 sierpnia prace należy prowadzić pod ścisłym nadzorem ichtiologa. Ewentualne przesunięcie terminu może nastąpić po konsultacji z ichtiologiem, który określi faktyczne zagrożenie dla ichtiofauny w trakcie prowadzenia prac w okresie tarła i inkubacji ikry, a także będzie nadzorował prace w korytach cieków pod kątem obecności ryb i minogów;
- d) 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) – w tym celu należy m.in. prace ograniczyć do niezbędnego minimum wraz z zapewnieniem swobodnego przepływu wód, z wyłączeniem okresów wynikających z potrzeb technologicznych

prowadzonych robót – w tych okresach konieczne jest zachowanie co najmniej przepływu nienaruszalnego w cieku, a w przypadku, gdy w naturalnych warunkach przepływ nienaruszalny nie jest zachowany, należy przeprowadzić przepływ w całości;

- e) prace w korytach cieków należy prowadzić poza okresami wezbrań powodziowych, w okresach występowania niskich stanów wody;
- f) dojazd sprzętu budowlanego oraz transport materiałów niezbędnych do wykonania robót, prowadzić przy wykorzystaniu istniejących głównych dróg dojazdowych, zjazdów do koryta, lokalnych dróg dojazdowych;
- g) pojazdy budowy nie mogą naruszyć struktury istniejących odsypisk;
- h) prace ziemne należy prowadzić jak najwęższym pasem by ograniczyć zniszczenie powierzchni ziemi do minimum, a magazynowana ziemia powinna zostać zabezpieczona przed skutkami erozji wietrznej i wodnej;
- i) zastosowane rozwiązania techniczne podczas działań związanych z ewentualną ingerencją w brzegi i dna cieków nie mogą mieć wpływu na pogorszenie warunków bytowania organizmów wodnych np. poprzez utrudnianie im wędrówek migracyjnych;
- j) należy powiadomić użytkownika obwodu rybackiego (Okręg Polskiego Związku Wędkarskiego w Nowym Sączu) o terminie rozpoczęcia i zakończenia robót;
- k) ewentualny urobek pozyskany w trakcie prowadzonych prac nie może zostać usunięty poza obręb koryta zasadniczego potoków: Liśnik, Mordarka, Smolnik, Podgórski, Rolny, Mościnianka (Bukowiec), Kłodzianka (Kłodnianka), Chomranicki, Chełmski. 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;
- l) w przypadku zauważenia w urobku organizmów żywych, należy je niezwłocznie przenieść do rzeki, poza obszar oddziaływania prac, w sposób niepowodujący ich zranienia lub zabicia;
- m) prace ziemne na brzegach cieków należy wykonywać bez ingerencji maszyn budowlanych w ich wody. Profilowanie skarp należy prowadzić z brzegu.

- 17) Dopuszcza się umacnianie koryt rzek wyłącznie w sytuacji uzasadnionej koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa konstrukcji obiektów inżynierskich. W pierwszej kolejności należy stosować materiały i technologie naturalne (narzut kamienny, faszyna, żwir, drewno), dopiero gdy warunki techniczne uniemożliwią zastosowanie tego typu rozwiązań, dopuszcza się umacnianie za pomocą pozostałych metod - 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.

- 18) W przypadku wystąpienia podwyższonego poziomu wód stwarzającego 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.
- 19) 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 wodnych.
- 20) Obiekty budowlane, w tym inżynieryjne przeznaczone do modernizacji lub rozbiórki, należy poddać kontroli chiropterologa nie później niż na dwa dni przed planowanymi pracami, w celu sprawdzenia, czy nie są one wykorzystywane przez nietoperze jako miejsca schronień letnich i/lub zimowych.
- 21) 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.
- 22) 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.
- 23) 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 drzew 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.

- 24) Należy wygrodzić/oznakować podmokłe siedliska przyrodnicze:
- a) łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnnetum glutinoso-incanum*) i olsy źródliskowe 91E0*, nadrzeczne łągi wierzbowe (*Salicetum albae*) 91E0-1*, podgórskie łągi jesionowe (*Carici remotae – Fraxinetum*) 91E0-5* w km proj. ok. 49+600 – 50+400, 58+800 – 58+900, 59+700 (strona lewa), w km proj. ok. 48+900, 49+600 – 50+400, 54+100 – 54+300, 59+700 (strona prawa), km istn. ok. 58+370 (starotorze, strona lewa), km istn. 57+570, 59+150 (starotorze, 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.
- 25) Należy wygrodzić/oznakować stanowiska roślin chronionych, kolorową taśmą ostrzegawczą:
- a) kukulka szerokolistna (*Dactylorhiza majalis*) w km istn. ok. 59+000 (starotorze) strona lewa,
 - b) pierwiosnek wyniosły (*Primula elatior*) w km proj. ok. 59+700 i 59+800 strona 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.
- 26) Należy na okres prac budowlanych zabezpieczyć siedliska płazów i gadów przed niszczeniem i zasypywaniem poprzez oznakowanie i wygrodzenie w rejonie km proj. ok. 58+000, 58+900 (strona lewa) i km proj. 49+885, 54+870 (strona prawa), km istn. ok. 52+030, 57+570, 58+380 (starotorze strona lewa), km istn. ok. 50+860, 51+960, 53+580, 53+680 (starotorze strona prawa) siatką o wysokości 0,5 m i oczkach nie większych niż 0,5 x 0,5 cm, o wysokości co najmniej 40 cm, przy czym jego górna krawędź o szerokości min. 5 cm powinna być odchylona do wewnątrz (tzw. przewieszka), w celu uniemożliwienia płazom wydostania się na zewnątrz. Siatkę należy wkopać w grunt na głębokość nie mniejszą niż 15 cm. Zabezpieczenie winno mieć długość co najmniej 50 m z każdej strony, obustronnie zakończone „zawijką” w kształcie litery „U”.
- 27) W celu ochrony przed nieumyślnym zabijaniem zwierząt w trakcie realizacji przedsięwzięcia:
- a) w przypadku wystąpienia masowych migracji płazów, należy teren budowy ogrodzić siatką o wysokości 0,5 m i oczkach nie większych niż 0,5 x 0,5 cm, z daszkiem (górnym nawisem). Siatkę należy wkopać w grunt na głębokość nie mniejszą niż 15 cm. Ogrodzenia należy regularnie kontrolować (co najmniej raz w tygodniu) w okresie: marzec – czerwiec i następnie: wrzesień – październik przez specjalistę herpetologa pod kątem ich szczelności, a ewentualne wady należy niezwłocznie usuwać. Po wykonaniu ogrodzeń napotkane płazy i gady

przebywające na terenie placu budowy należy wyławiać i przenosić poza jego obszar. Opisane prace należy prowadzić pod nadzorem herpetologa.

- b) należy prowadzić regularne kontrole wykopów, studzienek oraz innych miejsc mogących stanowić pułapki dla zwierząt, a znajdujące się w nich zwierzęta należy niezwłocznie odławiać i przenosić poza teren prowadzonych prac, pod nadzorem przyrodniczym,
- c) należy zabezpieczyć wszelkie głębokie wykopy, studzienki, kolektory, syfony itp. przed dostępem płazów, 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,
- d) należy przeprowadzić kontrole placu budowy w tym przed: niwelacją terenu, likwidacją ewentualnych zastoisk wodnych (w tym powstałych w trakcie realizacji inwestycji), rozbiórką rowów, etc., pod kątem zasiedlenia przez płazy. Zidentyfikowane osobniki, w tym dorosłe, formy rozwojowe i młodociane, wykazane w trakcie kontroli należy przenieść pod nadzorem herpetologa poza teren prowadzonych prac do stanowisk dla nich odpowiednich, biorąc pod uwagę możliwość ich przetrwania we właściwym stanie ochrony na nowym stanowisku, z uwzględnieniem czynników antropogenicznych,
- e) w przypadku wykorzystania szczelnych ścianek do tymczasowego zabezpieczenia terenu należy pozostawić ich elementy ok. 0,5 m nad powierzchnią gruntu, tworząc w ten sposób palisadę ochronną,
- f) prace związane z przebudową/rozbiórką oraz budową nowych obiektów kolejowych winny zapewnić drożność zidentyfikowanych szlaków migracji zwierząt,
- g) osobniki dorosłe i formy rozwojowe płazów stwierdzone w obrębie inwestycji należy odłowić i przenieść poza strefę zagrożenia
 - w przypadku gatunków preferujących zbiorniki większe i głębsze (np. ropucha szara) proponuje się ich transport do następujących lokalizacji:
 - istniejący sztuczny zbiornik rekreacyjny przy cieku Kłodnianka w km proj. ok. 57+990 po lewej stronie linii kolejowej;
 - w przypadku gatunków preferujących zbiorniki małe lub płytsze (np. żaba trawna, żaba zielona, kumak górski, itd.): tereny podmokłe i śródlęśne oczka wodne, zabagnienia i tereny lasów lęgowych (z naturalnymi trwałymi lub okresowymi zastoiskami wód) w rejonie:
 - km istn. ok. 53+665 – w kompleksie leśnym nad rzeką Smolnik, po lewej stronie, w odległości ok. 25 m od linii kolejowej,
 - km istn. ok. 60+575 – w kompleksie leśnym nad ciekim bez nazwy, po lewej stronie, w odległości ok. 30 m od linii kolejowej,

- km istn. ok. 48+670 – 49+000 – w kompleksie leśnym nad ciekim Mordarka, po prawej stronie, w odległości ok. 330 m od linii kolejowej.

28) Do utrzymania torowiska stosować wyłącznie naturalne środki ochrony roślin, które nie mają negatywnego wpływu na środowisko oraz zdrowie ludzi.

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

- 1) Należy zastosować tory bezстыkowe (tam, gdzie dopuszczają to przepisy kolejowe) z zastosowaniem podkładów betonowych na podsypce. Dopuszcza się zastosowanie nawierzchni bezpodсыpkowej w tunelu kolejowym.
- 2) Należy zastosować w niżej wymienionych lokalizacjach ekrany akustyczne pochłaniające, klasy minimum A3, B3 - gwarantujące dotrzymanie standardów akustycznych dla istniejącej zabudowy:

Lp.	Przybliżony początek – koniec (km proj. ok.)		Długość [m]	Wysokość [m]	Strona LK 104 (L/P)
EK01	48+892	48+941	49	4	L
EK02	48+945	48+970	25	4	L
EK03	49+217	49+235	18	2	P
EK04	49+240	49+294	54	2	P
EK05	49+705	49+738	33	2	P
EK06	49+297	49+704	410	2	P
EK07	49+738	49+753	15	2	P
EK08	49+295	49+704	409	2	L
EK09	49+705	49+738	33	3	L
EK10	49+738	49+774	36	3	L
EK11	49+840	49+874	34	3	P
EK12	49+876	49+944	68	3	P
EK13	54+210	54+288	78	2	P
EK14	54+964	55+119	155	2	P
EK15	55+141	55+251	110	2	L
EK16	56+204	56+249	45	2	P
EK17	56+204	56+251	47	2	L

Lp.	Przybliżony początek – koniec (km proj. ok.)		Długość [m]	Wysokość [m]	Strona LK 104 (L/P)
EK18	56+255	56+287	32	2	L
EK19	56+291	56+388	97	2	P
EK20	56+471	56+541	70	3	P
EK21	56+517	56+587	70	3	L
EK22	56+586	56+623	37	4	L
EK23	56+651	56+746	95	3	L
EK24	57+245	57+270	35	2	P
EK25	57+270	57+320	50	4	P
EK26	57+256	57+314	58	2	L
EK27	57+896	57+937	41	3,5	P
EK28	58+419	58+582	163	3	L
EK29	58+714	58+775	61	3	P
EK30	59+120	59+204	84	2	P
EK31	59+152	59+224	70	4,5	L
EK32	59+261	59+303	42	2	P
EK33	59+895	60+054	163	2	L
EK34	60+270	60+359	89	4	P
EK35	60+359	60+435	76	4	P
EK36	60+439	60+484	45	5	P
EK37	60+485	60+596	112	6	P
EK38	60+282	60+378	96	4	L
EK39	60+546	60+576	30	3	L
EK40	60+580	60+647	67	3	L
EK41	60+647	60+748	101	5	L
EK42	61+011	61+050	39	3	P
EK43	61+080	61+131	46	4	P
EK44	61+011	61+051	40	4	L
EK45	61+051	61+088	37	4	L
EK46	61+120	61+220	100	3	P

- 3) Ze względu na możliwe zmiany zagospodarowania terenu w rejonie przedsięwzięcia, konieczne jest zweryfikowanie na etapie wykonania projektu budowlanego istniejącej zabudowy podlegającej ochronie akustycznej.
- 4) Należy zastosować tłumiki przyszynowe o poziomie redukcji hałasu toczenia minimum – 2dB w następujących lokalizacjach:

Lp.	Przybliżony początek – koniec zabezpieczenia		Długość zabezpieczenia [m]	Liczba torów
1	49+177	49+292	115	1

Lp.	Przybliżony początek – koniec zabezpieczenia		Długość zabezpieczenia [m]	Liczba torów
2	53+932	54+052	120	1
3	54+138	54+302	164	1
4	57+195	57+287	92	1
5	57+930	57+990	60	1
6	59+461	59+576	115	1
7	60+046	60+226	180	1
8	61+036	61+097	61	1

- 5) Należy zastosować zabezpieczenia wibroizolacyjne w postaci mat podtłuczniowych i pod płytowych, w następujących lokalizacjach:
- od km 48+600 do km 50+044 – odcinek przed tunelem,
 - od km 50+044 do km 53+830 – odcinek tunelowy,
 - od km 53+830 do km 61+220 – odcinek za tunelem.
- 6) 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.
- 7) Należy zaprojektować podziemne zbiorniki retencyjne na wody opadowe w następujących lokalizacjach i o parametrach:

Lp.	Zbiornik retencyjny	Pojemność rzeczywista [m3]	Pojemność czynna [m3]	Obliczeniowy dopływ/ przyjęty odpływ ze zbiornika [l/s]	Wylot do odbiornika	Odbiornik
1	ZR 56+130	150	100	22,6/7	56+144PZ B	ciek Rolny
2	ZR 56+135	300	200	71,7/10	56+158LZ B	ciek Rolny
3	ZR 56+190	300	200	101,6/15	56+165L	ciek Rolny
4	ZR 56+300	240	160	84,1/9	56+184P	ciek Rolny
5	ZR 57+130	240	160	47,9/15	57+156P	rzeka Bukowiec
6	ZR 58+400	130	123,3	66,1/60	WR58+410 P	rów drogowy

- 8) Przekroczenie cieków instalacjami prowadzonymi w gruncie powinno być realizowane w oparciu o metody bezwykopowe oraz rozkopowe w przypadku

przekroczenia cieków poddanych przełożeniu. Rurociągi w zakresie przekroczeń cieków powinny być prowadzone co najmniej na głębokości 1,5 - 2,0 m pod dnem cieku.

W indywidualnych przypadkach technicznie uzasadnionych, gdy nie będzie możliwe zachowanie zagłębienia 1,5-2,0 m dopuszcza się zachowanie pod dnem cieku zagłębienia uzbrojenia min. 0,8 m.

- 9) Rozwiązania projektowe systemu odwodnienia powinny uwzględniać zdolność przepustową odbiorników oraz uwzględniać odprowadzanie wód opadowych lub roztopowych do cieków lub urządzeń wodnych. Przepustowość odbiorników powinna być wykazana za pomocą obliczeń hydrologiczno – hydraulicznych. Niedopuszczalne jest odprowadzanie wód opadowych lub roztopowych „w teren”, tj. do ziemi w sposób nieorganizowany, w tym ze szkodą na grunty w sąsiedztwie. Nie może również dochodzić do zalewania terenów sąsiednich wodami spływającymi z terenów przyległych, spowodowanego przez odcięcie (na skutek realizacji przedsięwzięcia) możliwości odpływu tych wód do ich dotychczasowych odbiorników.
- 10) W pobliżu tunelu należy zaprojektować zbiornik retencyjny, wyposażony w zawór odcinający odpływ w przypadku zanieczyszczenia wód w sytuacji wystąpienia awarii w tunelu skutkującej np. wylaniem się substancji niebezpiecznych z cysterny oraz w sytuacji prowadzenia prac porządkowych w tunelu. Zanieczyszczone wody mają zostać zatrzymane w zbiorniku retencyjnym i wywiezione transportem asenizacyjnym do oczyszczalni ścieków. Pojemność zbiornika retencyjnego ma zapewnić odbiór całej pojemności cysterny kolejowej oraz wód z gaszenia pożaru lub substancji użytej w celu neutralizacji skutków wycieku.
- 11) 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.
- 12) 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).
- 13) 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 (tylko z uwagi na ograniczenia wynikające z morfologii i zagospodarowania terenu) pochylenie nie większe niż 1:1,
 - b) rowy kryte (zamknięte), co zapewni niezakłócony ruch zwierząt.
- 14) 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.

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

— w km proj. 49+267, 49+860, ok. 49+860 (0+150 drogi 49.72), 59+702, 61+069 dla małych zwierząt $c \geq 0,07$,

— w km proj. 54+837, 56+151, 57+147, 58+077, 58+827 dla małych i średnich zwierząt $c \geq 0,7$;

16) 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 by powierzchnia przejścia nie została uszczuplona lub wyprowadzenie wody z sieci odwodnieniowej do cieku na długości obejmującej strefę dojścia do przejścia powinno odbywać się poprzez spływ powierzchniowy.

III. Stwierdzam konieczność wykonania kompensacji przyrodniczej w zakresie:

Nasadeń drzew i krzewów w ilości odpowiadającej wielkości wycinki drzew z terenów w odległości powyżej 6 m od skrajnych torów kolejowych, tj. należy nasadzić ok. 2 120 szt. drzew oraz ok. 39 050 m² krzewów. Nasadzenia należy zakończyć do końca 1 roku po ukończeniu budowy. Nasadzenia winny być wykonane w miarę możliwości w pobliżu zlikwidowanych zadrzewień, materiałem nasadzeniowym zgodnym ze składem gatunkowym siedlisk występujących na tym terenie.

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

IV.1. Prowadzenia monitoringu zmian poziomu i jakości wód podziemnych w sąsiedztwie projektowanego tunelu, w istniejących piezometrach T10-CD1,

T10-CD3, T10-CD8, T10-CD14, T10-CD24, T10-CD27, T10-CD35, T10-CD39, obejmujący:

- a) pomiary poziomu zwierciadła wód podziemnych – co najmniej raz w miesiącu,
- b) pomiary jakości wód podziemnych – co najmniej raz na sześć miesięcy, w zakresie:
 - podstawowych właściwości fizyczno-chemicznych: odczyn, twardość ogólna, przewodnictwo elektryczne właściwe, zawartość NH_4 , NO_3 , NO_2 , Cl , F , SO_4 ,
 - zawartości metali ciężkich: As, Ba, Co, Cd, Cr, Cu, Hg, Mo, Ni, Pb, Sn, Zn, Fe, Mn,
 - oznaczenia sumy węglowodorów frakcji aromatycznej i alifatycznej oraz olejów mineralnych i benzyny.

IV.1.2. Monitoring wód podziemnych należy prowadzić przed rozpoczęciem drążenia tunelu kolejowego, w trakcie drążenia tunelu i co najmniej rok po jego zakończeniu.

IV.1.3. Pierwsza i ostatnia seria monitoringu wód podziemnych powinna obejmować zarówno pomiary poziomu zwierciadła wód podziemnych jak i pomiary ich jakości.

IV.1.4. Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Krakowie, Dyrektorowi Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Krakowie należy:

a) przedkładać corocznie - jeden raz w roku do końca I kwartału (przez okres od rozpoczęcia drążenia tunelu, podczas realizacji obiektu i rok po zrealizowaniu tunelu), raport za rok poprzedni, z realizacji monitoringu wód podziemnych określonego w pkt. IV.1.,

b) raport obejmować powinien sprawozdanie z przeprowadzonych badań monitoringowych, ocenę wpływu przedsięwzięcia na wody podziemne i korzystanie z wód w obszarze oddziaływania tunelu oraz ocenę skuteczności przyjętych rozwiązań w zakresie monitorowania i ograniczenia wpływu inwestycji na wody podziemne. Do raportu należy dołączyć wyniki prowadzonych obserwacji.

IV.1.5. Uzyskane wyniki monitoringu oraz raport należy przechowywać w formie papierowej i elektronicznej przez okres 5 lat.

IV.2 Przed rozpoczęciem robót budowlanych oraz na etapie realizacji przedsięwzięcia, w celu zapewnienia bezpieczeństwa ludności mieszkającej wzdłuż odcinka D LK104 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 prowadzić monitoring położenia zwierciadła wody podziemnej w studniach. Zakres monitoringu powinien dotyczyć terenu, gdzie projektowana linia kolejowa prowadzona będzie w głębokich wykopach a także w rejonie tunelu kolejowego.

- V. **Przedsięwzięcie wymaga przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* w zakresie:**
- weryfikacji zastosowanych rozwiązań w rejonie obszarów chronionych akustycznie, w szczególności w zakresie parametrów i kilometrażu zabezpieczeń akustycznych wraz z aktualizacją stanu faktycznego zagospodarowania terenu,
 - weryfikacji parametrów obiektów inżynierskich, a w odniesieniu do przejść dla zwierząt również zachowania współczynnika ciasnoty,
 - analizy wpływu budowy tunelu, w oparciu o posiadane badania hydrogeologiczne, na wody podziemne i powierzchniowe oraz planowane metody jego ograniczenia,
 - parametrów i lokalizacji planowanych zbiorników retencyjnych.
- VI. **Przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*.**
- VII. **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, iż przedmiotowe przedsięwzięcie pn. „Modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz na odcinku D Limanowa – bocznica Kłęczany” 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 „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.**
- VIII. **Charakterystykę przedsięwzięcia przedstawiono w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji.**
- IX. **Mapę z zaznaczonym przebiegiem projektowanej linii kolejowej przedstawiono w załączniku nr 2 do niniejszej decyzji.**
- X. **Wykaz szczegółowych celów ochrony przyrody przedstawiono w załącznikach do niniejszej decyzji, tj. dla obszarów Natura 2000:**

- Białowodzka Góra nad Dunajcem PLH120096 – załącznik nr 3;
- Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego PLH120052 – załącznik nr 4;
- Środkowy Dunajec z dopływami PLH120088 – załącznik nr 5.

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

PKP Polskie Linie Kolejowe S. A. (ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa), działające przez Pełnomocnika Panią Ewę Makosz – Dyrektor Biura Ochrony Środowiska, wystąpiły z wnioskiem znak: IOS5-4425-27.29.4/2020 z dnia 6.10.2020 r. (data wpływu: 9.10.2020 r.) 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 D Limanowa - bocznica Kłęczany”. Wnioskodawca korzystając z przysługującego mu prawa, na podstawie art. 69 ust.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*, przedłożył kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z wnioskiem o ustalenie zakresu raportu.

W związku z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t ustawy 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, §3 ust. 1 pkt. 60, 62 i 67 oraz §3 ust. 2 pkt. 1 w związku z §3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 poz. 1839 z późn. zm.).

W toku postępowania stwierdzono, że liczba stron postępowania przekracza 10, w związku z powyższym zgodnie z art. 74 ust. 3 UUOŚ, 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 internetowej właściwego organu administracji publicznej. Zawiadomienie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia, w którym nastąpiło publiczne obwieszczenie, inne publiczne ogłoszenie lub udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej.

Pismem z dnia 30.10.2020 r. znak: OO.421.3.7.2020.EB.1 zawiadomiono strony o wszczęciu przedmiotowego postępowania oraz o możliwości zapoznania się z aktami sprawy, po uprzednim kontakcie telefonicznym (w związku z ogłoszeniem na obszarze RP stanu zagrożenia epidemicznego, a następnie stanu epidemii, związanego z pandemią COVID-19) zgodnie z dyspozycją art. 49 k.p.a. Jednocześnie poinformowano o wystąpieniu w sprawie opinii, co do zakresu raportu do Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego oraz do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, na podstawie art. 70 ust. 1 pkt 2 oraz pkt 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. UUOŚ oraz o tym, iż o kolejnych etapach postępowania, zgodnie z art. 49 §1 k.p.a., strony powiadamiane będą poprzez udostępnienie pism (obwieszczeń, zawiadomień) w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Krakowie.

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

Pismem znak: OO.421.3.7.2020.EB.3 z dnia 30.10.2020 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wystąpił do Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Krakowie oraz do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o wydanie opinii w sprawie ustalenia zakresu raportu oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.

Małopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Krakowie (MPWIS) wydał opinię sanitarną znak: NS.9022.10.118.2020 z dnia 20.11.2020 r. (data wpływu: 23.11.2020 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 wydał opinię znak: KR.RZŚ.435.236.2020.MK z dnia 23.12.2020 r. (data wpływu 23.12.2020 r. - epuap) podzielił stanowisko MPWIS, iż raport o oddziaływaniu na środowisko winien wypełniać dyspozycje określone w art. 66 ustawy z dnia 3 października 2008 r. uuoś. Ponadto raport powinien umożliwiać dokonanie analizy i oceny bezpośredniego i pośredniego wpływu tego przedsięwzięcia na wody powierzchniowe i podziemne oraz na cele środowiskowe, o których mowa w art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. *Prawo wodne*, uwzględniając:

- 1) Zakres prac planowanych do wykonania w obrębie cieków oraz ocenę ich wpływu na stan wód powierzchniowych, w tym m. in.: na elementy fizykochemiczne, hydromorfologiczne, biologiczne i chemiczne.
- 2) Parametry istniejących obiektów inżynierskich przeznaczonych do rozbiórki/budowy/przebudowy/remontu oraz parametry obiektów projektowanych. Szczególną uwagę należy zwrócić na parametry projektowanych mostów przekraczających cieki powierzchniowe na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią.
- 3) Sposób zabezpieczenia przed zanieczyszczeniem wód powierzchniowych w trakcie realizacji przedsięwzięcia (w szczególności w trakcie rozbiórki obiektów inżynierskich).
- 4) Ocenę wpływu odprowadzanych wód opadowych lub roztopowych na odbiorniki, w tym:
 - obliczenia w zakresie ilości odprowadzanych wód opadowych lub roztopowych z planowanej inwestycji w podziale na zlewnie cząstkowe,
 - ilość oraz parametry projektowanych zbiorników retencyjnych wraz ze wskazaniem ich lokalizacji,
 - odbiorniki wód opadowych lub roztopowych,

– obliczenia w zakresie ilości odprowadzanych wód.

- 5) Ocenę wpływu przedsięwzięcia na etapie jego realizacji oraz eksploatacji na wody podziemne i powierzchniowe w związku z projektowaną budową tunelu w km proj. ok. 50+060-53+810, w tym m. in.: opis technologii drążenia tunelu, opis budowy geologicznej i warunków hydrogeologicznych, sposób odwadniania tunelu na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, ilość odprowadzanych wód i ich wpływ na odbiornik, zasięg oddziaływania odwodnienia, zakres i częstotliwość prowadzonych badań monitoringowych.
- 6) Ocenę wpływu inwestycji na ujęcia wód podziemnych i powierzchniowych wraz ze wskazaniem w formie graficznej lokalizacji studni oraz stref ochronnych ujęć wód znajdujących się w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia.
- 7) Informacje dotyczące lokalizacji składów materiałowo-sprzętowych, miejsc magazynowania paliw, tankowania i napraw maszyn i urządzeń. Sposób zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego przed ewentualnymi wyciekami substancji mogących zanieczyścić wody, w tym substancji ropopochodnych oraz sposób zabezpieczenia wód powierzchniowych przed zanieczyszczeniem w przypadku wystąpienia zagrożenia powodziowego na obszarach objętych pracami realizacyjnymi.
- 8) Zakres prac związanych z przebudową stacji benzynowej w Męcinie w km proj. ok. 54+850 oraz sposób zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego na etapie realizacji i eksploatacji ww. obiektu.
- 9) Analizę i ocenę bezpośredniego i pośredniego wpływu przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 i art. 60 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. *Prawo Wodne* określonych dla jednolitych części wód powierzchniowych, jednolitych części wód podziemnych oraz obszarów chronionych.

Mając na uwadze ww. stanowiska organów opiniujących, a także przeprowadzoną przez tut. organ analizę, na podstawie art. 69 ust. 3 ustawy UUOŚ, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wydał postanowienie znak: OO.421.3.7.2020.EB.4 z dnia 18 stycznia 2021 r. w którym ustalił zakres raportu dla planowanego przedsięwzięcia.

Zawiadomieniem znak: OO.421.3.7.2020.EB.5 z dnia 19.01.2021 r. poinformowano strony postępowania o wydanym postanowieniu.

Zgodnie z art. 69 ust. 4 UUOŚ przedmiotowe postępowanie winno być zawieszone do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Dnia 1 lutego 2021 r. postanowieniem znak: OO.421.3.7.2020.EB.6 zawieszono przedmiotowe postępowanie do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. O powyższym strony zostały poinformowane zawiadomieniem znak: OO.421.3.7.2020.EB.7 z dnia 01.02.2021 r.

Dnia 26.08.2021 r. wnioskodawca przedłożył raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, co skutkowało podjęciem przedmiotowego postępowania (postanowienie z dnia 06.09.2021 r. znak: OO.421.3.7.2020.EB.8).

Według 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.

Przedłożony przez wnioskodawcę raport o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, nie spełniał wymogów ustawy UUOŚ, w związku z powyższym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie pismem znak: OO.421.3.7.2020.EB.10 z dnia 01.10.2021 r. wezwał wnioskodawcę do jego uzupełnienia.

Po uzupełnieniu w postaci Aneksu do raportu przekazanego za pismem znak: IOS5.452.27.2021.MJ.52.1.IRE-01378-I z dnia 05.11.2021 r., raport okazał się być zgodnym z wymaganiami UUOŚ.

Po stwierdzeniu kompletności i prawidłowości raportu z punktu widzenia obowiązujących przepisów, organ przy piśmie znak: OO.421.3.7.2020.EB.11 z dnia 25.11.2021 r. wystąpił o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz o wydanie opinii do Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Krakowie. O powyższym strony zostały poinformowane zawiadomieniem znak: OO.421.3.7.2020.EB.12 z dnia 25.11.2021 r.

Pismem z dnia 07.12.2021 r. znak: NA.9022.7.29.2021 Małopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Krakowie pozytywnie zaopiniował w zakresie sanitarno-higienicznym warunki realizacji ww. przedsięwzięcia.

Pismem z dnia 10.02.2022 r. znak: KR.RZŚ.4360.69.2021.AB Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie zwrócił się o doprecyzowanie informacji zawartych w „Raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko”.

W związku z powyższym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie, przy piśmie znak: OO.421.3.7.2020.EB.13 z dnia 15.02.2022 r. w myśl art. 50 § 1, art. 54 i 77 ust. 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – *Kodeks postępowania administracyjnego* (t. j. Dz. U. z 2021 r. poz. 735 ze zm.) wezwał Inwestora do uzupełnienia raportu o oddziaływaniu ww. przedsięwzięcia na środowisko o:

- 1) Program monitoringu wód podziemnych dot. obserwacji ilościowych (pomiarów głębokości występowania zwierciadła wód podziemnych) oraz jakościowych (zakres badanych parametrów jakości wód), częstotliwości badań oraz czasu ich prowadzenia (interwał czasowy).
- 2) Czytelną mapę sytuacyjną obrazującą punkty/piezometry, w których będą prowadzone ww. obserwacje, jak również hydroizohipsy i kierunki przepływu wód podziemnych.
- 3) Zestawienie tabelaryczne punktów monitoringowych (powinno ono zawierać informacje dot. nazwy punktu, lokalizacji, nr działki, właściciela działki – w przypadku, gdy działka nie stanowi własności inwestora – należy przedłożyć pisemną zgodę właściciela gruntu na prowadzenie obserwacji oraz zakresu prowadzonego monitoringu w punkcie).

Odpowiedniego uzupełnienia dokonano przy piśmie znak: IRETS3.452.27.2022.MJ.12.IRE-01378-I z dnia 23.02.2022 r., w formie Aneksu nr 2 do Raportu o oddziaływaniu na środowisko. W załączeniu do niniejszego pisma przedłożono także zaktualizowane arkusze 13 i 14 załącznika nr 3 do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 06.10.2020 r. oraz w związku ze zmianami w strukturach organizacyjnych Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. które spowodowały zmianę pełnomocnika – zaktualizowane pełnomocnictwo.

W związku z powyższym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie przy piśmie znak: OO.421.3.7.2020.EB.14 z dnia 08.03.2022 r. przekazał to uzupełnienie i na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. UUOŚ ponownie zwrócił się do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z prośbą o uzgodnienie warunków realizacji ww. przedsięwzięcia.

Pismem z dnia 25.03.2022 r. znak: KR.RZŚ.4360.69.2021.AB Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia. Warunki zawarte w ww. uzgodnieniu w większości zostały uwzględnione w sentencji niniejszej decyzji, za wyjątkiem tych bardzo ogólnych i wynikających z obowiązujących przepisów prawa.

Treść opinii Małopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Krakowie oraz uzgodnienie Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie zostały uwzględnione w niniejszej decyzji.

Następnie organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu tzn. zgodnie z art. 33 UUOŚ w dniu 29.03.2022 r. obwieszczeniem znak: OO.421.3.7.2020.EB.16 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 Chelmiec oraz Urzędu Gminy Limanowa, 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 4 kwietnia 2022 r. do 3 maja 2022 r.. W obwieszczeniu pouczone społeczeństwo o formie składania uwag i wniosków, a także 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 i organizacji społecznych.

W toku postępowania, w ramach którego pismem z dnia 24.05.2022 r. poinformowano strony o możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań zgodnie z art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735 z późn. zm. – cyt. dalej jako „k.p.a.”), do organu nie wpłynęły jednak żadne uwagi, ani też zastrzeżenia stron.

Planowane przedsięwzięcie polegało będzie na przebudowie i budowie linii kolejowej nr 104 na odcinku D Limanowa – bocznica Klęczany tj. od km proj. ok. 48+600 do km proj. ok. 61+220, wraz z budową fragmentu linii kolejowej 104 w nowym śladzie.

Przedmiotowa inwestycja będzie realizowana w ramach Kontraktu nr 1 pn.: „Modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz”, który jest częścią projektu pn.: „Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz – etap I: Prace przygotowawcze”.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w województwie małopolskim i przebiega przez teren powiatu limanowskiego i nowosądeckiego oraz dwóch gmin (Limanowa i Chelmiec). LK 104 na odc. D w zakresie planowanego przedsięwzięcia przebiega przez następujące miejscowości (obróby ewidencyjne):

a) w gminie Limanowa:

- Mordarka od km proj. ok. 48+600 do km proj. ok. 50+450 LK 104;
- Pisarzowa od km proj. ok. 50+450 do km proj. ok. 54+100 LK 104;
- Męcina od km proj. ok. 54+100 do km ok. proj. 57+500 LK 104;
- Kłodne od km proj. ok. 57+500 do km ok. proj. 58+450 LK 104;

b) w gminie Chełmiec:

- Chomranice od km proj. ok. 58+450 do km proj. ok. 61+050 LK 104;
- Klęczany od km proj. ok. 61+050 do km proj. ok. 61+220 LK 104.

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

Zmodernizowana linia kolejowa będzie linią magistralną, jednotorową. Z uwagi na zwiększenie projektowanej prędkości, część linii kolejowej została poprowadzona w nowym śladzie, tj. m.in. od km proj. ok. 49+000 do km proj. ok. 57+400 (dł. ok. 8,400 km) oraz od km proj. ok. 57+650 do km proj. ok. 58+400 (dł. ok. 750 m). Maksymalne przesunięcie proj. osi torów wynosi ok. 1570 m w kierunku południowym w km proj. ok. 51+900 – gdzie planowany jest tunel w okolicy miejscowości Pisarzowa. Układ torów szlakowych oraz głównych zasadniczych w planie zaprojektowano dla prędkości maksymalnej pociągów pasażerskich $V_{p_{max}} = 150 - 160$ km/h, a dla pociągów towarowych $V_{t_{max}} = 100$ km/h. W związku z dopuszczalną prędkością pociągów określonego rodzaju, naciskiem osi lokomotywy w pociągu dla przyjętej dopuszczalnej prędkości oraz naciskiem osi wagonów w pociągu i obciążeniami przewozami będą stosowane tory główne zasadnicze klasy 1. Ponadto w ramach przebudowy linii nr 104 będzie zastosowane szlifowanie szyn, tory bezстыkowe (tam, gdzie dopuszczają to przepisy kolejowe) oraz odbojnice przytwierdzone do podkładów strunobetonowych. W związku z warunkami terenowymi oraz ograniczeniami związanymi z zakresem przebudowy układu torowego część trasy poprowadzono w tunelu kolejowym (km. proj. ok. 50+060 – 53+810) z nawierzchnią bezpodsypkową toru.

Zakres prac prowadzonych na odcinku D LK 104 zakłada realizację działań z zakresu branży torowej, sterowania ruchem kolejowym (SRK), sieci trakcyjnej, LPN, elektroenergetycznej, telekomunikacyjnej, obiektów inżynierskich i kubaturowych, systemów odwodnieniowych, prac drogowych, prac hydrotechnicznych, automatyki kolejowej oraz sieci i urządzeń sanitarnych i przebudowy stacji benzynowej.

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

- a) W0 – wariant bezinwestycyjny zakładający maksymalną dopuszczalną prędkość na poziomie istniejącym (czyli dla składów wagonowych i pociągów towarowych 30 km/h),
- b) W1 – wariant alternatywny – zakładający modernizację istniejącej linii kolejowej na odcinkach (km proj. ok.) 48+600 - 49+000, 57+400 - 57+650 i 58+400 - 61+220 oraz budowę linii w nowym śladzie na odcinkach (km proj. ok.) 49+000 - 57+400 oraz 57+650 - 58+400, docelowe osiągnięcie prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich 100 km/h, a dla pociągów towarowych 80 km/h, utworzenie rezerwy terenowej pod budowę drugiego toru na odcinku od stacji Męcina do bocznicy Klęczany.

- c) W3 – wariant alternatywny – zakładający modernizację istniejącej linii kolejowej na odcinkach (km proj. ok.) 48+600 - 49+000, 57+400 - 57+650 i 58+400 - 61+220 oraz budowę linii w nowym śladzie na odcinkach (km proj. ok.) 49+000 - 57+400 oraz 57+650 - 58+400, docelowe osiągnięcie prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich 120 km/h, a dla pociągów towarowych 80 km/h, utworzenie rezerwy terenowej pod budowę drugiego toru na odcinku od stacji Męcina do bocznicy Klęczany.
- d) W4 – **wariant inwestycyjny** (wybrany do realizacji, tożsamy z wariantem W2) – zakładający modernizację istniejącej linii kolejowej na odcinkach (km proj. ok.) 48+600 - 49+000, 57+400 - 57+650 i 58+400 - 61+220 oraz budowę linii w nowym śladzie na odcinkach (km proj. ok.) 49+000 - 57+400 oraz 57+650 - 58+400, docelowe osiągnięcie prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich 150-160 km/h, a dla pociągów towarowych 100 km/h, utworzenie rezerwy terenowej pod budowę drugiego toru na całej długości odcinka D.
- e) W5 – wariant alternatywny – zakładający modernizację istniejącej linii kolejowej na odcinkach (km proj. ok.) 48+600 - 49+000, 57+400 - 57+650 i 58+400 - 61+220 oraz budowę linii w nowym śladzie na odcinkach (km proj. ok.) 49+000 - 57+400 oraz 57+650 - 58+400, docelowe osiągnięcie prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich 120 km/h, a dla pociągów towarowych 80 km/h, dobudowę drugiego toru na całej długości odcinka D.
- f) W6 – wariant alternatywny – zakładający modernizację istniejącej linii kolejowej na odcinkach (km proj. ok.) 48+600 - 49+000, 57+400 - 57+650 i 58+400 - 61+220 oraz budowę linii w nowym śladzie na odcinkach (km proj. ok.) 49+000 - 57+400 oraz 57+650 - 58+400, docelowe osiągnięcie prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich 140-160 km/h, a dla pociągów towarowych 100 km/h, dobudowę drugiego toru na odcinku od stacji Męcina do bocznicy Klęczany.

Wariant W4 (W2) wybrany do realizacji (wariant inwestycyjny) obejmuje następujące prace:

- modernizację linii kolejowej nr 104 na odcinku D (w km proj. ok. 48+600 - 49+000, 57+400 - 57+650 i 58+400 - 61+220) z dostosowaniem infrastruktury technicznej do prędkości $V_{p_{max}}=150-160$ km/h dla pociągów pasażerskich i $V_{t_{max}}=100$ km/h dla pociągów towarowych;
- budowę fragmentu linii kolejowej nr 104 na odcinku D w nowym śladzie tj. od km proj. ok. 49+000 do km proj. ok. 57+400 (dł. ok. 8,400 km) oraz od km proj. ok. 57+650 do km proj. ok. 58+400 (dł. ok. 750 m);
- utworzenie rezerwy terenowej pod budowę drugiego toru na całym odcinku D;
- budowę nastawni Męcina w km proj. 56+455;
- rozbiórkę obiektów kubaturowych;
- elektryfikację całego modernizowanego odcinka linii kolejowej nr 104;
- budowę linii potrzeb nietrakcyjnych (LPN) wzdłuż projektowanej trasy na całej długości;
- budowę nowej sieci trakcyjnej;
- przebudowę i budowę urządzeń SRK wraz z kablami;
- przebudowę i budowę systemów telekomunikacyjnych;
- przebudowę sieci energetycznych kolidujących z projektowanymi rozwiązaniami;
- budowę/remont/rozbiórkę obiektów inżynierskich;

- budowę tunelu T10 o długości ok. 3 750 m na odcinku od km proj. ok. 50+060 - 53+810; w rejonie miejscowości Piszczowa (tunel składać się będzie z tunelu głównego kolejowego połączonego 7 przewiązkami w ok. km proj. 50+529, km proj. 50+998, km proj. 51+466, km proj. 51+935, km proj. 52+404, km proj. 52+872, km proj. 53+341 z tunelem równoległym ewakuacyjnym);
- wykonanie kompleksowej przebudowy istniejącego odwodnienia i budowy nowego w miejscach, gdzie jest to konieczne;
- likwidację i przebudowę istniejących peronów, w tym korektę położenia krawędzi peronowych oraz budowę nowych peronów wraz z dojazdami oraz infrastrukturą towarzyszącą z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
- rozbiórkę zbędnej infrastruktury w tym m.in. szyn, przytwierdzeń i podkładów;
- budowę przejazdu w km proj. ok. 61+110 wraz z odcinkami dróg dojazdowych;
- likwidację przejazdów kolejowo – drogowych oraz budowę dróg równoległych;
- budowę lub przebudowę wybranych dróg na skrzyżowaniach z torem kolejowym oraz dróg równoległych w związku ze zmianą geometrii torów, zmianą położenia przejazdów kolejowo – drogowych, zmianą lokalizacji skarp nasypów i wykopów kolejowych, zmianą skrajni pionowej i poziomej obiektów inżynierskich lub budową odwodnienia;
- likwidację przejazdów kolejowo – drogowych oraz budowę skrzyżowań dwupoziomowych;
- przebudowę dróg w rejonie istniejących i projektowanych skrzyżowań dwupoziomowych;
- budowę i przebudowę miejsc parkingowych, w tym dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się w rejonie peronów wraz z dojazdami;
- przebudowę uzbrojenia terenu kolidującego z planowanym przedsięwzięciem lub rozbiórkę nieczynnych sieci, w tym: sieci wodociągowych, gazowych, kanalizacyjnych oraz sieci teletechnicznych i elektroenergetycznych;
- przebudowę obiektów kolidujących z projektowanymi rozwiązaniami;
- likwidację stacji benzynowej w km proj. ok. 54+850.

Zakres szczegółowy przedsięwzięcia przedstawiono w charakterystyce przedsięwzięcia stanowiącej załącznik nr 1 do przedmiotowej decyzji.

W celu wyboru najkorzystniejszego pod względem środowiskowym wariantu realizacji planowanego przedsięwzięcia, w raporcie o ocenie przeprowadzona została wielokryterialna ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Oceny wariantów dokonano w odniesieniu do trzech grup kryteriów: przyrodniczych, społecznych i kulturowych. W ramach tych grup zdefiniowano podkryteria, według których dokonano oceny wariantów i wyboru wariantu najkorzystniejszego z punktu widzenia środowiskowego. W ocenie wielokryterialnej, biorąc pod uwagę specyfikę przedsięwzięcia oraz charakterystykę terenu, każdemu z kryterium przypisano wagę (współczynnik istotności).

Analiza wykazała, że wariantem najkorzystniejszym pod kątem środowiskowym jest wariant W4 (W2). Wariant ten cechuje porównywalne do innych wariantów (za wyjątkiem wariantu bezinwestycyjnego W0) oddziaływanie na etapie realizacji, jednakże niższy stopień oddziaływania na etapie eksploatacji planowanej inwestycji, niż w przypadku pozostałych analizowanych wariantów. W chwili obecnej mając na uwadze przewidywane wielkości przewozów pasażerskich i towarowych Inwestor wybrał do realizacji wariant W4 (W2).

Realizacja wariantu realizacyjnego W4 (W2) przewiduje rozbiórkę, remont lub budowę obiektów inżynierskich zlokalizowanych w niektórych przypadkach na szlakach migracji zwierząt. Realizacja wariantu inwestycyjnego W4 (W2) nie pogorszy możliwości migracji zwierząt w poprzek linii kolejowej w stosunku do stanu istniejącego a wręcz przeciwnie - dostosowanie obiektów inżynierskich do pełnienia funkcji migracji usprawni możliwość migracji.

Modernizacja linii kolejowej 104 usprawni system transportu kolejowego, zwiększy bezpieczeństwo podróży oraz skróci czas podróżowania. Ponadto zostaną zastosowane rozwiązania minimalizujące oddziaływanie linii kolejowej (na etapie realizacji i eksploatacji) na środowisko przyrodnicze, zabytki i ludzi.

Istotnym aspektem w ocenie wpływu przedsięwzięcia jest poprawa bezpieczeństwa przejazdu linią kolejową. Likwidacja części przejazdów kolejowo-drogowych, budowa skrzyżowań bezkolizyjnych i skierowanie pojazdów nowymi drogami równoległymi do przejazdów (z nowoczesnymi komputerowymi urządzeniami bezpieczeństwa ruchu na przejazdach) stanowi znacząco pozytywny wpływ na zdrowie i życie ludzi.

Poprawa infrastruktury kolejowej to również zmniejszone ryzyko awarii. Realizacja przedsięwzięcia spowoduje zwiększenie bezpieczeństwa ładunków w transporcie i zmniejszenie prawdopodobieństwa wypadków kolejowych.

Dotychczasowy stan linii kolejowej 104 na przedmiotowym odcinku nie spełnia kompleksowo wymogów ciągu komunikacyjnego o znaczeniu państwowym, dlatego konieczna jest jego modernizacja. Wraz z realizacją inwestycji w ramach wariantu realizacyjnego (wariant W4 (W2)) osiągnięte zostaną takie cele, jak:

- likwidacja ograniczeń prędkości występujących na linii kolejowej;
- skrócenie czasu jazdy pociągów;
- poprawa przepustowości linii, częstotliwości, skomunikowania oraz punktualności realizowanych połączeń;
- zwiększenie dostępności transportu kolejowego m.in. poprzez dostosowanie do obsługi osób o ograniczonych możliwościach poruszania się;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego, podróżnych, przewożonych ładunków oraz ruchu drogowego na przejazdach kolejowo - drogowych;
- zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko (rozwiązania chroniące środowisko).

Zaniechanie realizacji inwestycji to pozostawienie infrastruktury w stanie obecnym. Oznacza to, że komunikacja na trasie Chabówka – Nowy Sącz odbywać będzie się tak jak dotychczas, czyli z wykorzystaniem transportu drogowego.

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

Obecnie powierzchnia zajmowanej nieruchomości, czyli powierzchnia terenu kolejowego (w granicach planowanego przedsięwzięcia) wynosi około 32,59 ha. Zajętość terenu na potrzeby realizacji inwestycji W4 (W2) wyniesie ok. 201,68 ha.

Trwała zajętość terenu w wariantcie realizacyjnym (W4 (W2)) spowodowana będzie m.in. prowadzeniem linii kolejowej po nowej trasie (LK104 na odcinku D na długości ok. 9,150 km biegnie w nowym przebiegu, co stanowi 72,5% z całości długości nowoprojektowanej trasy wynoszącej ok. 12,620 km), budową obiektów kubaturowych, budową obiektów inżynierskich (w tym m.in. tunelu), budową dróg, przebudową skrzyżowań, itp.

Przebieg projektowanego odcinka D dla linii kolejowej nr 104 przecina na swojej długości mozaikę terenów antropogenicznych zurbanizowanych z zabudową mieszkaniową miejscowości Mordarka, Pisarzowa, Męcina, Kłodne, Chomranice i Klęczany wraz z przyległymi im terenami łąk, pastwisk i pól uprawnych. Na niewielkich odcinkach linia przecina i/lub przebiega wzdłuż małych kompleksów leśnych własności prywatnej (m.in. km proj. ok. 49+200, 49+900-50+000, 51+600, 54+700-54+800, 55+900, 57+100-57+200, 58+000, 58+800, 59+700, 60+200, 60+600-60+700, 61+100 czy 61+200). Przeważająca większość wskazanych płątów leśnych położona jest w dolinach niewielkich cieków wodnych (potoków). Na analizowanym odcinku brak jest terenów zurbanizowanych o charakterze zabudowy miejskiej.

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane w części na terenie dotychczas wykorzystywanym jako tereny linii kolejowej. Z uwagi na zwiększenie projektowanej prędkości, część linii kolejowej zostanie poprowadzona w nowym śladzie, tj. m.in. od km proj. ok. 49+000 do km proj. ok. 57+400 (długości ok. 8,400 km) oraz od km proj. ok. 57+650 do km proj. ok. 58+400 (długości ok. 750 m). Maksymalne przesunięcie projektowanej osi wynosi ok. 1 570 m w kierunku południowym w km proj. ok. 51+900 – gdzie projektowany jest tunel w okolicy miejscowości Pisarzowa. W związku z warunkami terenowymi oraz ograniczeniami związanymi z zakresem przebudowy układu torowego część trasy poprowadzono w tunelu kolejowym. Na odcinku D zaplanowano również rezerwę terenową pod budowę w przyszłości drugiego toru.

W zakresie odcinka D przedmiotowej inwestycji stwierdzono występowanie dwóch osuwisk przecinanych przez projektowaną linię kolejową (aktywnych okresowo, nr 14580 i 14630) oraz jednego osuwiska znajdującego się w bliskiej odległości od projektowanej linii kolejowej (aktywne okresowo - cz. zach., nieaktywne - cz. wsch., nr 14628). Dodatkowo w sąsiedztwie inwestycji stwierdzono występowanie dwóch terenów zagrożonych ruchami masowymi. Około km proj. 51+500 do ok. 51+800 LK 104 (przebieg nowoprojektowany) występuje teren zagrożony ruchami masowymi nr 2054. Drugi ze wskazanych terenów umiejscowiony jest około km proj. 58+000 do ok. 58+800 (przebieg nowoprojektowany i istniejący) o nr 2052. Na obszarze obydwu terenów obserwowana jest obecność utworów wskazujących na transport materiału po zboczu, spęływanie. W związku z tym, przy planowaniu prac, jak i projektowaniu obiektów i pozostałej infrastruktury wzięto pod uwagę ich charakterystyki oraz analizy stateczności osuwisk i terenów zagrożonych ruchami masowymi. W miejscach, gdzie jest to konieczne, zaprojektowane i wykonane zostaną zabezpieczenia przeciwoświsiskowe, w tym w sposób szczególny ich odwodnienie.

W celu ograniczenia ryzyka związanego z geozagrożeniami, w trakcie prowadzonych prac należy zachować szczególną ostrożność i podjąć następujące działania:

- przed przystąpieniem do prac teren należy dokładnie zlustrować pod kątem potencjalnie mogących wystąpić zjawisk masowych, szczególnie w okresie intensywnych opadów i w okresie wiosennych roztopów;
- wyznaczyć obszary, w których prace mogą być prowadzone tylko z użyciem lekkich maszyn budowlanych i transportowych;
- bazy materiałowe zlokalizować poza miejscami zagrożonymi ruchami masowymi;
- skarpy i zbocza nie mogą być podcinane przez poruszające się maszyny budowlane.

W buforze 250 m od przedmiotowej linii kolejowej znajdują się obiekty bądź tereny objęte ochroną zabytków w postaci ewidencji zabytków. Żaden ze zidentyfikowanych zabytków nie znajduje się w rejestrze zabytków.

Kamienny przepust zlokalizowany na działce nr 374 w miejscowości Kłodne (km istn. ok. 60+549) i kamienny przepust kolejowy znajdujący się na działkach nr 203/12 w miejscowości Chomranice (km istn. ok. 61+538) ujęte w ewidencji zabytków znajdują się na odcinku istniejącej linii kolejowej nr 104, który zostanie całkowicie wyłączony z eksploatacji kolejowej – modernizowana linia kolejowa przebiegać będzie po nowym śladzie w znacznej odległości od starego toru. Obiekty te zostaną wyremontowane.

Ponadto w sąsiedztwie analizowanych wariantów przedsięwzięcia, tj. buforze do 250 m na każdą stronę torów LK 104 na odcinku D stwierdzono 6 stanowisk archeologicznych, w tym najbliższe w odległości ok. 35 m po lewej stronie od toru (km proj. ok. 60+090 LK 104). Planowane przedsięwzięcie w ramach analizowanych wariantów nie przebiega przez zidentyfikowane dotychczas stanowiska archeologiczne. W przypadku odkrycia podczas robót ziemnych przedmiotów, które mogłyby świadczyć o występowaniu w danym rejonie stanowiska archeologicznego, Inwestor zobowiązany jest niezwłocznie powiadomić 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* (t.j. Dz. U. 2022, poz. 840).

W ramach inwestycji przewiduje się rozbiórkę budynków będących w złym stanie technicznym bądź kolidujących z rozwiązaniami projektowymi. Do rozbiórki przewiduje się łącznie ok. 33 pozycji, tj. budynków lub zespołów budynków, w tym budynki mieszkalne, budynek mieszkalny w budowie, obiekty gospodarcze, garażowe, wiaty oraz zespoły obiektów, tj. budynki mieszkalne z zabudowaniami gospodarczymi, obiekty garażowe i gospodarcze czy budynek stacyjny z obiektem gospodarczym.

Zgodnie z informacjami podanymi w raporcie, na przeważającej części przedmiotowego odcinka układu torowego brak jest systematycznego sposobu odwodnienia podtorza. W stanie istniejącym linia kolejowa, zarówno na szlaku jak i poszczególnych przystankach, odwadniana jest bezpośrednio na skarpę, przylegający teren lub do rowów przytorowych czy innych rowów i cieków przebiegających w pobliżu linii kolejowej. Istniejące rowy torowe w większości przypadków są w złym stanie technicznym - większość z nich jest zarośnięta krzewami i drzewami oraz zaśmiecona. Podczas inwentaryzacji terenowej nie zaobserwowano żadnych elementów odwodnienia wgłębnego torowiska tj. np. studnie, wyloty z drenaży, itp.

W ramach inwestycji przewiduje się wykonanie systemu odwodnienia układu torowego (wraz z peronami i wiatami), układów drogowych powiązanych z linią kolejową 104 oraz obiektów inżynierskich.

Odprowadzenie wód przewiduje się w pierwszej kolejności do naturalnych odbiorników tj. cieków i rowów lub do istniejących systemów kanalizacyjnych 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 określonych w rozporządzeniu 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). Ważnym jest, aby na etapie eksploatacji utrzymywać w należytym stanie czystości i sprawności technicznej system odwodnienia terenów kolejowych, w tym wykonywać regularnie czyszczenie rowów, studzienek kanalizacyjnych oraz urządzeń oczyszczających wody opadowe i roztopowe.

Dla całego przedsięwzięcia zaplanowano około 57 wylotów - miejsc wprowadzania wód opadowych i roztopowych (z torowisk, peronów, dróg, obiektów mostowych, tunelu) do odbiorników takich jak: rowy (przytorowe i drogowe) oraz cieki (Smolnik, Rolny, Bukowiec, Kłodnianka) oraz ewentualnie do istniejącej kanalizacji deszczowej.

Przed odprowadzeniem wód opadowych do odbiorników w wybranych lokalizacjach zaprojektowano zbiorniki retencyjne (ZR), które mają na celu zmniejszenie dopływu chwilowego podczas opadów o dużym natężeniu. Zbiorniki zaprojektowano jako podziemne, modułowe, z prefabrykowanych elementów betonowych i żelbetowych łączone na uszczelki gumowe. Przed każdym zbiornikiem ma być zastosowany osadnik, w celu zmniejszenia ilości substancji mineralnych.

Zaplanowano sześć zbiorników retencyjnych przeznaczonych dla wód opadowych (ponadto zaplanowano zbiornik retencyjny przy tunelu, przeznaczony dla wód pochodzących z tunelu) przed odprowadzeniem wód opadowych do cieku Rolny (4 zbiorniki: ZR 56+130, $V_{cz} = 100 \text{ m}^3$, ZR 56+135, $V_{cz} = 200 \text{ m}^3$, ZR 56+190, $V_{cz} = 200 \text{ m}^3$, ZR 56+300, $V_{cz} = 160 \text{ m}^3$) i Bukowiec (zbiornik ZR 57+130, $V_{cz} = 160 \text{ m}^3$) oraz do rowu (zbiornik ZR 58+400, $V_{cz} = 130 \text{ m}^3$); oznaczenie V_{cz} – pojemność czynna zbiornika.

Według informacji przedstawionych w raporcie w odległości do 500 m od torów projektowanego przedsięwzięcia znajdują się następujące ujęcia wody:

- 1) w km proj. ok. 49+200 w odległości ok. 60 m od osi torów - ujęcie wody podziemnej w postaci studni wierconej (nr 20682) na działce 1441/2 w miejscowości Pisarzowa. Woda ze studni ujmowana jest dla potrzeb zasilania zespołu szklarni.
- 2) w km proj. ok. 50+300 w odległości ok. 450 m od osi torów (ok. 80 m od starotorza) - ujęcie wody podziemnej w postaci studni wierconej (nr 6734).
- 3) w km proj. ok. 59+300 w odległości ok. 390 m od osi torów - ujęcie wody podziemnej w postaci odwiertu (nr 4116) w miejscowości Chomranice. Woda z odwiertu ujmowana jest na potrzeby wodociągu Chomranice-Podchełmie.

W rejonie inwestycji występuje także 46 nieudokumentowanych studni głębinowych, pobierających wodę w ramach zwykłego korzystania z wód lub też całkowicie wyłączonych z użytkowania, które kolidują z projektem zagospodarowania terenu. Ze względu na kolizje projektowanej infrastruktury, związanej z modernizacją LK 104 nastąpiła konieczność likwidacji tych studni głębinowych.

W przypadku dwunastu studni konieczna jest odbudowa studni głębinowej, która jest jedynym źródłem zasilającym gospodarstwo w wodę, tzn. oprócz projektu likwidacji studni projektuje się także nową studnię. W przypadku odtwarzania studni likwidowanej w celu zapewnienia ciągłości dostępu do wody do spożycia kolejność prac będzie następująca:

- zabudowa nowej studni w nowej lokalizacji, nie będącej w kolizji z modernizowaną LK 104,
- podłączenie istniejącego budynku do nowej studni,
- likwidacja studni będącej w kolizji z modernizacją układu torowego.

W ramach przedsięwzięcia zaplanowano wykonanie na obiektach inżynierskich i inżynierskich (takich jak mosty kolejowe, wiadukty kolejowe, mosty drogowe, wiadukty drogowe, przepusty kolejowe/kolejowo-drogowe i drogowe) prac takich jak: rozbiórka istniejącego obiektu, remont istniejącego obiektu, budowa nowego obiektu.

Wszystkie mosty kolejowe na odcinku D projektuje się na wodę trzystuletnią tj. $Q=0.3\%$, natomiast mosty drogowe na drogach kl. L i kl. D projektuje się na wodę stuletnią tj. $Q=1\%$. W żadnym przypadku nie przewiduje się lokalizacji docelowych podpór obiektów w korycie przekraczanego cieku.

W przypadku, gdy prace wymagać będą czasowej zmiany przebiegu cieku, roboty budowlane mają być prowadzone 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, przepływ ma być przeprowadzony w całości. Odcinkowo, ze względu na przebieg linii po nowym śladzie oraz budowę dróg dojazdowych (w tym przebudowę dróg), konieczna może być korekta przebiegu koryta. Korekta ta będzie się wiązać z kształtowaniem przekroju podłużnego i poprzecznego koryta, jednakże będzie to miało charakter lokalny.

W ramach prac hydrotechnicznych wstępnie planuje się konserwację i/lub reprofiliację oraz oczyszczenie koryt cieków/rowów. Dla odcinków cieków, w których charakter przepływu (występujące prędkości) 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). Cieki naturalne mają być umocnione z wykorzystaniem materiałów naturalnych (np. narzut kamienny, faszyna, humusowanie z obsiewem) tam, gdzie będzie to możliwe.

W ramach prac hydrotechnicznych projektowane są następujące typy ubezpieczeń:

1. W ciekach naturalnych (potok Liśnik, Smolnik, Podgórski, Rołny, Bukowiec, Kłodniana, Chomranicki, Chełmski):
 - Typ „D1” – narzut z kamienia łamanego na zaprawie,
 - Typ „E1” – narzut na zaprawie licowany $\varnothing$ min. 50 cm,
 - Typ „E2” – narzut na zaprawie licowany $\varnothing$ 80 - 100 cm,
2. W pozostałych ciekach (cieki bez nazwy, rowy):
 - Typ „A” – odmulenie dna,
 - Typ „C1” – płyta ażurowa,
 - Typ „D1” – narzut z kamienia łamanego na zaprawie,
 - Typ „D2” - bruk z kamienia łamanego na zaprawie.

Na etapie budowy główne zagrożenia dla środowiska wodnego związane będą z pracami ziemnymi oraz funkcjonowaniem zaplecza socjalnego (ścieki bytowe), zaplecza technicznego oraz baz sprzętów i materiałów. Ścieki powstające podczas budowy obejmują głównie ścieki bytowe. W trakcie realizowanych robót może wystąpić konieczność odprowadzenia wody z odwodnienia wykopów. Podczas realizacji prac mogą wystąpić awaryjne wycieki paliwa, olejów i innych płynów eksploatacyjnych, które mogą potencjalnie zanieczyścić wody powierzchniowe, podziemne i glebę. Na tym etapie oddziaływanie na wody wiąże się z bezpośrednią ingerencją robót w koryta cieków. W wyniku prowadzonych prac nastąpi zniszczenie powierzchniowej warstwy gleby oraz naruszenie struktury wierzchnich warstw geologicznych. Naruszenie głębszych warstw geologicznych będzie związane z koniecznością posadowienia nowych obiektów inżynierskich i inżynierskich.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje budowę tunelu na długości około 3 750 m nowej trasy odcinka D LK 104. Dla potrzeb projektowania tunelu wykonano wzdłuż jego osi 39

rdzeniowanych głębokich otworów badawczych, w tym 8 piezometrów. Piezometry te zostały wykonane w otworach: T10-CD1, T10-CD3, T10-CD8, T10-CD14, T10-CD24, T10-CD27, T10-CD35 oraz T10-CD39. Głębokość występowania poziomu wodonośnego jest zmienna z uwagi na tektonikę górotworu (zaburzenia fałdowe, uskoki), co jest charakterystyczne dla ośrodka szczelinowego Karpat fliszowych.

W rejonie planowanego przedsięwzięcia wody podziemne zasilane są głównie poprzez bezpośrednią infiltrację opadów atmosferycznych, a także w znikomym stopniu poprzez infiltrację wód powierzchniowych oraz dopływ wód z podłoża. Przepływ wód podziemnych odbywa się generalnie w kierunku dolin rzecznych, które stanowią bazę drenażu. Granice hydrodynamiczne biegną po działach wód podziemnych, które na ogół pokrywają się z działami wód powierzchniowych.

W otoczeniu planowanego tunelu stwierdzono dwa użytkowe poziomy wodonośne:

- czwartorzędowy poziom wodonośny obejmujący położoną na zachód od tunelu dolinę Łososiny, gdzie stanowi ciągły poziom o charakterze swobodnym. Utwory czwartorzędowe zasilane są poprzez opady atmosferyczne, w mniejszym stopniu ze spływu z poziomów starszego podłoża morfologiczne zalegającego wyżej;
- trzeciorzędowy (fliszowy) poziom wodonośny związany z warstwami magurskimi Karpat Zewnętrznych. Zasilanie piętra fliszowego zależy przede wszystkim od charakteru litologicznego zwietrzliny i kąta nachylenia stoków. Kierunki krążenia wód podziemnych w tej strefie jednostki magurskiej są bardzo skomplikowane ze względu na wykształcenie litologiczne oraz dominującą w tym regionie płaszczowinową tektonikę utworów fliszu karpackiego. Występujące tu pocięte uskoki i łuski i skiby budujące płaszczowinę magurską tworzą często odrębne hydrostruktury o bardzo ograniczonych zasobach wód podziemnych.

Planowany tunel składać się ma z tunelu głównego kolejowego połączonego przewiązkami z tunelem równoległym ewakuacyjnym. Przyjęto następujące metodologie realizacji tunelu:

- tunel główny kolejowy zostanie wykonany metodą mechaniczną (tarcza drążąca TBM),
- tunel ewakuacyjny o mniejszym przekroju, zlokalizowany po północnej stronie tunelu głównego, zostanie wykonany metodą konwencjonalną.

Tunel kolejowy będzie drążony przy wykorzystaniu tarczy zmechanizowanej zamkniętej. Obudowa tunelu głównego jest obudową segmentową składającą się z prefabrykowanych elementów (tubingów) umieszczanych przez erektor pod osłoną ogona tarczy. Obudowa segmentowa jest obudową ostateczną. Połączenie pomiędzy każdym tubingiem zawiera uszczelki, które zapewniają wodoszczelność tunelu.

Między ogonem tarczy a montowaną obudową zostawiana jest pewna przestrzeń, zwana luzem tarczy. Luz ten umożliwia tarczy skręt, gdyż bez niego ogon blokowałby się o wcześniej ułożoną obudowę i jakiegokolwiek sterowanie tarczą byłoby niemożliwe. Podczas popychania głowicy skrawającej, w pierwszej fazie pracy maszyny, na ogonie tarczy wykonywane są iniekcje uszczelniające, które wypełniają luz tarczy ograniczając straty objętości, równocześnie zapewniając szczelność konstrukcji. Wpływ na wody w trakcie drążenia jest zatem minimalny i dotyczy przodka tunelu. Zakres tego wpływu jest dodatkowo ograniczany przez zamkniętą konstrukcję głowicy. Po przejściu tarczy konstrukcja jest szczelna i jej wpływ na wody podziemne jest znikomy. Usunięcie urobku jest wykonywane automatycznie przez maszynę TBM, a urobek jest usuwany z tunelu na przenośniku taśmowym lub poprzez system hydrotransportu.

Tunel ewakuacyjny wymagać będzie zastosowania systemu hydroizolacji między obudową wstępną a obudową ostateczną (obudowa betonowa), ze względu na obecność wód gruntowych. System hydroizolacji będzie składał się z termicznie spawanej membrany PVC z warstwami ochronnymi wykonanej z materiału geotekstylnego. Będzie on powiązany z systemem drenażu, realizowanym w chodnikach, połączonym w regularnie rozmieszczonych punktach co 50 metrów, z główną rurą zbiorczą odprowadzającą czystą wodę do portali.

Ostateczna obudowa ma zapewnić długotrwałą stabilność tunelu. Wstępnie założono, że ostateczna obudowa tunelu zostanie wykonana z niezbrojonego betonu wylewanego In-situ. Jednak w niektórych miejscach odcinka tunelu (chodniki, spąg tunelu), w złych warunkach gruntowych, z dużymi naprężeniami może być wymagana zbrojona obudowa betonowa. Grubość obudowy tunelu, ewentualne odcinki zbrojone, itp. zostały określone za pomocą analiz obliczeniowych konstrukcji ostatecznej obudowy tunelu na podstawie wyników badań geotechnicznych.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia planowane jest odwadnianie tunelu z: wód pochodzących z górotworu podczas drążenia tunelu, wody wykorzystywanej podczas prac wiertniczych oraz wody pochodzącej z nawierzchni w tunelu (zanieczyszczenie pochodzące z maszyn budowlanych). Całość zanieczyszczonej wody z tunelu (w zależności od projektu technologicznego wykonawcy robót, będzie to całość wody lub jedynie wody technologiczne i wody z nawierzchni tunelowej) 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 za pomocą rowów tymczasowych.

Zasięg leja depresji wywołanego przez drążenie tunelu ewakuacyjnego będzie zmienny i będzie zależny od budowy geologicznej. Zgodnie z ustawą *Prawo wodne* na prowadzenie tego rodzaju działań wymagane jest uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego (pozwolenie określi ilość i sposób odprowadzania wód oraz ich odbiornik a także zakres monitoringu). W wyniku prowadzenia odwodnienia terenu budowy tunelu należy liczyć się z obniżeniem zwierciadła I-go poziomu wód podziemnych, który jednak po zakończeniu budowy, przy uszczelnionym wnętrzu wyrobiska, powinien osiągnąć pierwotny poziom.

W wyniku obniżenia poziomu wód podziemnych i powstania leja depresji czasowemu zmniejszeniu może ulec natężenie przepływu wód w ciekach przepływających w pobliżu drążonego tunelu. W wyniku odwodnienia tunelu, obniżeniu może ulec poziom wody w lokalnych studniach (poza studniami zasilającymi wyłącznie wodą pochodzącą z opadów atmosferycznych).

Na potrzeby realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia sporządzona została „*Dokumentacja hydrogeologiczna określająca warunki hydrogeologiczne w związku z zamierzonym wykonywaniem przedsięwzięć mogących negatywnie oddziaływać na wody podziemne, w tym powodować ich zanieczyszczenie, dla zadania pn. „Opracowanie dokumentacji projektowej wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego w ramach projektu pn. „Budowa nowej linii kolejowej Podłęże - Szczyrzyc - Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka - Nowy Sącz - Etap I: prace przygotowawcze”*”. Wykonanie dokumentacji projektowej wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego dla kontraktu pn. „*Modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka - Nowy Sącz*” – obejmująca odcinek D linii kolejowej 104 - (zatwierdzona decyzją Marszałka Województwa Małopolskiego znak: SR-IX.7431.24.2021.SC z dnia 18.03.2021 r.). Wykonane zostało rozpoznanie budowy hydrogeologicznej w oparciu o hydrogeologiczne otwory

badawcze, otwory geologiczno-inżynierskie, otwory archiwalne z bazy HYDRO, kartowanie hydrogeologiczne, badania terenowe i laboratoryjne oraz analizy hydrogeologiczne. W ww. dokumentacji hydrogeologicznej oraz Aneksie nr 2 do raportu przedstawiono zalecenia dotyczące prowadzenia monitoringu jakości wód podziemnych. Analizie poddano punkty w postaci otworów hydrogeologicznych odwiercone w trakcie procesu dokumentowania. Mając na uwadze budowę geologiczną, warunki hydrogeologiczne, kierunki spływu wód podziemnych, parametry filtracyjne i jakość wód oraz budowę tunelu mogącego znacząco oddziaływać na warunki hydrogeologiczne regionu, koniecznym jest zaprojektowanie monitoringu jakości wód podziemnych w postaci piezometrów wykonanych w km proj. 50+079 ÷ 53+854 (otwory: T10H_2 ÷ T10H_8) modernizowanej LK 104, zlokalizowanym częściowo na obszarze występowania paleogeńskiego użytkowego piętra wodonośnego. Ponadto w trakcie drążenia tunelu kolejowego należy prowadzić monitoring zmian poziomu i jakości wód w sąsiedztwie projektowanego tunelu, w istniejących piezometrach.

W celu zabezpieczenia wód powierzchniowych, podziemnych oraz powierzchni ziemi, na etapie realizacji inwestycji przewiduje się stosowanie następujących rozwiązań minimalizujących negatywne oddziaływanie na ww. elementy środowiska:

- wytyczenie dróg dojazdowych do placu budowy odbywać się będzie w pierwszej kolejności w oparciu o istniejącą sieć dróg;
- szerokość pasa zajętego pod plac budowy oraz zasięg wymiany gruntów będą ograniczone do minimum;
- czas prowadzenia robót odwodnieniowych będzie ograniczony do minimum;
- zastosowane zostaną metody ograniczające ilość odpompowywanej wody (np. poprzez zastosowanie ścianek szczelnych), szczególnie w czasie wykonywania głębokich wykopów;
- zaplecza budowy będą lokalizowane poza korytami rzek i ich terenami zalewowymi (w odległości nie mniejszej niż 50 m) - potok Mordarka, potok Liśnik, potok Smolnik, Bukowiec (Bukowianka), Kłodnianka;
- zabezpieczenie koryt cieków powierzchniowych przed przedostaniem się do nich fragmentów materiałów budowlanych będzie odbywało się poprzez zastosowanie siatek i mat zabezpieczających;
- tankowanie pojazdów będzie odbywało się wyłącznie w miejscach do tego przystosowanych;
- prace budowlane będą prowadzone przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu eksploatowanego i konserwowanego w prawidłowy sposób (stosowanie sprzętu i maszyn w dobrym stanie technicznym i zabezpieczenie sprzętu przed wyciekami substancji ropopochodnych);
- zaplecza budowy, a w szczególności miejsca tankowania pojazdów będą wyposażone w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw;
- ścieki bytowe powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia będą gromadzone w zbiornikach bezodpływowych, opróżnianych przez uprawnione podmioty i wywożone do oczyszczalni ścieków;
- wszelkie sypkie materiały np., kruszywo, ziemia z wykopów będą składowane (np. w regularnych pryzmach) w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków lub systemów odwodnienia na skutek odpływu wód opadowych, prace związane z usuwaniem gleby i wykonywaniem nasypów lub wykopów będą

realizowane możliwie małymi frontami robót, aby ograniczyć zagrożenie zjawiska erozji eolicznej oraz procesów geodynamicznych.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie zlewni jednolitych części wód powierzchniowych: JCWP Sowlinka, kod: PLRW2000122147249 i JCWP Smolnik, kod: JCWPPLRW200012214369 oraz w obrębie jednolitych części wód podziemnych: JCWPd 150 o kodzie PLGW2000150 i JCWPd 166 o kodzie PLGW2000166. Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz.U. z 2016 r. poz. 1911, z późn. zm.)) charakterystyka JCW prezentuje się następująco:

- **JCWP Sowlinka**, kod: PLRW2000122147249 jest to silnie zmieniona część wód, z wyznaczonym celem środowiskowym: dobry potencjał ekologiczny oraz dobry stan chemiczny. Jest to JCWP w złym stanie ogólnym, niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych.
- **JCWP Smolnik**, kod: JCWPPLRW200012214369 jest to silnie zmieniona część wód, z wyznaczonym celem środowiskowym: dobry potencjał ekologiczny oraz dobry stan chemiczny. Jest to JCWP w dobrym stanie ogólnym, niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych.
- **JCWPd 150** posiada wyznaczony cel środowiskowy: dobry stan ilościowy i dobry stan chemiczny. Jest to JCWPd w dobrym stanie ilościowym i dobrym stanie chemicznym, niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych.
- **JCWPd 166** posiada wyznaczony cel środowiskowy: dobry stan ilościowy i dobry stan chemiczny. Jest to JCWPd w dobrym stanie ilościowym i dobrym stanie chemicznym, niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych.

Realizacja i eksploatacja planowanego przedsięwzięcia nie spowodują pogorszenia dobrego potencjału ekologicznego oraz dobrego stanu chemicznego **JCWP Smolnik**, kod: JCWPPLRW200012214369, jak również nie przyczyni się do nieosiągnięcia dobrego potencjału ekologicznego oraz dobrego stanu chemicznego **JCWP Sowlinka**, kod: PLRW2000122147249. Oddziaływanie przedmiotowej inwestycji nie spowoduje również pogorszenia dobrego stanu ilościowego i dobrego stanu chemicznego **JCWPd 150 i JCWPd 166**.

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 podziemnych (PLGW2000150 i PLGW2000166) przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi oraz obszar wrażliwy na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych (który obejmuje cały kraj).

Przedsięwzięcie planowane jest poza terenami ochrony pośredniej stref ochronnych ujęć wody oraz poza granicami głównych zbiorników wód podziemnych.

Linia kolejowa nr 104 na niewielkich odcinkach przecina obszar szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy *Prawo wodne* - w związku z przekroczeniami linii kolejową cieków: Liśnik i Smolnik.

Planowane przedsięwzięcie nie spowoduje negatywnego wpływu na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych jednolitych części wód powierzchniowych, jednolitych części wód podziemnych oraz obszarów chronionych, o których mowa w art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. *Prawo wodne*.

Mając jednak na uwadze potrzebę ochrony wód powierzchniowych i podziemnych w niniejszej decyzji wskazano warunki realizacji przedsięwzięcia dotyczące konieczności zabezpieczenia przed przedostawaniem się ewentualnych zanieczyszczeń do tych wód.

W oparciu o analizę miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, pism zawierających stanowiska właściwych organów dot. klasyfikacji akustycznej terenów nieobjętych miejscowymi planami, a także na podstawie uzyskanych informacji z jednostek administracji terenowej o formie zagospodarowania terenu (w przypadku braku miejscowych planów), dokonano inwentaryzacji obiektów w otoczeniu analizowanej linii kolejowej, podlegających ochronie akustycznej.

Ustalono, iż w sąsiedztwie przedmiotowej linii kolejowej znajdują się obszary sklasyfikowane jako: tereny rolne (w tym także proponowane do zalesień i zadrzewień oraz tereny erozyjno-osuwiskowe), tereny leśne i zadrzewione, tereny różnych form mieszkalnictwa z dopuszczeniem różnych form usług i rzemiosła, tereny usług (usług użyteczności publicznej, usług komercyjnych, tereny działalności produkcyjnej, obsługi technicznej i gospodarczej), tereny parkingów, tereny zabytkowe (kościół w Chomranicach), tereny wód otwartych (w tym także tereny wód otwartych ze strefą ekologiczną, okresowo zalewane wodami powodziowymi - odcinki potoków wymagające regulacji) oraz tereny dotychczasowych gospodarstw szklarniowych (będące jednocześnie terenami okresowo zagrożonymi wodami powodziowymi).

Realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z pracami budowlanymi z zastosowaniem maszyn i urządzeń budowlanych oraz środków transportowych. Prace budowlane będą miały charakter specjalistycznych robót budowlano-konstrukcyjno-montażowych. Na etapie budowy występować będzie emisja hałasu, związana z pracą ciężkiego sprzętu podczas wykonywania prac budowlanych przez maszyny budowlane oraz podczas transportu ładunków przez pojazdy ciężarowe. Poziom mocy akustycznej wykorzystywanych urządzeń mieścił się będzie w granicach ok. 105-115 dB.

Wzdłuż analizowanego odcinka linii kolejowej zabudowa mieszkaniowa położona jest w bliskiej odległości od badanych linii. Z przeprowadzonych obliczeń wnioskuje się, że przewidywane prace realizacyjne powodować będą uciążliwość akustyczną na obszarach mieszkalnych zlokalizowanych nawet w odległości do 150 m. Większej 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 eksponowanej na hałas - ok. 30 dB oraz poziom przy elewacji najbliższych budynków ok. 70 dB, należy spodziewać się wewnątrz pomieszczeń poziomów rzędu 40 dB, co oznacza przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, określonych w normie PN-87/B-02151/02 "*Akustyka budowlana. Ochrona przed hałasem pomieszczeń w budynkach. Dopuszczalne wartości poziomu dźwięku w pomieszczeniach*".

Przewiduje się, że hałas emitowany podczas etapu realizacji inwestycji będzie krótkotrwały o charakterze lokalnym. Wszelkie negatywne oddziaływania związane z budową ustąpią po zakończeniu prac budowlanych na danym odcinku.

W celu zminimalizowania wpływu przedsięwzięcia na klimat akustyczny w rejonie projektowanej inwestycji, na etapie realizacji przewidziano podjęcie następujących działań minimalizujących:

- eliminację lub minimalizację najbardziej hałaśliwych procesów i prac, w tym ograniczenie jednoczesnej pracy kilku maszyn budowlanych w pobliżu terenów chronionych akustycznie, o ile umożliwia to technologia robót.
- prowadzenie prac w rejonie zabudowy mieszkaniowej (terenów chronionych akustycznie), wyłącznie w porze dziennej tj. od 6:00 – 22:00, o ile stosowana technologia prac na to pozwala.
- wykorzystanie maszyn budowlanych w dobrym stanie technicznym, spełniających wartości dopuszczalne gwarantowanego poziomu mocy akustycznej urządzeń określonych w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. *w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska* (Dz. U. z. 2005 r., poz. 2202);
- lokalizowanie baz materiałowych oraz prowadzących do nich dróg dojazdowych, w oddaleniu od zabudowy wymagającej ochrony akustycznej.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia źródłem emisji hałasu będą: hałas toczenia tj. hałas na styku kół i toru, drgania powierzchni bocznych kół, drgania szyn, drgania całego torowiska, hałas aerodynamiczny. W celu oceny wpływu przedmiotowego przedsięwzięcia na klimat akustyczny przeprowadzono obliczenia akustyczne zgodnie z zaleceniami Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/49/WE, odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku, tj. 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. Aktualna wersja oprogramowania wykonuje obliczenia zgodnie z metodą zalecaną przez ISO 9613-2 dotyczącą propagacji hałasu w środowisku oraz metodą RMR. Parametry uwzględnione do obliczeniowego wyznaczenia wielkości emisji hałasu kolejowego to: liczba pojazdów szynowych, kategoria pojazdów szynowych, prędkość i rodzaj ruchu pociągów, rodzaj nawierzchni toru. Obliczenia wykonano na numerycznym modelu terenu odzwierciedlającym istniejący teren oraz teren projektowanej inwestycji.

Odrębną analizą objęto zabudowę chronioną, zlokalizowaną na terenach zamkniętych (art. 114 ust. 3 ustawy *Prawo ochrony środowiska*) oraz na przyległych pasach gruntu (art. 114 ust. 4 ww. ustawy). W takim przypadku ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne wewnątrz budynków.

W ramach planowanej inwestycji wprowadzone zostaną metody ograniczania hałasu u źródła, poprzez zastosowanie nowej technologii nawierzchni toru, tj. szyn bezstykowych oraz podkładów betonowych na podsypce (za wyjątkiem tunelu kolejowego T10). 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.

Analiza oddziaływania akustycznego dla wariantu realizacyjnego dla horyzontu czasowego na rok 2030, wykazała konieczność realizacji zabezpieczeń akustycznych z uwagi na niedotrzymanie poziomów dopuszczalnych na terenach chronionych.

Dla budynków, dla których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnego hałasu zaprojektowano ekrany akustyczne oraz zastosowano tłumiki przyszynowe. Wykonana analiza poziomów hałasu wewnątrz budynków wykazała niedotrzymanie standardów jakości akustycznej wewnątrz budynków. W związku z powyższym zaprojektowano ekrany akustyczne o sumarycznej długości ok. 3 665 m oraz tłumiki przyszynowe o poziomie redukcji hałasu toczenia minimum – 2dB, o sumarycznej długości ok. 907 m. W wyniku przeprowadzonej analizy dokonano także identyfikacji pasm drgań generowanych przez układ torowy po zrealizowaniu inwestycji i adekwatnie do nich dobrano miejsca, na których konieczne będzie zastosowanie zabezpieczeń wibroizolacyjnych w postaci mat podtłuczniowych i podpłytowych. Łącznie na odcinku D linii kolejowej nr 104 zastosowanych zostanie około 12 620 m mat wibroizolacyjnych pod torami.

W celu weryfikacji przyjętych środków redukcji hałasu w niniejszej decyzji, nałożono na Inwestora obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, która porówna ustalenia zawarte w raporcie i decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistymi oddziaływaniami przedsięwzięcia na środowisko. Analizę porealizacyjną należy wykonać dla całości inwestycji, ze szczególnym uwzględnieniem wskazanych w rozstrzygnięciu niniejszej decyzji 18 punktów obliczeniowych w rejonie budynków wymagających ochrony akustycznej. Analizę należy wykonać po upływie 1 roku od oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

Ponadto, z uwagi na fakt, iż modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz na odcinku D Limanowa – bocznica Kłęczany jest częścią większego projektu pn. „Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz” polegającego na modernizacji istniejącej linii oraz budowie nowej linii kolejowej, zdaniem tut. Organu konieczne jest sporządzenie kompleksowej analizy porealizacyjnej dla całej inwestycji pn.: „Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz”, która oceni faktyczne oddziaływanie akustyczne na tereny wymagające ochrony akustycznej, po osiągnięciu pełnej zakładanej przepustowości na przedmiotowym odcinku linii kolejowej nr 104 Chabówka - Nowy Sącz. Analizę kompleksową należy wykonać po upływie 1 roku od oddania do użytkowania całej ww. inwestycji i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania ostatniego odcinka całej inwestycji do użytkowania. Analiza porealizacyjna będzie podstawą do ewentualnego zaproponowania dodatkowych zabezpieczeń akustycznych. Ponadto, biorąc pod uwagę zapisy art. 135 ust. 5 ustawy *Prawo ochrony środowiska*, na podstawie analizy porealizacyjnej, w sytuacji, w której pomimo wprowadzenia środków ochrony przed hałasem nie będzie możliwości dotrzymania standardów w środowisku w wyniku eksploatacji przedmiotowej inwestycji, opracowana zostanie dokumentacja do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Na etapie budowy podstawowym źródłem emisji substancji zanieczyszczających powietrze będą poruszające się w obrębie przebudowywanej linii kolejowej 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. Emisja substancji do powietrza występująca w fazie realizacji

przedsięwzięcia będzie wprowadzana do środowiska w sposób niezorganizowany. Oddziaływanie występujące na etapie realizacji przedsięwzięcia będzie miało charakter krótkotrwały, ograniczony do miejsca prowadzenia prac i jego bezpośredniego otoczenia.

W celu ochrony powietrza w trakcie realizacji przedsięwzięcia przewidziano podjęcie następujących działań minimalizujących:

- na samochodach przewożących materiały pyłące lub emitujące gazy (np. gorąca masa bitumiczna) zostaną zastosowane zabezpieczenia (plandeki lub innego typu przykrycia);
- podczas realizacji inwestycji będą wykorzystywane materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności oraz w większości gotowe mieszanki do podbudowy, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji;
- materiały sypkie będą przeładowywane i magazynowane w sposób, który eliminuje pylenie;
- place budowy i drogi dojazdowe będą utrzymywane w stanie ograniczającym pylenie, poprzez systematyczne sprzątanie oraz zraszanie wodą placu budowy (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 będą zraszane i utrzymywane w odpowiedniej czystości (w celu zapobieżenia wtórnemu pyleniu gruntem wywiezionym kołami pojazdów obsługujących budowę);
- silniki pojazdów samochodowych oraz maszyn roboczych będą wyłączane w trakcie przerw od pracy w celu ograniczenia emisji substancji gazowych i pyłowych.

Ponieważ przedmiotowy odcinek linii kolejowej po zrealizowaniu inwestycji będzie zelektryfikowany, nie będą wprowadzane do powietrza zanieczyszczenia, takie jak powstają na etapie eksploatacji drogi kolejowej (produkty spalania paliw silnikowych). Mogąca ewentualnie wystąpić emisja to emisja pyłów, powstających podczas pracy/biegu pociągów, a więc pochodzących z tarcia kół o szyny, okładzin hamulcowych i zużywania się elementów składu pociągów. Emisja ta jest pomijalna i nieistotna w aspekcie wpływu na powietrze atmosferyczne. Ponieważ na modernizowanym odcinku planuje się również ruch pociągów towarowych, należy liczyć się ze zwiększoną emisją zanieczyszczeń pyłowych z kruszyw przewożonych zmodernizowaną linią kolejową.

Wpływ analizowanego przedsięwzięcia na klimat należy rozpatrywać pod kątem emisji gazów cieplarnianych. Gazy cieplarniane emitowane będą głównie na etapie budowy (spalanie paliw w silnikach maszyn i urządzeń). Oddziaływanie to będzie miało charakter bezpośredni i krótkoterminowy, ograniczony do czasu prowadzenia prac budowlanych, zatem w ocenie wpływu na klimat można uznać je za pomijalne.

Na etapie eksploatacji infrastruktury kolejowej na analizowanym odcinku LK 104 bezpośrednie emisje gazów cieplarnianych do atmosfery wynikać będą przede wszystkim ze spalania paliw w silnikach manewrowych lokomotyw spalinowych oraz z eksploatacji urządzeń infrastruktury (np. indywidualne ogrzewanie na stacji kolejowej w nastawni, itd.) oraz ze spalania paliw w parowozie wykorzystywanym w tzw. „pociągu retro”, który kursuje w okresie wakacyjnym. Emisje te jednak są marginalne i śladowe w porównaniu z emisjami z całego sektora transportu. W projektowanych w ramach niniejszego przedsięwzięcia obiektach kubaturowych zostanie zastosowane ogrzewanie elektryczne. W wyniku realizacji przedmiotowego projektu nastąpi poprawa płynności ruchu, co przyczyni się do poprawy

efektywności energetycznej, zmniejszenia zużycia paliw, a w konsekwencji – do redukcji emisji gazów cieplarnianych.

Sektor transportu kolejowego może być wrażliwy na kilka elementów klimatu, zwłaszcza na niskie temperatury (w tym gołoledź) i opady śniegu, wysokie temperatury (w tym pożary), silny i bardzo silny wiatr, burze, wyładowania atmosferyczne (w tym burze z gradem), opady deszczu - ekstremalne przepływy, powodzie (od strony rzek, morza, powodzie nagłe/miejskie), osuwiska oraz mgły. Następujące w ostatnich latach zmiany klimatyczne w naszym kraju, tj. głównie wzrost średniej temperatury dobowej, wzrost maksymalnego opadu dobowego oraz liczby dni z opadami ekstremalnymi, prędkości wiatrów i skrócenie okresu zalegania pokrywy śnieżnej na gruncie, mogą mieć wpływ na poziom ryzyka podczas projektowania, realizacji i eksploatacji infrastruktury kolejowej. Jak wynika z zawartej w raporcie analizy ryzyka związanego ze zmianami klimatu, czynnikiem pogodowym stanowiącym największe zagrożenie dla przedmiotowej inwestycji jest czynnik pn.: „Opady deszczu - ekstremalne przepływy, powodzie (od strony rzek, morza, powodzie nagłe/miejskie), osuwiska”. Lokalny obieg wody na analizowanym terenie nie będzie miał istotnego wpływu na infrastrukturę kolejową. Jednakże należy zaznaczyć, że istnieje potencjalne zagrożenie powodziowe dla inwestycji, które związane jest z przecinaniem lub bliskim usytuowaniem cieków Mordarka, Liśnik i Smolnik. Dla tych cieków wskazane zostały obszary zagrożenia powodzią z prawdopodobieństwem wystąpienia raz na 10, 100 oraz 500 lat. Końcowy odcinek linii kolejowej LK104 na odcinku D (km proj. od ok. 60+900 do ok. 61+220) usytuowany jest na obszarach zagrożonych podtopieniami szczególnie z powodu bliskiego położenia Dunajca. W związku z powyższym, przy planowaniu prac, jak i projektowaniu obiektów (w tym mostów kolejowych i drogowych) jak i pozostałej infrastruktury na odcinku D linii kolejowej 104 brane są pod uwagę lokalne warunki (w tym lokalny obieg wody) panujące na danym terenie. Pomimo tego, że nie ma konieczności stosowania szczególnych działań minimalizujących w zakresie lokalnego obiegu wody, należy zwrócić szczególną uwagę na stosowanie się do przepisów obowiązujących na terenach zalewowych. W zakresie osuwisk, jak wspomniano wyżej, w miejscach, gdzie będzie to konieczne, zaprojektowane i wykonane zostaną zabezpieczenia przeciwośuwiskowe.

W fazie realizacji inwestycji powstawać będą odpady związane z m.in.: przygotowaniem terenu budowy oraz funkcjonowaniem zaplecza i placu budowy, robotami ziemnymi, rozbiórkami i demontażem istniejących elementów infrastruktury kolejowej (szyn, podkładów), pracami rozbiórkowymi obiektów budowlanych (elementy obiektów mostowych, przepustów, budynków, peronów), usunięciem drzew i krzewów, z funkcjonowaniem zaplecza budowy na placu budowy, usuwaniem nawierzchni dróg, które wymagały przebudowy w związku z przebudową przejazdów kolejowo – drogowych. Na etapie realizacji przedsięwzięcia, podmiotem odpowiedzialnym za prawidłowe gospodarowanie odpadami, w tym za przekazanie ich jednostkom uprawnionym do gospodarowania odpadami, będzie wykonawca robót budowlanych. W szczególności będzie on odpowiedzialny za właściwe, selektywne magazynowanie odpadów na placu budowy, ich klasyfikowanie, a następnie za zagospodarowanie oraz prowadzenie stosownej ewidencji wytwarzanych odpadów.

Wskazuje się, że wszystkie odpady, jakie powstaną na etapie budowy planowanego przedsięwzięcia, mają być zbierane w sposób selektywny w wydzielonych i zabezpieczonych miejscach magazynowania, o szczelnym podłożu, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych zgodnie z przepisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 roku *o odpadach* (t.j. Dz. U. 2022, poz. 699).

Faza eksploatacji nie będzie powodować powstawania znaczących ilości odpadów. Podczas eksploatacji inwestycji powstawać będą odpady m.in. związane z funkcjonowaniem obiektów i urządzeń zapewniających sprawne użytkowanie kolei (oświetlenie, sygnalizacja świetlna, urządzenia odwadniające) oraz obiektów powiązanych technologicznie z linią kolejową. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie stanowić zagrożenia dla środowiska ze względu na ilość i rodzaj wytwarzanych odpadów pod warunkiem prowadzenia prawidłowej gospodarki odpadami zgodnej z obowiązującymi przepisami w tym zakresie.

Na analizowanym odcinku D Limanowa – bocznica Kłęczany zakres inwestycji przy projektowanych torach kolejowych przecina na niewielkich odcinkach Południowomałopolski Obszar Chronionego Krajobrazu. Przecięcia te zlokalizowane są w km proj. ok. 48+600 – 49+000, ok. 57+300 – 57+700, ok. 58+300 – 60+030. Na odcinku km proj. ok. 49+000-57+300 granica zakresu inwestycji przebiega wzdłuż granicy Południowomałopolskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Na odcinku od km istn. ok. 49+822 do km istn. ok. 62+760 (co odpowiada km proj. 48+600 do 59+970), granicę ww. obszaru chronionego stanowi przebieg istniejącej LK104. Południowomałopolski Obszar Chronionego Krajobrazu został powołany Rozporządzeniem Nr 27 Wojewody Nowosądeckiego z dnia 1 października 1997 r. Obecnie obowiązującym dokumentem jest Uchwała Nr XX/274/20 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 27 kwietnia 2020 r. w sprawie Południowomałopolskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz. U. Woj. Małopolskiego z dnia 22 maja 2020 r., poz. 3482). Linie kolejowe nie wpływają negatywnie na walory krajobrazowe, linia kolejowa 104 jest linią, która już funkcjonuje w przestrzeni, zatem można uznać, że analizowane przedsięwzięcie nie wpłynie negatywnie na ten obszar chroniony.

W promieniu 5 km od terenu planowanych prac występują następujące obszary Natura 2000: Białowodzka Góra nad Dunajcem PLH120096 w odległości ok. 1,6 km, Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego PLH120052 w odległości ok. 3 km oraz Środkowy Dunajec z dopływami PLH120088 w odległości ok. 4,5 km od terenu realizacji przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 33 ustawy o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 916) zabrania się (...) podejmowania działań mogących, osobno lub w połączeniu z innymi działaniami, znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000. W rozumieniu przepisów 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).

Obszar Białowodzka Góra nad Dunajcem PLH120096 ustanowiony został z uwagi na występowanie trzech siedlisk przyrodniczych oraz po jednym gatunku rośliny i bezkręgowca, które wymienione zostały w załącznikach Dyrektywy Siedliskowej. W obszarze przedmiotami ochrony są siedliska: żyzne buczyny (*Dentario glandulosae-Fagenion*), grąd środkowoeuropejski (*Tilio Carpinetum*) oraz jaworzyny i lasy klonowo-lipowe na stokach i zboczach (*Tilio platyphyllis-Acerion pseudoplatani*). Ochronie podlega również gatunek mchu: widłoząb zielony (*Dicranum viride*), który jest gatunkiem leśnym, cieniolubnym, a w obszarze rośnie na właściwym siedlisku żyznej buczyny karpackiej na stromym stoku z wychodniami piaskowca. W granicach obszaru Natura 2000 zaobserwowano motyla

z gatunku krasopani hera (*Euplagia quadripunctaria*). Z uwagi na niewielkie, często efemeryczne stanowiska motyla, występujące na obrzeżach obszaru i rezerwatu przyrody populacja gatunku jest nieistotna.

Na dzień wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach obszar Natura 2000 Białowodzka Góra nad Dunajcem PLH120096 nie ma zatwierdzonego planu zadań ochronnych. W chwili obecnej zostały przyjęte tymczasowe cele ochrony dla tego obszaru obwieszczeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 31 stycznia 2022 roku znak OP.6322.3.2021.MSk. Cele te stanowią załącznik nr 3 do niniejszej decyzji.

Biorąc pod uwagę przedmioty ochrony obszaru Białowodzka Góra nad Dunajcem PLH120096, czyli siedliska przyrodnicze: żyzne buczyny (*Dentario glandulosae-Fagenion*), grąd środkowoeuropejski (*Tilio Carpinetum*) oraz jaworzyny i lasy klonowo-lipowe na stokach i zboczach (*Tilio platyphyllis-Acerion pseudoplatani*) oraz gatunek mchu: widłoząb zielony (*Dicranum viride*), a także ze względu na odległość (1,6 km) i położenie topograficzne (obszar Natura 2000 znajduje się na wzniesieniu), należy uznać, że nie zachodzą nawet potencjalne możliwości oddziaływania przedsięwzięcia na przedmioty i cele ochrony obszaru Białowodzka Góra nad Dunajcem PLH120096.

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*), wyżynny jodłowy bór mieszany (*Abietetum polonicum*) oraz gatunki nietoperzy podkowiec mały (*Rhinolophus hipposideros*), nocek orzęsiony (*Myotis emarginatus*) i nocek duży (*Myotis myotis*). Obszar Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego PLH120052 jest jednym z obszarów kluczowych dla zachowania populacji podkowca małego (*Rhinolophus hipposideros*) i nocka orzęsionego (*Myotis emarginatus*) w Polsce. Znajdują się tu należące do największych w kraju kolonie rozrodcze obu tych gatunków. W okresie letnim przebywa tu ok. 20% monitorowanej populacji podkowca małego i ponad 50% znanej z nielicznych stanowisk populacji nocka orzęsionego (*Myotis emarginatus*). Ponadto w obszarze znajduje się kilka kolonii rozrodczych nocka dużego. Wszystkie kolonie zlokalizowane są na strychach zabytkowych budynków sakralnych. W części obiektów występują tylko podkowce małe lub nocki duże, jednak niektóre z nich zamieszkałe są przez przedstawicieli dwóch, a nawet trzech gatunków. Strychy te stanowią również okresowe lub stałe schronienie dla pojedynczych osobników wielu innych gatunków nietoperzy.

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

Dla tego obszaru Natura 2000 określono szczegółowe cele ochrony i przystąpiono do zmiany zarządzenia w tym zakresie. Na dzień wydania decyzji został zakończony udział społeczeństwa zainicjowany obwieszczeniem OP.6320.7.18.2021.JSl z dnia 28 grudnia 2021 roku o sporządzeniu projektów zmian zarządzeń Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska

w Krakowie w sprawie ustanowienia planów zadań ochronnych dla obszarów Natura 2000 Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego PLH120052 położonych na terenie gmin: Raciechowice, Łącko, Podegrodzie, Łososina Dolna, Jodłownik, Dobra, Limanowa (gmina miejska), Laskowa, Limanowa (gmina wiejska), Łukowica, Słupnice.

Ze względu na znaczny rozmiar szczegółowych celów ochrony dla obszaru Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego PLH120052, cele te stanowią załącznik nr 4 do niniejszej decyzji.

Biorąc pod uwagę fakt istnienia i funkcjonowania linii kolejowej 104 przed wyznaczeniem Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 w Polsce, przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego PLH120052, tj. siedliska leśne: kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagenion*), żyzne buczyny (*Dentario glandulosae-Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*), jaworzyny i lasy klonowo-lipowe na stokach i zboczach (*Tilio plathyphyllis-Acerion pseudoplatani*), wyżynny jodłowy bór mieszany (*Abietetum polonicum*) oraz gatunki nietoperzy podkowiec mały (*Rhinolophus hipposideros*), nocek orzęsiony (*Myotis emarginatus*) i nocek duży (*Myotis myotis*), a także odległość od terenu planowanych prac tj. ok. 3 km, należy uznać, że nie zachodzą nawet potencjalne możliwości oddziaływania przedsięwzięcia na przedmioty i cele ochrony obszaru PLH120052.

Obszar Środkowy Dunajec z dopływami PLH120088 został wyznaczony dla ochrony następujących siedlisk przyrodniczych: pionierska roślinność na kamieńcach górskich potoków, zarośla wrześni na kamieńcach i żwirowiskach górskich potoków (*Salici-Myricarietum* część – z przewagą wrześni), zarośla wierzby siwej na kamieńcach i żwirowiskach górskich potoków (*Salici Myricarietum* część – z przewagą wierzby) oraz łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnnetum glutinoso-incane*) i olsy źródłiskowe. Ponadto w obszarze chronione są gatunki ryb: brzanka i głowacz białopłetwy.

Do najistotniejszych istniejących i/lub potencjalnych zagrożeń obszaru należy w szczególności zaliczyć: regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych; pozyskiwanie żwiru z koryta rzeki i kamieńców; poprzeczną zabudowę cieków wpływającą na transport rumowiska rzeczno; obecność barier dla migracji ichtiofauny; obecność gatunków inwazyjnych; wyrzucanie odpadów z gospodarstw domowych; rozproszoną zabudowę w sąsiedztwie obszaru Natura 2000 w zasięgu wód powodziowych; poruszanie się pojazdami spalinowymi po kamieńcach i korycie rzeki, zaniechanie użytkowania kośnego łąk, usuwanie martwych i zamierających drzew, eutrofizacja, zasypywanie niewielkich zbiorników wodnych.

Dla tego obszaru Natura 2000 określono szczegółowe cele ochrony i przystąpiono do zmiany zarządzenia w tym zakresie. Na dzień wydania decyzji został zakończony udział społeczeństwa zainicjowany obwieszczeniem OP.6320.7.18.2021.JSl z dnia 28 grudnia 2021 roku o sporządzeniu projektów zmian zarządzeń Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie w sprawie ustanowienia planów zadań ochronnych m.in. dla obszaru Natura 2000 Środkowy Dunajec z dopływami PLH120088 położonego na terenie gmin: Chełmiec, Łącko, Podegrodzie, Szczawnica, Stary Sącz, Łukowica, Kamienica, Krościenko nad Dunajcem, Ochotnica Dolna, Nowy Sącz. Cele szczegółowe dla ww. obszaru Natura 2000 stanowią załącznik nr 5 do niniejszej decyzji.

Biorąc pod uwagę odległość od planowanych prac – 4,5 km, przedmioty ochrony obszaru – pionierska roślinność na kamieńcach górskich potoków, zarośla wrześni na kamieńcach i żwirowiskach górskich potoków (*Salici-Myricarietum* część – z przewagą wrześni), zarośla

wierzby siwej na kamieńcach i żwirowiskach górskich potoków (*Salici Myricarietum* część – z przewagą wierzby) oraz łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnnetum glutinoso-incanum*) i olsy źródliskowe. Ponadto w obszarze chronione są gatunki ryb: brzanka i głowacz białopłetwy, a także fakt, że dopływ Dunajca (potok Smolnik), na którym będą prowadzone prace (i na jego dopływach), wpada do rzeki Dunajec poniżej granic obszaru Natura 2000 Środkowy Dunajec z dopływami PLH120088.

Analizując przedstawione powyżej informacje przyrodnicze wraz z zagrożeniami i celami działań ochronnych dla obszarów Natura 2000: Białowodzka Góra nad Dunajcem PLH120096, Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego PLH120052 i Środkowy Dunajec z dopływami PLH120088, w odniesieniu do lokalizacji i zakresu planowanego przedsięwzięcia, uznano że w przedmiotowym przypadku realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje zniszczenia siedlisk przyrodniczych oraz nie wpłynie na liczebność populacji, zmniejszenie zasięgu występowania gatunków chronionych w ww. obszarach Natura 2000 czy zmniejszenie rozmiarów siedlisk gatunków w nich chronionych. Zatem realizacja przedmiotowej inwestycji nie generuje istotnych zagrożeń dla przedmiotów ochrony obszarów Natura 2000 Białowodzka Góra nad Dunajcem PLH120096, Ostoje Nietoperzy Beskidu Wyspowego PLH120052 i Środkowy Dunajec z dopływami PLH120088, a brak takiego ryzyka powoduje, że nie będzie zagrożona realizacja celów działań ochronnych w zakresie utrzymania stanu siedlisk oraz stanu populacji poszczególnych gatunków w tych obszarach chronionych.

Najbliższej planowanej inwestycji zlokalizowanym pomnikiem przyrody jest drzewo, które znajduje się pomiędzy projektowaną linią kolejową (tzn. w nowym przebiegu), a istniejącą linią kolejową w odległości ok. 780 m od projektowanych torów (po lewej stronie, na wysokości km proj. ok. 51+900) oraz w odległości ok. 650 m od istniejących torów (po prawej stronie, na wysokości km istn. ok. 52+800). Jest to dąb szypułkowy o pierśnicy 166 cm oraz wysokości 19 m (kod pomnika PL.ZIPOP.1393.PP.1207072.1167). Biorąc pod uwagę odległość od miejsca planowanych prac, nie przewiduje się konieczności wprowadzania działań minimalizujących oddziaływanie na w/w pomnik przyrody.

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

Ze względu na fakt, iż przedmiotowa inwestycja wiązać się będzie z wycinką znacznej ilości drzew i krzewów, tj. maksymalnie ok. 5 680 szt. drzew oraz ok. 104 200 m² krzewów, w ramach zachowania różnorodności biologicznej, siedlisk ptaków i nietoperzy, a także zachowania terenów biologicznie czynnych ważnych np. w okresach występowania deszczy nawalnych czy okresów suszy, należy nasadzić drzewa i krzewy w ilości odpowiadającej wielkości wycinki drzew z terenów w odległości powyżej 6 m od skrajnych torów kolejowych, tj. ok. 2 120 szt. drzew oraz należy nasadzić ok. 39 050 m² krzewów. Nasadzenia należy

zakończyć do końca 1 roku po ukończeniu budowy. Nasadzenia winny być wykonane w miarę możliwości w pobliżu zlikwidowanych zadrzewień, materiałem nasadzeniowym zgodnym ze składem gatunkowym siedlisk występujących na tym terenie.

Z fazą realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia związane jest ryzyko uszkodzeń systemu korzeniowego oraz kory drzew i krzewów rosnących w bezpośrednim sąsiedztwie planowanych prac. Szczególną uwagę należy 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*, *Alnnetion glutinoso-incane*) i olsy źródliskowe, a także stanowiska występowania roślin chronionych: kukułka szerokolistna (*Dactylorhiza majalis*), pierwiosnek wyniosły (*Primula elatior*) i dziewięciśń bezłodygowy (*Carlina acaulis*) zostaną dodatkowo wygradzone i oznakowane.

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

W celu ochrony płazów wskazano obowiązek zabezpieczenia ich siedlisk przed niszczeniem i zasypywaniem poprzez oznakowanie i wygradzenie oraz w rejonie km proj. ok. 58+000, 58+900 (strona lewa) oraz 49+885, 54+870 (strona prawa), km istn. ok. 52+030, 57+570, 58+380 (starotorze strona lewa), siatką o wysokości 0,5 m i oczkach nie większych niż 0,5 x 0,5 cm, o wysokości co najmniej 40 cm, przy czym jego górna krawędź o szerokości min. 5 cm powinna być odchylona do wewnątrz (tzw. przewieszka), w celu uniemożliwienia płazom wydostania się na zewnątrz. Siatkę należy wkopać w grunt na głębokość nie mniejszą niż 15 cm. 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 tuż organ uznał wprowadzenie do decyzji obowiązku zastosowania rozwiązań chroniących małe zwierzęta. Zgodnie z zasadą przezorności, w sytuacji wystąpienia intensywnej migracji płazów należy zabezpieczyć place budowy, wygradzeniem tymczasowym, mającym na celu ochronę przed przedostawaniem się płazów i gadów w obręb prowadzonych prac budowlanych. Przyjęto, 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 wygrodzenia 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.

W przypadku gatunków preferujących zbiorniki większe i głębsze (np. ropucha szara) proponuje się ich transport do następujących lokalizacji:

- istniejący sztuczny zbiornik rekreacyjny przy cieku Kłodnianka w km proj. ok. 57+990 po lewej stronie linii kolejowej;

W przypadku gatunków preferujących zbiorniki małe lub płytsze (np. żaba trawna, żaba zielona, kumak górski, itd.): tereny podmokłe i śródlądne oczka wodne, zabagnienia i tereny lasów łęgowych (z naturalnymi trwałymi lub okresowymi zastoiskami wód) w rejonie:

- km istn. ok. 53+665 – w kompleksie leśnym nad rzeką Smolnik, po lewej stronie, w odległości ok. 25 m od linii kolejowej,
- km istn. ok. 60+575 – w kompleksie leśnym nad ciekim bez nazwy, po lewej stronie, w odległości ok. 30 m od linii kolejowej,
- km istn. ok. 48+670 – 49+000 – w kompleksie leśnym nad ciekim Mordarka, po prawej stronie, w odległości ok. 330 m od linii kolejowej.

- przenosiny winny być uzgodnione z właścicielami lub zarządcami powyższych (i wszystkich innych) lokalizacji.

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

Terenami newralgicznymi na przebiegu przedsięwzięcia są odcinki korytarzy ekologicznych przecinanych przez linię kolejową. Analiza oddziaływania projektowanej inwestycji na drożność regionalnych oraz ponadregionalnych korytarzy ekologicznych wykazała, że funkcje ekologiczne tych struktur zostaną zachowane. Jest to istniejąca linia kolejowa, nie przewiduje się jej wygrodzeń, co przy jednoczesnym zastosowaniu działań minimalizujących efekt barierowy poprzez m.in. dostosowanie budowanych obiektów do migracji zwierząt zapewni drożność korytarzy migracji. Ponadto określono również lokalizację obiektów inżynierskich, które będą dostosowane do zachowania migracji zwierząt (w tym z uwzględnieniem współczynnika ciasnoty względnej) zlokalizowane będą w następujących kilometrażach projektowanych: w km proj. 49+267, 49+860, ok. 49+860 (0+150 drogi 49.72), 59+702, 61+069 dla małych zwierząt oraz w km proj. 54+837, 56+151, 57+147, 58+077, 58+827 dla małych i średnich 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 inżynierskich.

Wskazano również na konieczność zapewnienia nadzoru przyrodniczego w trakcie realizacji przedsięwzięcia, prowadzonego przez właściwych specjalistów, celem kontrolowania

sposobu prowadzenia prac budowlanych pod kątem wypełnienia obowiązków wynikających z uzyskanych decyzji. Nadzór powinien zostać zobowiązany do prowadzenia systematycznych badań i kontroli stanu środowiska przez cały okres realizacji inwestycji. W zakresie nadzoru przyrodniczego jest 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 tę należy uzyskać przed przystąpieniem do robót powodujących to naruszenie.

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.

Nie nałożono dodatkowego obowiązku działań obejmujących zapobieganie, ograniczanie oraz monitorowanie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Stwierdzono konieczność wykonania kompensacji przyrodniczej w postaci nasadzeń drzew i krzewów w ilości odpowiadającej wielkości wycinki z terenów w odległości powyżej 6 m od skrajnych torów kolejowych.

W niniejszej decyzji stwierdzono konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, gdyż posiadane na etapie wydawania niniejszej decyzji dane na temat przedsięwzięcia nie pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływania na środowisko oraz wymagają uszczegółowienia. 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.

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 przeprowadzano postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Nie stwierdzono również konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

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

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

W decyzji określono warunki do spełnienia w fazie realizacji i eksploatacji (użytkowania) przedsięwzięcia oraz wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 UUOŚ, w szczególności w zakresie: zabezpieczenia powietrza atmosferycznego, zabezpieczenia przed hałasem (ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – *Prawo ochrony środowiska* - Dz. U. z 2021 r. poz. 1973 z późn. zm.); zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego (ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. - *Prawo wodne* – t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2233), ochrony przed odpadami (ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach – t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 699); ochrony środowiska przyrodniczego (ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. *o ochronie przyrody* – t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 916 oraz ustawa *Prawo ochrony środowiska*).

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

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 do niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W związku z powyższym, orzeczono jak w sentencji.

P o u c z e n i e

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (00-922 Warszawa, ul. Wawelska 52/54) za pośrednictwem Regionalnego

Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia (art. 127 § 1 i 2 k.p.a. oraz art. 129 § 1 i 2 k.p.a.).

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

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

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

Od niniejszej decyzji uiszczono opłatę skarbową w wysokości 205 zł.

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

Otrzymują:

1. Pełnomocnik Inwestora,
2. Pozostałe strony postępowania zawiadamiane w trybie art. 49 k.p.a.,
3. OO.EB a/a.

Do wiadomości:

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