



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU

RDOŚ-Gd-WOO.420.85.2023.JP.12
/za dowodem doręczenia/

Gdańsk, dnia 09.08.2024 r.

DECYZJA

Na podstawie:

- art. 71 ust. 2 pkt 2 oraz art. 84, w związku z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t) ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jedn. Dz. U. z 2024 r., poz. 1112), dalej ustawa ooś,
- § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 7 i § 3 ust. 1 pkt 60 oraz § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.),
- art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz. U. z 2024 r., poz. 572), dalej Kpa,

po rozpatrzeniu wniosku znak IRRK2/10/5.2233.136.2023.IRE-02966-I z dnia 28.12.2023 r., Inwestora: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., reprezentowanego przez p. Wieńczysława Szwindowskiego o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla niżej wymienionego przedsięwzięcia, a także działając w oparciu o:

1. Kartę informacyjną przedsięwzięcia pn.: „**Zapewnienie dostępu kolejowego do elektrowni jądrowej Lubiatowo-Kopalino – LK229 na odcinku Lębork-Łeba**”, oprac. zespół autorów pod kier. p. Macieja Kaczmarek, p. Patrycji Antoszczyszyn-Szpickiej, DATABOUT Sp. z o.o., Katowice, dat. 20.12.2023 r., zw. dalej „KIP”, wraz z uzupełnieniem;
2. Opinię Pomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego znak ONS.9022.5.3.2024.AZ z dnia 21.02.2024 r. o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, podtrzymaną pismem znak ONS.9022.5.3.2024.AZ.1 z dnia 29.05.2024 r.;
3. Opinię Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, znak G.RZŚ.4901.10.2024.MBC.2 z dnia 21.03.2024 r. o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko, podtrzymaną pismem znak G.RZŚ.4901.10.2024.MBC.3 z dnia 03.06.2024 r.;

o r z e k a m

I. Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „**Zapewnienie dostępu kolejowego do elektrowni jądrowej Lubiatowo-Kopalino – LK229 na odcinku Lębork-Łeba**”, realizowanego na dz. ewidencyjnych wymienionych w załączniku do nin. decyzji:

II. Określić dla przedmiotowego przedsięwzięcia 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

1. Na etapie realizacji przedsięwzięcia:

- 1.1 prace budowlane i montażowe w najbliższym sąsiedztwie zabudowy podlegającej ochronie akustycznej realizować w porze dnia (6:00-22:00). Dopuszcza się wyjątki tj. prace 24h/d w przypadku gdy technologia wykonania nie pozwala na przerwy technologiczne. W przypadku prac inwestycyjnych, prowadzonych z dala od zabudowy podlegającej ochronie akustycznej, wszelkie czynności techniczne i technologiczne można prowadzić przez całą dobę;
- 1.2 przed realizacją inwestycji przeprowadzić przegląd stanu technicznego obiektów koniecznych do monitorowania wpływu drgań, z wykonaniem dokumentacji fotograficznej, oznaczeniem istniejących uszkodzeń a także skalibrowaniem wielkości drgań w sposób umożliwiający weryfikację ich propagacji w czasie w celu oceny, czy przyczyną drgań był proces inwestycyjny;
- 1.3 zaplecza budowy, bazy materiałów oraz parkingi sprzętu i maszyn lokalizować:
 - a) na terenach już uprzednio przekształconych (tereny zurbanizowane, tereny stacji kolejowych o ile to możliwe);
 - b) w oddaleniu od zabudowy mieszkaniowej oraz organizować w taki sposób, aby ograniczyć emisję hałasu w kierunku terenów zabudowy mieszkaniowej i innych terenów podlegających ochronie akustycznej,
 - c) poza terenami obszarów chronionych oraz terenów cennych przyrodniczo tj.: poza obszarami zbiorników wodnych stanowiących siedliska płazów w orientacyjnym projektowanym km lk 229: 106+700 - 109+250 (L), 114+050 - 114+600 (L), 114+450 - 114+750 (P), 116+550 - 116+900 (P), 117+850 118+450 (L), 120+900 - 121+500 (L), 121+750 - 121+850 (P), 122+100 - 122+200 (P), 122+700 - 123+000 (L i P), 131+450 - 132+150 (P), 132+800 - 132+900 (L);
 - d) poza płacami cennych siedlisk w km 113+600 – 113+800 (P) oraz w km 124+280 – 124+350 (L);
- 1.4 bazy materiałowe, miejsca magazynowania odpadów, parkingi oraz miejsca obsługi technicznej środków transportowych i sprzętu budowlanego, w celu zapobieżenia przenikaniu zanieczyszczeń do gruntu i wód zabezpieczyć poprzez ich utwardzenie i uszczelnienie oraz zapewnić dostępność sorbentów, właściwych w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych;
- 1.5 przed rozpoczęciem prac ziemnych, pod nadzorem herpetologicznym, zabezpieczyć miejsca migracji płazów i gadów oraz obszary przylegające do kluczowych miejsc ich występowania szczelnym płótkiem o wysokości min. 50 cm wykonanym z folii lub agrotkaniny, uniemożliwiającymi wejście zwierząt na plac budowy oraz drogi dojazdowe;
- 1.6 zapewnić codzienne przeglądy placu budowy pod kątem występowania drobnych ssaków; drobne zwierzęta, które dostaną się na plac budowy wyłapywać na bieżąco i przenosić poza teren objęty pracami, na właściwe dla nich siedlisko pod nadzorem przyrodnika;
- 1.7 w trakcie prac związanych z naruszeniem brzegów i koryt cieków zapewnić swobodny przepływ wód;

- 1.8 do umocnień dna i brzegów stosować materiały naturalne (głazy, kamień, żwir), tam gdzie tylko pozwala na to reżim technologiczny;
- 1.9 podczas prowadzenia prac pod obiektem mostowym zastosować zabezpieczenie koryta rzeki przed przedostaniem się do wody fragmentów materiałów budowlanych (np. w postaci siatki podwieszanej pod obiektem);
- 1.10 przy prowadzonych pracach związanych z remontem i przebudową mostów lub przepustów zapewnić swobodny przepływ wód;
- 1.11 zapewnić drożność rowów odwodnieniowych oraz innych elementów odwodnienia;
- 1.12 systematycznie oczyszczać przepusty;
- 1.13 podczas transportu mas ziemnych oraz surowców mogących powodować pylenie w okresach suchych i wietrznych stosować przykrycia zabezpieczające przed pyleniem.
- 1.14 utrzymywać drogi dojazdowe w czystości (np. poprzez zmywanie na mokro);
- 1.15 przechowywać materiały sypkie pod plandekami;
- 1.16 w celu ochrony wód powierzchniowych, podczas prac na obiektach inżynierskich, ograniczać możliwość przedostawania się zanieczyszczeń poprzez stosowanie np. siatek zabezpieczających;
- 1.17 zaplecza budowy wyposażyć w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw;
- 1.18 w sytuacjach awaryjnych takich jak np. wyciek paliwa podejmować natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu; zanieczyszczony grunt przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji lub unieszkodliwiania na składowisku odpadów niebezpiecznych;
- 1.19 korzystać w jak największym stopniu z już istniejącej infrastruktury drogowej i ograniczać do minimum tworzenie nowych dróg dojazdowych i technicznych dla pojazdów budowy;
- 1.20 wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków przypadającym od 1 marca do 15 października. Dopuszcza się prowadzenie ww. prac w ww. okresie (od 1 marca do 15 października) po wykluczeniu przez specjalistę ornitologa lęgów ptaków oraz po potwierdzeniu wpisem w dokumentacji budowlanej lub protokole nadzoru przyrodniczego;
- 1.21 drzewa i krzewy nie podlegające usunięciu, a pozostające w zasięgu prac, zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed:
 - możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzew na podkładzie z rur drenarskich lub mat słomianych pokrywających powierzchnię drzewa pod odeskowaniem,
 - fizycznym uszkodzeniem krzewów, np. poprzez wyгородzenie obszaru występowania krzewów np. taśmą,
 - przesuszeniem bryły korzeniowej, np. poprzez zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów,
 - mechanicznym uszkodzeniem bryły korzeniowej, np. poprzez prowadzenie prac w bezpośrednim sąsiedztwie systemów korzeniowych drzew i krzewów, w sposób ręczny, o ile pozwala na to technologia prac. Powstałe ewentualne uszkodzenia mechaniczne pni i korzeni zabezpieczyć preparatem grzybobójczym;
- 1.22 ogrodzić fragmenty płatów siedlisk przyrodniczych, które nie będą niszczone w trakcie realizacji inwestycji, tj. siedliska w orientacyjnym projektowanym km lk 229: 113+600 - 113+800 (P), 117+800 - 117+900 (P), 117+800 - 118+050 (L), 118+100 - 118+800 (L), 120+900 - 121+500 (L), 121+600 - 121+700 (P), 121+700 - 122+200 (L i P), 122+200 - 122+550 (L), 122+850 - 122+950 (L), 123+200 - 123+700 (L), 124+280 - 124+350 (L). Kilometraż, rodzaj i sposób wykonania grodzień ochronnych zweryfikować poprzez

nadzór przyrodniczy w odniesieniu do warunków środowiskowych na dzień rozpoczęcia realizacji inwestycji;

- 1.23 ograniczyć powstawanie antropogenicznych zastoisk wody, celem niedopuszczenia do powstawania sztucznych warunków rozrodu płazów;
- 1.24 kontrolować wykopy i ich zabezpieczenie (osłonięcie, wygradzenie, kontrola min. 1 raz w ciągu dnia w okresie od marca do maja oraz od września do października) przed powstawaniem pułapek antropogenicznych dla drobnej fauny oraz uwalniać zwierzęta, które zostały uwięzione;
- 1.25 zastosować tymczasowe płotki ochronne (tymczasowe wygradzenia herpetologiczne) w pobliżu zbiorników wodnych w orientacyjnym projektowanym km lk 229: 106+700 - 109+250 (L), 114+050 - 114+600 (L), 114+450 - 114+750 (P), 116+550 - 116+900 (P), 117+850 - 118+450 (L), 120+900 - 121+500 (L), 121+750 - 121+850 (P), 122+100 - 122+200 (P), 122+700 - 123+000(L i P). Ostateczną lokalizację płotków tymczasowych zweryfikować przez nadzór herpetologiczny. Płotki wkopać w grunt na głębokość ok. 10 cm, wysokość nadziemna 50 cm, przewieszka 10 cm odgięta do zewnątrz w miejscach ich występowania, zakończenie w formie litery U. Płotki zamontować przed rozpoczęciem robót budowlanych;
- 1.26 inwestycję realizować pod nadzorem przyrodniczym w zakresie ornitofauny i herpetofauny;
Nadzór przyrodniczy powinien obejmować:
 - a) szkolenia dla pracowników nadzorujących budowę,
 - b) wskazania ochronne w trakcie realizacji prac,
 - c) kontrole placów budowy,
 - d) nadzór nad wykonaniem oraz stanem i lokalizacją tymczasowych ogrodzeń ochronnych uniemożliwiających dostanie się płazów na plac budowy,
 - e) nadzór nad wykonywaniem zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w zakresie przestrzegania ustawy o ochronie przyrody.

2. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia:

- 2.1 do czyszczenia torowiska stosować wyłącznie środki ochrony roślin, dla których Minister Rolnictwa i Rozwoju Wsi wydał stosowane zezwolenie na wprowadzanie do obrotu i stosowania zgodnie z zapisami ustawy z dnia 8 marca 2013 r. o środkach ochrony roślin (t.j. Dz.U. z 2023 r., poz. 340 ze zm.) oraz środków posiadających świadectwo kwalifikacyjne Certyfikat Zgodności do stosowania ich na torach kolejowych ;
- 2.2 zahumusować, obsiać mieszaniną traw skarpy nasypów oraz zastosować na części skarp rośliny okrywowe;
- 2.3 do nasadzeń nie stosować gatunków obcych geograficznie i siedliskowo oraz inwazyjnych gatunków drzew i krzewów;
- 2.4 przeprowadzić pomiary poziomu hałasu w środowisku w związku z eksploatacją linii kolejowej w ciągu 12 miesięcy od dnia rozpoczęcia eksploatacji przebudowanej linii kolejowej i przedstawić ich wyniki w terminie 6 miesięcy od dnia ich wykonania. Pomiary poziomu hałasu należy wykonać w 15 punktach pomiarowych.

III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji umożliwiającej realizację przedsięwzięcia, w szczególności w projekcie zagospodarowania działki lub terenu lub projekcie architektoniczno-budowlanym

1. przystosować nw. obiekty w celu umożliwienia migracji fauny:

- a) przepust zintegrowany z ciekim przystosowany do pełnienia funkcji przejścia dla zwierząt małych w orientacyjnym projektowanym km 118+433 (z uwagi na stwierdzone płazy) o parametrach: obustronne półki w świetle przepustu wys. min 1,5 m, szer. półki min 1 m;
 - b) przejście dolne pełniące funkcję przejścia dla zwierząt, w szczególności dla płazów, w orientacyjnym projektowanym km 121+573 o parametrach: wys. min. 1 m, szer. min. 1 m;
 - c) przepust zintegrowany z ciekim przystosowany do przejścia dla płazów w orientacyjnym projektowanym km lk 229: 108+132 o parametrach: obustronne półki: wys. min. 0,75, szer. 1 m, półki płynnie połączone z otoczeniem,
 - d) przejście dla zwierząt w orientacyjnym proj. km 114,529 o min. wys. 0,75 i szerokości 1,0 m.
2. zachować drożność cieków dla ichtiofauny z uwagi na stwierdzone gatunki ryb, w tym chronionego minoga strumieniowego dla obiektów inż. w orientacyjnym projektowanym km lk 229: 117+835, 118+433 oraz 122+815 poprzez nie stosowanie przegród poprzecznych cieku (stopni wodnych) i przepustów okularowych oraz stosowanie naturalnych substratów dna;
 3. planowane wiaty przystankowe, jeśli będą wykonane z elementów przezroczystych, zabezpieczyć w celu ograniczenia kolizji z ptakami, stosując się do skutecznych środków ochrony takich jak: pionowe paski o szerokości min. 2 cm przy odstępie do 10 cm lub wzory w postaci czarnych kropek średnicy 0,8 cm, w odległości 14 mm od siebie, całkowicie pokrywające szybę (sitodruk);
 4. zaprojektować następujące zabezpieczenia akustyczne bądź o równoważnej skuteczności zabezpieczenia akustycznego w celu zachowania dopuszczalnych wielkości poziomu hałasu:

Nr	Typ zabezpieczenia	Długość	Km projektowany od ok.	Km projektowany do ok.	Uwagi	W1 +1
1.	absorber przyszynowy	880	102+460	103+340		tak
2.	absorber przyszynowy	110	103+730	103+840		tak
3.	ekran akustyczny odbijający (przezroczysty)	115	103+855	103+970	strona prawa; wysokość 3 m	tak
4.	ekran akustyczny odbijający (przezroczysty)	230	104+665	104+895	strona prawa; wysokość 3 m	tak
5.	absorber przyszynowy	225	105+005	105+230		tak
6.	ekran akustyczny odbijający (przezroczysty)	60	105+480	105+540	strona prawa; wysokość 3 m	tak
7.	absorber przyszynowy	180	105+640	105+820		tak
8.	ekran akustyczny odbijający (przezroczysty)	150	116+905	117+055	strona prawa; wysokość 3 m	tak
9.	absorber przyszynowy	100	120+670	120+770		tak
10.	ekran akustyczny odbijający (przezroczysty)	125	<u>128+200</u>	<u>128+325</u>	strona lewa; wysokość 3 m	tak
11.	absorber przyszynowy	500	132+035	132+535		tak
12.	ekran akustyczny odbijający (przezroczysty)	140	132+610	132+750	strona prawa; wysokość 3 m	tak
13.	ekran akustyczny odbijający (przezroczysty)	115	133+025	133+140	strona prawa; wysokość 3 m	tak

5. odwodnienie podtorza zaprojektować poprzez spadek poprzeczny powierzchni torowiska w kierunku ciągów drenarskich i/lub rowów bocznych. Na szlakach we wszystkich przekopach i przy nasypach o wysokości do 0,6 m oraz przy nasypach wyższych, w przypadku których istnieje konieczność przeprowadzenia wody napływającej, odprowadzenie wody zapewnić poprzez budowę rowów bocznych umocnionych o min. szerokości dna 0,4 m, min. głębokości 0,5 m i maksymalnym pochyleniu skarp 1:1,5;
6. w obrębie stacji zaprojektować:
 - a) systemy drenażowe w postaci drenów i drenokolektorów - w układzie co najmniej co drugie międzytorze – którymi woda spływać będzie do odbiorników za pomocą zbieraczy;

- b) umocnione rowy boczne (np. płytami betonowymi, prefabrykatami odwodnieniowymi lub ściankami kątowymi betonowymi) przy zewnętrznym obrysie równi stacyjnej, przy czym w uzasadnionych przypadkach układ rowów bocznych zostanie uzupełniony systemem drenaży/drenokolektorów;
 - 7. wyloty kolektorów zabezpieczyć przed wpadaniem do nich małych zwierząt;
 - 8. wykonać projekt nasadzeń w formie:
 - zieleni naprowadzającej przy przejściach dla zwierząt (w km 114,529 oraz 121,573);
 - grup drzew i krzewów na węzłach (w obrębie przejazdu od km ok. 109+750 do ok. 109+900 oraz między ciągiem pieszo-rowerowym a projektowanym torem od km ok. 109+580 do km ok. 109+800;
 - trawników.
 - 9. nie stosować gatunków obcych geograficznie i siedliskowo oraz inwazyjnych gatunków drzew i krzewów.
- IV. Uczynić wykaz działek przedstawiający teren przedsięwzięcia Załącznikiem nr 1 do nin. decyzji;**
- V. Uczynić „Charakterystykę przedsięwzięcia” Załącznikiem nr 2 do nin. decyzji.**

UZASADNIENIE

W dniu 28.12.2023 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku wpłynął wniosek Inwestora: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. znak IRRK2/10/5.2233.136.2023.IRE-02966-I z dnia 28.12.2023 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia jw.

Do powyższego wniosku dołączono:

- 1) kartę informacyjną przedsięwzięcia (3 egzemplarze + wersja CD);
- 2) mapę w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wraz z zapisem mapy w formie elektronicznej;
- 3) poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej, w postaci papierowej lub elektronicznej, obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz przewidywany obszar, o którym mowa w ust. 3a zdanie drugie ustawy ooś.

W dniu 25.01.2024 r. Inwestor pismem znak IRRK2/10/5.2233.22.2024.IRE-02966-I z dnia 25.01.2024 r. przedłożył brakujące kopie map ewidencyjnych obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujące przewidywany obszar, na który będzie ono oddziaływać w wersji elektronicznej oraz zaktualizowaną mapę w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wraz z zapisem mapy w formie elektronicznej.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 poz. 1839, ze zm.) kwalifikuje się wg.:

- **§ 3 ust. 2 pkt. 2** – „Do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się również przedsięwzięcia: polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia

wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone; w przypadku gdy jest to druga lub kolejna rozbudowa, przebudowa lub montaż, sumowaniu podlegają parametry tej rozbudowy, przebudowy lub montażu z poprzednimi rozbudowami, przebudowami lub montażami, o ile nie zostały one objęte decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach” w związku z:

- **§ 3 ust. 1 pkt. 7** – „napowietrzne linie elektroenergetyczne o napięciu znamionowym nie mniejszym niż 110kV inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 6”;
- **§ 3 ust. 1 pkt. 60** – „linie kolejowe inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 29, urządzenia do przeładunku w transporcie intermodalnym, mosty, wiadukty lub tunele liniowe w ciągu dróg kolejowych oraz bocznice co najmniej z jednym torem kolejowym o długości użytecznej powyżej 1 km”;
- **§ 3 ust. 1 pkt. 62** – „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”.

W związku z tym realizacja ww. przedsięwzięcia wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Przedmiotowe przedsięwzięcie stanowić będzie dojazd do projektowanej elektrowni jądrowej, czyli stanowi inwestycję towarzyszącą w zakresie budowy elektrowni jądrowej o czym mówi art. 53 a ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 29 czerwca 2011 r. o przygotowaniu i realizacji inwestycji w zakresie obiektów energetyki jądrowej oraz inwestycji towarzyszących (tj. Dz. U. 2021 r. poz. 1484 ze zm.) i realizowane jest w ramach „Programu wspierania inwestycji infrastrukturalnych w związku z realizacją kluczowych inwestycji w zakresie strategicznej infrastruktury energetycznej, w tym elektrowni jądrowej, w województwie pomorskim”. Jednakże Inwestor nie skorzystał z możliwości przygotowania i realizacji inwestycji w trybie przewidzianym w ww. specustawie i we wniosku o wydanie decyzji środowiskowej powołał się na art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t) ustawy ooś.

Ponieważ przedsięwzięcie polega na realizacji linii kolejowej zlokalizowanej w całości w województwie pomorskim, na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t) ustawy ooś właściwym organem do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w części na terenach zamkniętych w rozumieniu art. 3 pkt 40 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (tj. Dz.U. z 2024 r., poz. 54 ze zm.). W związku z tym, zgodnie z art. 397 ust. 3 pkt 1 ppkt b) tiret 8 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (tekst jedn. Dz. U. z 2023, poz. 1478 ze zm) organem właściwym do wydania ocen wodnoprawnych w przedmiotowej sprawie jest dyrektor regionalnego zarządu gospodarki wodnej Wód Polskich.

O złożeniu wniosku i wszczęciu postępowania strony zostały powiadomione pismem znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.85.2023.JP.1 z dnia 31.01.2024 r. oraz zawiadomieniem znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.85.2023.JP.3 z dnia 31.01.2024 r. Informację o powyższym wniosku umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych *Ekoport* (<http://www.ekoportal.pl>) pod numerem 937/2023, prowadzonym na podstawie art. 22 ww. ustawy ooś.

Stosownie do treści art. 59 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymaga przeprowadzenia

oceny oddziaływania, jeżeli obowiązek przeprowadzenia tej oceny został stwierdzony na podstawie art. 63 ust. 1.

W myśl przywołanego wyżej przepisu oraz art. 64 ust. 1 i ust. 1a ustawy ooś, obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko stwierdza, w drodze postanowienia, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

- uwzględniając łącznie kryteria określone w art. 63 ust.1;
- po zasięgnięciu opinii: 1) państwowego powiatowego inspektora sanitarnego, o którym mowa w art. 78; 2) organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne.

W związku z powyższym tut. organ, działając na podstawie art. 64, w związku z art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy ooś, pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.85.2023.JP.2 z dnia 31.01.2024 r., zwrócił się do Pomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z prośbą o opinię w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku pismem znak: G.RZŚ.435.10.2024.MBC.1 z dnia 12.02.2024 r. (wpływ 12.02.2024 r.) wezwał do uzasadnienia wystąpienia do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku. Tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.85.2023.JP.5 z dnia 16.02.2024 r., przekazał ww. wezwanie do Inwestora, który w odpowiedzi, pismem znak IRRK2/10/5.2233.66.2024.IRE-02966-I z dnia 04.03.2024 r., poinformował, iż przedmiotowe przedsięwzięcie będzie realizowane również na działkach określonych jako tereny zamknięte, tj. będzie realizowane na działkach ewidencyjnych mi.in.: nr 26/2 obręb Wrzeście, nr 2/1 obręb Lębork obr. 3, nr 42 obręb Lębork obr. 2, nr 124 obręb Garczegorze, nr 18 obręb Nowęcín, nr 6/18 obręb Łeba 1, ujętych w Decyzji nr 14 Ministra Infrastruktury z dnia 18 września 2020 w sprawie ustalenia terenów zamkniętych, przez które przebiegają linie kolejowe (Dz. U. z 2020 poz. 278 ze zm.). Inwestycja obejmuje także swoim zakresem budowę, przebudowę, remont i rozbiórkę obiektów inżynierskich (mostów, przepustów) znajdujących się nad ciekami wodnymi.

W dniu 22.03.2024 r. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w opinii znak G.RZŚ.435.10.2024.MBC.2 z dnia 21.03.2024 r. nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia. Wskazał jednocześnie następujące warunki konieczne do uwzględnienia w decyzji środowiskowej:

1. „Zaplecza budowy oraz bazy materiałowo sprzętowej lokalizować w pierwszej kolejności na terenach kolejowych, przekształconych antropogenicznie, stosując zasadę minimalizacji zajęcia terenu.
2. Zaplecza budowy zlokalizować poza obszarami podmokłymi, poza dolinami rzek, z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni.
3. Bazy materiałowe, miejsca składowania odpadów, parkingi oraz miejsca obsługi technicznej środków transportowych i sprzętu budowlanego, w celu zapobieżenia przenikania zanieczyszczeń do gruntu i wód zabezpieczyć poprzez ich utwardzenie i uszczelnienie oraz zapewnić dostępność sorbentów, właściwych w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych.

4. Odpady niebezpieczne magazynować w sposób wykluczający ich przenikanie do ziemi i wód np. w szczelnych pojemnikach odpornych na działania odpadów, w przypadku zanieczyszczonych mas ziemnych np. poprzez zabezpieczenie folią.
5. W trakcie prac związanych z naruszeniem brzegów i koryt cieków zapewnić swobodny przepływ wód.
6. Do umocnień dna i brzegów stosować materiały naturalne (głazy, kamień, żwir), tam gdzie tylko pozwala na to reżim technologiczny.
7. Podczas prowadzenia prac pod obiektem mostowym zastosować zabezpieczenie koryta rzeki np. w postaci siatki podwieszanej pod obiektem przed przedostaniem się do wody fragmentów materiałów budowlanych.
8. Przy pracach związanych z remontem i przebudową mostu lub przepustów nie ograniczać istniejącego światła mostów oraz wymiarów przepustów tak aby zapewnić swobodny przepływ wód.
9. Zapewnić drożność rowów odwodnieniowych oraz innych elementów odwodnienia.
10. Systematycznie oczyszczać przepusty.
11. Ewentualne (awaryjne) wycieki substancji ropopochodnych punktowo neutralizować przy użyciu odpowiednich sorbentów, a zebrany zanieczyszczony grunt traktować jako odpad niebezpieczny, który należy magazynować na nieprzepuszczalnym podłożu w sposób zabezpieczający przed powstawaniem odcieków np. zabezpieczony folią i przekazywany uprawnionym odbiorcom tego rodzaju odpadów.
12. Do czyszczenia torowiska stosować środki ochrony roślin biodegradowalne.”

Wskazane powyżej warunki w punktach zostały w całości zawarte w niniejszej decyzji.

Pomorski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w opinii znak ONS.9022.5.3.2024.AZ z dnia 21.02.2024 r. stwierdził, że nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko, nie określając przy tym warunków realizacji ww. przedsięwzięcia.

Tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.85.2023.JP.7 z dnia 09.04.2024 r. wezwał do uzupełnienia KIP w następującym zakresie:

1. wskazania zakresu prac, którego wykonanie ze względów technologicznych będzie wymagało pracy w godzinach nocnych;
2. oceny możliwości przeniesienia przedstawicieli chronionych gatunków roślin i zwierząt, których stanowiska ulegną zniszczeniu w wyniku realizacji inwestycji (w wariantcie wybranym do realizacji), na inne odpowiednie dla nich stanowiska oraz opisu miejsca i sposobu w jaki przesadzenie/przenoszenie powinno zostać przeprowadzone;
3. przedstawienia zestawienia przejść dla zwierząt w tym dla herpetofauny z podaniem ich parametrów (w tym systemów naprowadzających) oraz lokalizacji względem km linii kolejowej;
4. przedstawienia ilości i rodzajów drzew (z wyszczególnieniem ewentualnych drzew o rozmiarach pomnikowych) i krzewów (w m²) planowanych do wycinki na potrzeby realizacji inwestycji wraz z opisem planowanej rekompensaty za tą wycinkę (z podaniem ilości oraz możliwego miejsca dla nasadzeń następczych);
5. opisu planowanych robót oraz zabezpieczeń chroniących środowisko w związku z planowaną rozbiórką i budową nowych obiektów mostowych na rzece Łebie (km 103,620 istn. linii kolejowej) oraz na rzece Kisewie (km 105,216 istn. linii kolejowej);
6. uwzględnienia stwierdzonego podczas inwentaryzacji przyrodniczej siedliska 9190 kwaśne dąbrowy *Quercetia robori-petraeae* w Tab. 20 na str. 101 KIP;

7. opisu sposobów minimalizacji oddziaływania na siedlisko 7110 torfowisko wysokie *Stellario–Carpinetum*;
8. wskazania jakich ptaków stanowiska łąkowe zostaną zniszczone w wyniku realizacji inwestycji oraz jaka ich ilość ulegnie zniszczeniu wraz z oceną wpływu inwestycji na populacje lokalną i regionalną tych ptaków.

W dniu 26.04.2024 r. Inwestor pismem znak IRRK2/10/5.2233.120.2024.IRE-02966-I z dnia 26.04.2024 r. przesłał uzupełnienie informacji zawartych w KIP, które tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.85.2023.JP.8 z dnia 20.05.2024 r. przesłał do organów opiniujących z prośbą o ponowne zajęcie stanowiska.

Pomorski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w piśmie znak ONS.9022.5.3.2024.AZ.1 z dnia 29.05.2024 r. podtrzymał swoje stanowisko.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie pismem znak G.RZŚ.4901.10.2024.MBC.3 z dnia 03.06.2024 r. podtrzymał swoje stanowisko.

Tutejszy organ działając na podstawie art. 10 Kpa, pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.85.2023.JP.9 z dnia 06.06.2024 r. zawiadomił Inwestora, a zawiadomieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.85.2023.JP.10 z dnia 06.06.2024 r. zawiadomił strony postępowania o zakończeniu postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zapewnił możliwość zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów, ze wskazaniem, iż decyzja kończąca przedmiotowe postępowanie zostanie wydana nie wcześniej niż po upływie 7 dni od dnia doręczenia. W przewidzianym terminie nie wpłynęły dodatkowe uwagi lub wnioski.

Analizując, czy przedsięwzięcie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku uwzględnił łącznie kryteria, o których mowa w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, tj.:

1) rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie,

b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,

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

d) emisji i występowania innych uciążliwości,

e) ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu,

f) przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstawanie,

g) zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji;

2) usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności

samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego - uwzględniające:

a) obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek,

b) obszary wybrzeży i środowisko morskie,

c) obszary górskie lub leśne,

d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych,

e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, oraz pozostałe formy ochrony przyrody,

f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia,

g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne,

h) gęstość zaludnienia,

i) obszary przylegające do jezior,

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej,

k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe;

3) rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1, wynikające z:

a) zasięgu oddziaływania - obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać,

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze,

c) charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania,

d) prawdopodobieństwa oddziaływania,

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania,

f) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,

g) możliwości ograniczenia oddziaływania.

i na tej podstawie ustalił co następuje:

Planowanym przedsięwzięciem w wariantcie wnioskowanym przez Inwestora jest przebudowa istniejącej linii kolejowej o długości ok. 31,2 km na odcinku Lębork – Łeba wraz z włączeniem nowej linii kolejowej (elektrownia – Steknica) i nowych łącznic kolejowych w układ linii nr 229 w rejonie stacji Steknica.

Celem przedsięwzięcia jest zapewnienie dojazdu kolejowego (poprzez modernizację istniejącego odcinka linii kolejowej nr 229 n a odcinku Lębork-Łeba) do planowanej do budowy elektrowni jądrowej oraz osiągnięcie projektowych parametrów linii kolejowej poprzez usunięcie przyczyn istniejących ograniczeń w zakresie maksymalnej prędkości pociągów. Realizacja zadania poprawi również bezpieczeństwo, komfort podróżowania oraz skróci czas przejazdu na przedmiotowym odcinku. Przedsięwzięcie stanowi inwestycję towarzyszącą budowie elektrowni jądrowej Lubiato-Kopalino.

W ramach realizacji planowanego przedsięwzięcia prowadzone będą prace modernizacyjne istniejącej linii kolejowej nr 229 na odcinku od km 102+460 do km 133+620 (podany km jest km projektowanym). Zakres budowy, przebudowy i rozbudowy infrastruktury kolejowej obejmuje w szczególności następujące elementy:

- układ torowy wraz z systemem odwodnienia;
- obiekty kubaturowe wraz z przyłączami i instalacjami, w tym perony wraz z dojściami;
- układy drogowe wraz z przejazdami kolejowo-drogowymi i przejściami w poziomie szyn;
- obiekty inżynieryjne, w tym mosty, przepusty, wiadukty i kładki dla pieszych;
- sieć trakcyjną i jej sterowanie wraz z układem zasilającym;
- urządzenia i sieci sterowania ruchem kolejowym;
- urządzenia i sieci telekomunikacyjne, w tym CSDIP (Centralny System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej), SMW (System Monitoringu Wizyjnego) oraz maszty radioł łączności;
- sieci, instalacje oraz urządzenia elektroenergetyki wraz z układem zasilania, odbiory nietrakcyjne;
- przebudowę infrastruktury kolidującej – sieci i urządzenia gestorów obcych;
- budowę kanałów technologicznych w pasie drogowym (wzdłuż) budowanych nowych i przebudowywanych istniejących dróg publicznych.

Realizacja przedsięwzięcia ma na celu osiągnięcie następujących parametrów eksploatacyjnych oraz cech użytkowych zgodnych z przyjętą kategorią linii wg TSI P4 – F2:

1. Kategoria linii według kodów TSI: P4/F1;
 - typ linii kolejowej: M120 dla modernizowanych linii kolejowych;
2. Prędkość maksymalna dla:
 - pociągów pasażerskich – 120 km/h,
 - pociągów towarowych – 100 km/h;
3. Zakładana długość peronów:
 - długości 225 m i wysokości 0,76 m ponad główką szyny;
3. Maksymalna długość pociągów towarowych: 750 m.

Technologia prac budowlanych będzie uwzględniała sprawne wykonywanie robót, z wykorzystaniem wydajnych maszyn budowlanych i torowych (np. ładowarek, koparek, dźwigów, wagonów do transportu i wbudowywania podsypki, pociągów do wymiany torów). Do transportu sprzętu i materiałów budowlanych wykorzystywane będą istniejące drogi oraz linie kolejowe. Prace wykonywane będą z zastosowaniem technologii jak najmniej uciążliwych dla mieszkańców, użytkowników transportu zbiorowego i nieszkodliwych dla środowiska. Roboty wykonywane będą przy użyciu sprzętu ciężkiego, ale także ręcznie (ze względu na

charakter prac), część maszyn będzie dostosowana do poruszania się po torach, również większość prac będzie wykonywana z torowiska – w ten sposób zminimalizuje się wpływ na środowisko. Transport maszyn i materiałów, podobnie jak wywóz gruzu i innych odpadów – odbywać się będą za pomocą transportu drogowego i kolejowego, a materiały magazynowane będą w miarę możliwości na terenie kolejowym. Technologia robót przewiduje wykorzystanie gotowych prefabrykatów, a przy wykonaniu elementów monolitycznych na budowie (żelbet) będą wykorzystywane materiały przygotowane głównie poza zapleczem budowy, przywiezione jako gotowe do wbudowania (przycięte pod wymiar zbrojenie, beton z wytwórni), nie wymagające obróbki na zapleczu czy placu budowy. Montaż nawierzchni przejazdów kolejowo-drogowych prowadzony będzie z wykorzystaniem dźwigów, również kolejowych oraz drezyn na terenie kolejowym z czasowym zajęciem pasa drogowego. Dźwigi, w tym dźwigi kolejowe oraz drezyny wykorzystywane będą również przy pracach remontowych obiektów inżynierskich. W przypadku prac w obrębie mostów i przepustów, zostaną podjęte działania organizacyjne służące temu, aby efekt zmaczenia wody został zminimalizowany i ograniczony do jak najkrótszego czasu.

Planowane przedsięwzięcie obejmuje szeroki zakres robót i konieczność zastosowania złożonych rozwiązań z dziedzin wielu branż technicznych, obejmujących przede wszystkim:

- rozbiórkę, budowę oraz przebudowę (wymianę) nawierzchni kolejowej toru szlakowego, głównego oraz torów bocznych z zastosowaniem nowej geometrii osi toru, przebudowę podtorza i odwodnienia linii;
- budowę nowej sieci trakcyjnej i jej sterowanie wraz z układem zasilającym;
- budowę podstacji trakcyjnych 3 kV DC wraz z przyłączami;
- przebudowę obiektów inżynierskich;
- przebudowę przejazdów kolejowo-drogowych, budowę parkingów, dróg równoległych, dojazdów i dojazdów do peronów;
- przebudowę (budowę) obiektów obsługi pasażerskiej na stacjach i przystankach osobowych;
- przebudowę urządzeń srk i telekomunikacji;
- budowę nowych oraz przebudowę istniejących sieci i urządzeń telekomunikacyjnych;
- budowę kanałów technologicznych w pasie drogowym (wzdłuż) budowanych nowych i przebudowywanych istniejących dróg publicznych.

Branża torowa:

Objęty opracowaniem odcinek linii kolejowej nr 229 przebiega od km projektowanego 102+460 do km projektowanego 133+620 linii kolejowej nr 229. Odcinek na całej długości zaprojektowano jako budowę jednotorowej linii kolejowej wraz z rozbiórką istniejącej infrastruktury. Zakres prac torowych obejmuje budowę nowej nawierzchni toru szlakowego, głównego zasadniczego, głównych dodatkowych oraz torów bocznych z zastosowaniem nowej geometrii osi toru, celem uzyskania założonej prędkości maksymalnej na torze szlakowym. Tory szlakowe, główne oraz tory boczne zostaną wykonane z materiałów nowych jako tor bezстыkowy o szerokości 1435 mm. Projektowana konstrukcja torów:

- szyny 60E1 lub 49E1;
- pokłady PS-93 lub PS-94 w rozstawie co 0,60 m.

Elektroenergetyka trakcyjna:

W ramach przedmiotowego zadania inwestycyjnego zakłada się elektryfikację linii kolejowej nr 229 na całym odcinku objętym projektem. W ramach zadania wykonana zostanie

kompleksowa budowa sieci trakcyjnej wraz z układem zasilania. Na potrzeby elektryfikacji przedmiotowej linii kolejowej zostaną wybudowane podstacje trakcyjne wraz z urządzeniami oraz z liniami zasilającymi podstacje trakcyjne.

Elektroenergetyka nietrakcyjna:

W ramach modernizacji linii nr 229 przewiduje się zasilanie odbiorów elektroenergetyki nietrakcyjnej podstawowo z projektowanej linii potrzeb nietrakcyjnych LPN.

Na stacjach kolejowych zasilanie obejmuje w szczególności nowobudowane nastawnie, szafy oświetlenie zewnętrzne i EOR, urządzenia teletechniczne do transmisji danych.

Na przedmiotowym odcinku linii kolejowej numer 229 przewiduje się elektryczne ogrzewanie rozjazdów w lokalizacjach: stacja Nowa Wieś Lęborska, stacja Garczegorze, stacja Wrzeście, stacja Steknica, stacja Łeba.

Nowe budynki nastawni kolejowych zostaną wyposażone w niezbędne instalacje elektryczne, m.in.: rozdzielnice główne, tablice TSSA, obwody gniazd wtykowych, oświetlenie podstawowe, oświetlenie awaryjne, instalacje odgromową i uziemiającą. Przewiduje się doprowadzenie dwóch niezależnych linii zasilających spełniających wymagania zwiększonej pewności zasilania. Kolidujące z linią kolejową nr 229 istniejące napowietrzne i kablowe linie elektroenergetyczne zostaną przebudowane zgodnie z warunkami usunięcia kolizji wydanymi przez Operatorów sieci. Jako podstawowe rozwiązanie usunięcia kolizji dla linii napowietrznych nN i SN, przewiduje się ich skablowanie w zakresie kolizji. Przebudowane zostaną kolidujące linie kablowe średniego (15kV) oraz niskiego napięcia (0,4kV) Linie napowietrzne WN (110 kV) na kolidujących odcinkach zostaną skablowane albo przebudowane. Linie napowietrzne WN (220 kV, 400 kV) na kolidujących odcinkach zostaną przebudowane z zachowaniem technologii napowietrznej.

Linie kablowe nN, SN, WN zostaną przebudowane na kolidujących odcinkach za pomocą wstawek kablowych ułożonych zgodnie z wymaganiami normatywnymi.

Odwodnienie:

Odwodnienie podtorza przewidziano poprzez spadek poprzeczny powierzchni torowiska w kierunku ciągów drenarskich i / lub rowów bocznych. Na szlakach we wszystkich przekopach i przy nasypach o wysokości do 0,6 m oraz przy nasypach wyższych, w przypadku których istnieje konieczność przeprowadzenia wody napływającej, odprowadzenie wody zapewnione będzie poprzez budowę rowów bocznych umocnionych. Rowy posiadać będą minimalną szerokość dna 0,40 m, minimalną głębokość 0,50 m i maksymalne pochylenie skarp 1:1,5. Jako zasadę przyjęto stosowanie odwodnienia obustronnego, jednak w przypadku szczególnych uwarunkowań terenowych zastosowane zostanie odwodnienie z jednej strony linii kolejowej. W pozostałych miejscach przy nasypach o wysokości ponad 0,6 m nie przewiduje się budowy rowów. Rowy stale lub okresowo prowadzące wody opadowe lub gruntowe zostaną zabezpieczone przez umocnienie dna płytami betonowymi, korytami płytkimi, ściekami prefabrykowanymi, natomiast ich skarpy – przez darniowanie. Rowy osuszające, odparowujące lub zabezpieczające przed deszczami nawalnymi zostaną zabezpieczone przez umocnienie dna i skarp w formie darniowania. W przypadkach dodatkowego zabezpieczenia budowli ziemnych przed wpływem wód gruntowych, oprócz rowów bocznych zostaną zastosowane drenaże lub drenokolektory. W przypadkach występowania złożonych warunków gruntowo-wodnych zostanie zastosowana kombinacja rowów bocznych i systemów drenażowych. W obrębie stacji zostaną zaprojektowane:

- systemy drenażowe w postaci drenów i drenokolektorów - w układzie co najmniej co drugie międzytorze – którymi woda spływać będzie do odbiorników za pomocą zbieraczy;

- umocnione rowy boczne (np. płytami betonowymi, prefabrykatami odwodnieniowymi lub ściankami kątowymi betonowymi) przy zewnętrznym obrysie równi stacyjnej, przy czym w uzasadnionych przypadkach układ rowów bocznych zostanie uzupełniony systemem drenaży / drenokolektorów. Wyloty kolektorów zostaną umocnione, aby nie dopuścić do rozmywania i wypłukiwania skarp. W przypadku braku odbiorników zaprojektowane zostaną zbiorniki retencyjne, infiltracyjne lub odparowujące jako odbiorniki wód drenażowych.

Obiekty kubaturowe:

W ramach inwestycji planuje się budowę nowych obiektów infrastruktury kolejowej na potrzeby umieszczenia urządzeń srk, energetyki i telekomunikacji w następujących lokalizacjach:

- Stacja Nowa Wieś Lęborska w okolicach km 105+680,
- Stacja Garczegorze w okolicach km 109+900,
- Stacja Wrzeście w okolicach km 120+800,
- Stacja Steknica w okolicach km 128+300,
- Stacja Łeba w okolicach km 133+580.

Zakres prac obejmuje przebudowę układu peronowego polegającą na rozbiórce istniejących peronów jedno i dwukrawędziowych oraz budowie nowych peronów.

W ramach prowadzenia prac projektowych przewiduje się likwidację obiektów kubaturowych. Planowane rozbiórki budynków:

- magazyn w miejscowości Lędziechowo (km 116+968),
- magazyn w miejscowości Wrzeście (km 120+920).

Obiekty inżynieryjne

Zakres prac obejmuje budowę nowych obiektów, wymianę lub remont wybranych obiektów istniejących (rozbiórka wraz z budową nowego obiektu), remont niektórych obiektów inżynieryjnych, oraz przebudowę lub rozbiórkę obiektów zgodnie z poniższym:

Zakres robót na obiektach inżynieryjnych na LK 229:

Lp	Istn. km linii kolejowej	Typ obiektu	Przeszkoda	Zakres prac	orientacyjny proj. km linii kolejowej
1.	102,580	przepust	rów	Brak prac	102,539
2.	103,620	most	rzeka Łeba	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	103,620
3.	104,179	przepust	rów	Brak prac	104,179
4.	104,512	przepust	rów	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	104,511
5.	105,216	most	rzeka Kisewa	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	105,222
6.	-	Ściana oporowa	-	Budowa nowego obiektu	105,907
7.	-	Ściana oporowa	-	Budowa nowego obiektu	105,922
8.	106,051	przepust	rów	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	106,051

Lp	Istn. km linii kolejowej	Typ obiektu	Przeszkoda	Zakres prac	orientacyjny proj. km linii kolejowej
9.	106,749	przepust	rów	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	106,747
10.	107,199	przepust	rów	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	107,197
11.	107,597	przepust	rów	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	107,596
12.	108,135*	przepust zintegrowany	rów	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	108,132
13.	108,590	przepust	rów	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	108,587
14.	109,046	przepust	rów	Rozbiórka	109,037
15.	109,240	przepust	rów	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	109,234
16.	109,873	wiadukt drogowy	tory kolejowe	Budowa nowego obiektu	109,863
17.	110,914	przepust	rów	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	110,867
18.	(111,824)	przepust	rów	Rozbiórka	111,807
19.	112,148	przepust	rów	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	112,131
20.	112,313	przepust	rów	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	112,322
21.	112,885	przepust	rów	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	112,867
22.	113,953	przepust	rów	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	113,922
23.	114,264	przepust	rów	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	114,233
24.	114,551	przepust	rów	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	114,519
25.		Przejście dolne dla zwierząt		Budowa nowego obiektu	114,529*
26.	(114,823)	przepust	rów	Rozbiórka	114,792
27.	115,289	przepust	rów	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	115,261
28.	(115,454)	przepust	rów	Rozbiórka	115,424
29.	115,951	przepust	rów	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	115,919
30.	116,479	przepust	rów	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	116,448
31.	(116,847)	-	rów	Rozbiórka (likwidacja)	116,817
32.	117,275	przepust	rów	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	117,244

Lp	Istn. km linii kolejowej	Typ obiektu	Przeszkoda	Zakres prac	orientacyjny proj. km linii kolejowej
33.	117,566	przepust	rów	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	117,535
34.	117,855*	most zintegrowany	strumyk-Struga Białogardzka	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	117,835
35.	118,174	przepust	rów	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	118,137
36.	118,465*	przepust zintegrowany	strumyk	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	118,433
37.	118,651	wiadukt drogowy	tor linii 229	Rozbiórka (likwidacja)	118,619
38.	118,913	przepust	dopływ z Maszewska	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	118,881
39.	119,942	przepust	rów	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	119,897
40.	120,642	przepust	rów	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	120,606
41.	-	Ściana oporowa	-	Budowa nowego obiektu	121,048
42.	121,208	przepust	rów	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	121,171
43.	-	przejście dolne dla zwierząt	Tory kolejowe	Budowa nowego obiektu	121,573*
44.	121,862	przepust	rów	Rozbiórka (likwidacja)	-
45.	122,298	przepust	rów melioracyjny	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	122,189
46.	122,611	Wiadukt kolejowy	droga	Budowa nowego obiektu	122,509
47.	122,934*	most zintegrowany	Chrabrowska Struga	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	122,815
48.	123,206	wiadukt	droga gruntowa-gminna	Rozbiórka i budowa obiektu	123,089
49.	123,756	przepust	rów	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	123,637
50.	123,863	wiadukt drogowy	tor linii 229	Remont obiektu - spód obiektu wraz z zabezpieczeniem: z balustradami i osłonami przeciwporażeniowymi oraz budowa murów oporowych	123,860
51.	125,912	przepust	rów	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	125,788
52.	128,679	przepust	rów	Wymiana obiektu	128,559

Lp	Istn. km linii kolejowej	Typ obiektu	Przeszkoda	Zakres prac	orientacyjny proj. km linii kolejowej
53.	128,919	przepust	rów	Wymiana obiektu	128,797
54.	129,627	przepust	rów	Wymiana obiektu	129,508
55.	130,855	przepust	rów	Wymiana obiektu	130,720
56.	131,647	przepust	kanał Nowościński	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	131,503
57.	132,591	przepust	rów	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	132,454
58.	132,887	przepust	rów	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	132,752

Źródło: uzupełnienie do KIP ("*" i zaciemnieniem oznaczono obiekty wskazane do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt).

Przewiduje się ponadto:

- budowę przepustów drogowych na ciekach;
- wydłużenie istniejących przepustów pod drogami w orientacyjnym proj. km 103,075; 103,400;
- budowę dolnego przejścia dla zwierząt pod drogą w orientacyjnym proj. km 114,529.

Układ drogowy i przejazdy drogowo-kolejowe:

Wzdłuż linii kolejowej projektowane są drogi równoległe: - w związku z likwidacją przejazdów w poziomie szyn – skomunikowanie przerwanych połączeń drogowych; - w przypadku, gdy projektowana infrastruktura kolejowa koliduje z drogami istniejącymi; - w przypadku, gdy projektowana infrastruktura kolejowa dzieli działki ewidencyjne, pozbawiając je dostępu do drogi publicznej; - dla zapewnienia dojazdu do obiektów i urządzeń kolejowych (obiekty radiokomunikacyjne OR GSM-R (wieże antenowe wraz z kontenerami telekomunikacyjnymi), podstacje trakcyjne, nastawnie techniczne, stacje transformatorowe, głowice rozjazdowe, kontenery techniczne, zbiorniki retencyjne). Tam, gdzie to możliwe, dostęp do linii kolejowej i urządzeń z nią związanych będzie realizowany za pomocą istniejącego układu drogowego. Projektowane drogi równoległe tam, gdzie to możliwe, będą przekazywane na mocy porozumień na stan jednostek samorządu terytorialnego. W pozostałych przypadkach projektowane drogi równoległe będą miały status kolejowej drogi technologicznej. W przypadku likwidacji przejazdów w miejscach, gdzie nie przewiduje się budowy dróg równoległych, przewiduje się budowę placów do zawracania. Do przystanków kolejowych zakłada się wykonanie dróg dojazdowych wraz z parkingami, dojazdami do peronów i placami dworcowymi. Ponadto przewiduje się zapewnienie miejsca postoju dla rowerów (stojaki) i zapewnienie komunikacji pieszej od istniejących przystanków/zatok autobusowych w sąsiedztwie projektowanych przystanków. Zakres prac w ramach przejazdów kolejowo – drogowych przewiduje:

- rozbiórkę przejazdów kolejowo – drogowych, przy czym:
- w km istn. 109,597 - rozbiórka przejazdu połączona z budową drogi powiatowej w nowym przebiegu,
- w km istn. 109,873 - rozbiórka przejazdu połączona z budową wiaduktu drogowego,
- w km istn. 112,080 - rozbiórka połączona z budową przejścia w poziomie szyn,
- w km istn. 122,611 – rozbiórka z budową wiaduktu kolejowego,
- przebudowę przejazdów kolejowo-drogowych wraz ze zmianą kategorii,

- remont przejazdów (odtworzenie nawierzchni po przeprowadzeniu prac torowych) wraz ze zmianą kategorii.

Zestawienie przejazdów kolejowo-drogowych objętych zakresem prac w ramach przedsięwzięcia na LK 229:

L.p	Istniejący km linii kolejowej	Zakres prac	Numer drogi, nazwa ulicy
1	102,599	Przebudowa	123142G Chłopska / Traugutta
2	103,072	Przebudowa	123161G Topolowa / Mireckiego
3	103,405	Przebudowa	123143G Czołgistów / Komuny Paryskiej
4	103,788	Przebudowa	123092G Stryjewskiego / Pionierów
5	105,024	Przebudowa	122024G / Mostowa
6	105,276	Przebudowa	122025G / Ogrodowa
7	105,686	Przebudowa	1183G / Dworcowa
8	106,150	Rozbiórka	122056G
9	106,685	Przebudowa	122056G
10	109,597	Rozbiórka + budowa drogi powiatowej o nowym przebiegu	1309G Garczegorze - Pogorszewo - Janowice
11	109,873	Rozbiórka+ budowa wiaduktu drogowego	214 Łeba - Wartubie
12	111,049	Przebudowa	122017G Garczegorze - Janisławiec
13	112,080	Przebudowa	122017G droga do Janisławca
14	112,378	Rozbiórka	122053G
15	113,488	Rozbiórka	122054G Obliwice - Krępa Kaszubska
16	114,587	Przebudowa	122055G Łebień - Krępa Kaszubska
17	116,855	Remont	1312G Gęś - Łędziechowo - Łebień - Rekowo Łęborskie
18	117,607	Rozbiórka	122049G Łędziechowo - Białogarda
19	120,783	Remont	213 Słupsk - Celbowo
20	122,611	Rozbiórka + budowa wiaduktu kolejowego	1307G Skarszewo - Wrzeście - Wrześcienko - DW 213
21	124,845	Przebudowa	upubliczniana
22	126,736	Przejazd został zlikwidowany 17.12.2023	-
23	127,160	Przebudowa	upubliczniana
24	128,306	Przebudowa	DP 1306G
25	orientacyjny km projektowany 129,800	Budowa	nowy obiekt
26	131,248	Przebudowa	DG 105001G
27	132,700	Przebudowa /B	104060G Św. Jakuba
28	132,897	Rozbiórka	214 / Kościuszki
29	133,198	Rozbiórka	104052G Zielona
30	133,767	Rozbiórka	104039G

Źródło: uzupełnienie do KIP.

Na analizowanym odcinku linii kolejowej nr 229, w stanie istniejącym, występują 3 skrzyżowania kolejowo – drogowe dwupoziomowe:

- wiadukt drogowy w km ist. 118,651 – projektowana rozbiórka,
- wiadukt kolejowy w km ist. 123,206 – projektowana rozbiórka i budowa nowego,

- wiadukt drogowy w km ist. 123,863 – projektowany remont obiektu.

W ramach niniejszego zadania przewiduje się budowę nowych skrzyżowań dwupoziomowych:

- wiadukt drogowy w km 109,863 w miejscu likwidowanego przejazdu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 214, w m. Garczegorze (km istn. 109,873),
- wiadukt kolejowy w km 122,509 w miejscu likwidowanego przejazdu na drodze powiatowej nr 1307G (km istn. 122,611).

Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

Zakres prac obejmuje również zabudowę nowych, komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym w nowych nastawniach, obsługiwanych zdalnie z Lokalnego Centrum Sterowania (LCS). Na posterunkach ruchu przewiduje się zabudowę trójfazowych napędów zwrotnicowych, kontrolerów położenia iglic, sygnalizatorów świetlnych, rezonatorów SHP oraz systemu kontroli niezajętości torów i rozjazdów opartego na licznikach osi. Urządzenia będą przystosowane do współpracy z urządzeniami ERTMS/ETCS poziom 2. Urządzenia będą zasilane z dwóch niezależnych sieci. Na szlakach projektuje się nowe, jednodostępowe (półsamoczynne) blokady liniowe z kontrolą niezajętości toru szlakowego zrealizowaną w oparciu o system liczników osi. Na stacjach (pomiędzy skrajnymi rozjazdami stacji) zostanie wykonana nowa sieć kablowa, prowadzona w kanalizacji kablowej wielootworowej. Pozostałe kable oraz kable na przyległych szlakach ułożone zostaną bezpośrednio w ziemi, natomiast w obrębie przejazdów zastosowana zostanie opaska. Na przejazdach kolejowo - drogowych planuje się zabudowę systemów samoczynnej i półsamoczynnej sygnalizacji przejazdowej.

Telekomunikacja

Zakres prac branży telekomunikacyjnej obejmuje:

- budowę nowych sieci i urządzeń telekomunikacyjnych dla PLK S.A.,
- przebudowę istniejących sieci telekomunikacyjnych – w przypadku wystąpienia kolizji – obcych operatorów telekomunikacyjnych, których sieci telekomunikacyjne przebiegają wzdłuż oraz krzyżują się z linią kolejową;
- budowę kanałów technologicznych w pasie drogowym (wzdłuż) budowanych nowych i przebudowywanych istniejących dróg publicznych.

Dla planowanej inwestycji rozpatrywano następujące warianty przedsięwzięcia:

Wariant proponowany przez Wnioskodawcę (wariant inwestycyjny) (W1)

Przewiduje on modernizację linii kolejowej nr 229 na odcinku od km projektowanego 102+460 do km projektowanego 133+620 linii kolejowej nr 229 wraz z elektryfikacją.

Racjonalny wariant alternatywny (W2)

Zakres prac oraz przebieg wariantu alternatywnego jest analogiczny jak dla wariantu inwestycyjnego. Warianty różnią się tym, że linia kolejowa w wariantcie alternatywnym pozostanie nieelektryfikowana.

Racjonalny wariant nalkorzystniejszy dla środowiska (W3)

Wariant alternatywny obejmuje wszystkie prace realizowane w ramach wariantu inwestycyjnego jednak z ograniczeniem prędkości dla pociągów towarowych do 80 km/h.

Do realizacji przedsięwzięcia wymagane będzie zużycie surowców mineralnych (np. tłuczeń, piasek), materiałów (gotowe elementy konstrukcyjne, materiały budowlane), paliw (olej napędowy) oraz energii (wytworzonej w agregatach prądotwórczych na budowie i/lub z podłączenia do istniejących linii energetycznych – wykorzystywanej zarówno do pracy maszyn

budowlanych jak i do oświetlenia budowy). Maszyny budowlane pracujące przy realizacji przedsięwzięcia, jak i wykorzystywane przy budowie pojazdy napędzane będą olejem napędowym. Część sprzętu budowlanego może wymagać zasilania energią elektryczną lub sprężonym powietrzem. Podczas prac budowlanych wykorzystywana będzie woda z przewoźnych beczkowozów w ilości od kilkunastu do kilkudziesięciu m³ na cały okres budowy. Woda wykorzystywana będzie zarówno na cele budowlane, ale też na cele bytowe zatrudnionych w fazie budowy pracowników. Wszelkie potrzeby w tym zakresie zapewnione zostaną przez wykonawcę robót budowlanych.

Przewiduje się wykorzystanie następujących surowców i materiałów m.in.:

- szyny,
- podkłady typu ciężkiego,
- podsypka,
- tłuczeń,
- elementy stalowe,
- elementy żelbetowe,
- kable,
- rury osłonowe ,
- masy ziemne.

Linia kolejowa nr 229 na odcinku Lębork – Łeba jest linią jednotorową znaczenia miejscowego, niezelektryfikowaną. Na omawianym odcinku prowadzony jest jedynie sezonowy ruch pasażerski. Linia ta nie wchodzi w skład korytarzy transportowych, nie przynależy do sieci TEN-T ani do europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy. Na krajobraz analizowanego terenu składają się głównie lasy oraz obszary otwarte o charakterze rolniczym, głównie pola orne i łąki. W otoczeniu analizowanej linii kolejowej liczna jest roślinność o charakterze ruderalnym, co związane jest z użytkowaniem przez człowieka prowadzącym do zmian antropogenicznych i przekształcenia środowiska na obszarach przemysłowych. Na obszary zurbanizowane składają się leżące na przebiegu linii mniejsze miejscowości, a największe skupiska zabudowy występują na terenie miast Lębork oraz Łeba.

W fazie eksploatacji wykorzystanie wody, surowców, materiałów, paliw i energii związane głównie z bieżącym utrzymaniem i konserwacją obiektów oraz linii kolejowej. Przewiduje się wykorzystanie materiałów tj. tłuczeń, podkłady, szyny w zależności od zapotrzebowania. Wykorzystane w ramach tych prac surowce i energia będą zależne od rodzaju koniecznych do wykonania prac. W okresie zimowym, eksploatacja infrastruktury towarzyszącej (np. perony) może być związana z koniecznością cyklicznego wykorzystywania środków do zwalczania śliskości zimowej w postaci materiału pochodzenia naturalnego (np. piasek, grys).

Teren przedsięwzięcia znajduje się w województwie pomorskim w powiecie lęborskim, na obszarze następujących gmin: Lębork, Nowa Wieś Lęborska, Wicko, Łeba.

Inwestycja będzie prowadzona na terenie działek wymienionych w Załączniku nr 1 do nin. decyzji.

Powierzchnia terenu, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie wynosi około 180 ha. Tereny leśne należące do Lasów Państwowych przebiegają w orientacyjnej kilometracji projektowanej km lk 229 ok.: 107+650 - 109+300 (L), 110+750 - 110+850 (L), 110+950 - 111+250 (L,P), 112+050 - 112+100 (L), 112+350 114+400 (L,P), 114+800 - 116+820 (L), 117+750 - 118+000 (L,P), 118+400 - 123+100 (L,P), 123+300 - 126+600 (L,P), 127+000 - 130+100 (L,P), 130+450 - 131+250 (L,P). Są to głównie wydzielania sosnowe, a obok nich w mniejszym stopniu wydzielania brzożowe, dębowe, jaworowe, olszowe, bukowe.

Zgodnie z ww. opinią Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, PGW Wody Polskie:

Pod względem hydrograficznym omawiany obszar leży w obrębie regionu wodnego dolnej Wisły. Główne rzeki przecinające przedsięwzięcie to rzeka Łeba wraz z jej dopływami: Kisewska Struga, Białogardzka Struga, Dopływ z Maszewska, Charbrowska Struga oraz Nowościński Kanał.

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarze stref ochronnych ujęć wód. Jednocześnie planowane przedsięwzięcie znajduje się na obszarze GZWP nr 107 „Pradolina rzeki Łeba” na odcinku od ok. km 102+464 do 106+900 oraz od km 117+600 do 118+000. Dla GZWP nie wyznaczono obszaru ochronnego. Planowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (tj. Dz. U. z 2023, poz. 1478 ze zm).

Na podstawie danych z „Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły” opublikowanym w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury dnia 4 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023, poz. 300), stwierdzono, iż przedsięwzięcie znajduje się w regionie wodnym Dolnej Wisły, na obszarze następujących jednolitych części wód:

•powierzchniowych:

– kod PLRW200011476339 – Łeba od Dębnicy do Pogorzelic (w km 102+464 - 103+803; 105+480 - 105+610). Stanowi ona naturalną część wód, jest monitorowana. Jej stan ogólny określono jako zły (umiarkowany stan ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego). JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWP to dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Łeba od ujścia Pogorzelic do ujścia Węgorzy (dla łososia); zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Łeba w obrębie JCWP (dla troci wędrownej) oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry;

– kod PLRW200010476329 – Kisewska Struga (w km 103+803 - 105+480; 105+610 - 113+205). Stanowi ona naturalną część wód, jest monitorowana. Jej stan ogólny określono jako zły (dobry stan ekologiczny, stan chemiczny - nie dotyczy). JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWP to dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Kisewska Struga od ujścia do ujścia Reknicy (dla łososia); zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Kisewska Struga w obrębie JCWP (dla troci wędrownej) oraz dobry stan chemiczny;

– kod PLRW200010476569 – Białogardzka Struga (w km 113+205 - 121+707). Stanowi ona naturalną część wód, jest monitorowana. Jej stan ogólny określono jako zły (umiarkowany stan ekologiczny, dobry stan chemiczny). JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWP to umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [EFI+PL/ IBI_PL]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry;

– kod PLRW200010476589 – Charbrowska Struga (w km 121+707 - 124+150). Stanowi ona silnie zmienioną część wód, jest monitorowana. Jej stan ogólny określono jako zły (nieokreślony stan ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego). JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWP to dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz dobry stan chemiczny;

– kod PLRW2000104769276 – Dopływ z Łabieńca (w km 124+150 - 128+608). Stanowi ona silnie zmienioną część wód, jest monitorowana. Jej stan ogólny określono jako zły (nieokreślony potencjał ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego). JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWP to dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz dobry stan chemiczny;

– kod PLRW20001447699 - Łeba od jez. Łebsko z Chełstem od jez. Sarbsko (w km 128+608 - 133+600). Stanowi ona silnie zmienioną część wód, jest monitorowana. Jej stan ogólny określono jako zły (słaby potencjał ekologiczny, dobry stan chemiczny). JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWP to umiarkowany potencjał ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C, MMI]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Łeba w obrębie JCWP (dla łososia); zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Łeba w obrębie JCWP (dla troci wędrownej oraz węgorza europejskiego) oraz na dopływie Chełst od ujścia do jez. Sarbsko (dla troci wędrownej) oraz dobry stan chemiczny; • podziemnych:

– kod PLGW200011,

– kod PLGW200012.

W JCWP znajdują się obszary chronione przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz. U. z 2023, poz. 1336 ze zm.), dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie dla którego cele środowiskowe zostały określone w akcie będącym podstawą prawną obszaru.

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się w granicach form ochrony przyrody.

Ww. JCWPd charakteryzują się dobrym stanem ilościowym oraz chemicznym. JCWPd są niezagrożone. Cel środowiskowy dla JCWPd to dobry stan ilościowy oraz dobry stan chemiczny.

Teren inwestycji nie przecina żadnych ustanowionych i objętych ochroną obszarów wodno-błotnych na mocy postanowień Konwencji Ramsarskiej. W odległości ok. 0,8 km od analizowanego odcinka LK 229 (km 133+14, strona lewa) znajduje się Słowiński Park Narodowy, który został objęty Konwencją Ramsarską tj. Konwencją o obszarach wodno-błotnych mających znaczenie międzynarodowe.

Zgodnie z danymi udostępnionymi przez Państwowy Instytut Geologiczny – Państwowy Instytut Badawczy (<http://geoportal.pgi.gov.pl/midas-web>) przedsięwzięcie koliduje w km 121+700 – 126+100 ze złożem Łeba. Jest to złożo soli kamiennej, wstępnie rozpoznane, obecnie nie podlegające eksploatacji. W odległości ok. 60 m od analizowanej LK 229 w km 106+100 znajduje się złożo Nowa Wieś Lęborska - złożo glin ceramiki budowlanej i pokrewnych, rozpoznane szczegółowo, nie podlegające obecnie eksploatacji.

Na rozpatrywanym terenie nie zewidencjonowano stanowisk archeologicznych wpisanych do rejestru zabytków.

Na analizowanym terenie występują strefy ochrony konserwatorskiej ustalone w celu ochrony historycznych układów i zespołów ruralistycznych:

- na terenie gminy Lębork jest to otoczenie budynków Starostwa Powiatowego w Lęborku wpisanego do rejestru zabytków,
- na terenie gminy Nowa Wieś Lęborska otoczenie założenia parkowego w Janisławicach,
- na terenie gminy Wicko otoczenie założenia parkowego we wsi Wrześcienko.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza granicami obszarów Natura 2000. Najbliżej położone obszary sieci Natura 2000 to:

- Ostoja Słowińska PLH220023 w odl. ok. 0,75 km po stronie lewej lk 229 (km 133+450);
- Pobrzeże Słowińskie PLB220003 w odl. ok. 0,75 km po stronie lewej lk 229 (km 133+450);
- Przybrzeżne wody Bałtyku PLB990002 w odl. ok. 1,1 km na północ od lk 229 (km 133+620);
- Mierzeja Sarbska PLH220018 w odl. ok. 1,25 km po stronie prawej lk 229 (km 133+050).

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 13 lipca 2021 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Ostoja Słowińska PLH220023 przedmiotami ochrony w ww. obszarze Natura 2000 są siedliska przyrodnicze: 1150 – laguny przybrzeżne, 1170 – rafy, 1330 – solniska nadmorskie (*Glauco-Puccinellietalia Maritimae*), część – zbiorowiska nadmorskie), 2110 – inicjalne stadia nadmorskich wydm białych, 2120 – nadmorskie wydmy białe (*Elymo Ammophiletum*), 2130 – nadmorskie wydmy szare, 2140 – nadmorskie wrzosowiska bażynowe (*Empetrium nigri*), 2170 – nadmorskie wydmy z zaroślami wierzby piaskowej, 2180 – lasy mieszane i bory na wydmach nadmorskich, 2190 wilgotne zagłębienia międzywydmowe, 3150 – starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z Nympheion, Potamion, 3160 – naturalne, dystroficzne zbiorniki wodne, 6430 – ziółorośla górskie (*Adenostylin alliariae*) i ziółorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*), 7110 – torfowiska wysokie z roślinnością torfotwórczą (żywe), 7120 – torfowiska wysokie zdegradowane, lecz zdolne do naturalnej i stymulowanej regeneracji, 7140 – torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z (*Scheuchzerio-Caricetae*), 9110 – kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagetum*), 9190 – kwaśne dąbrowy (Quercion robori-petraeae) oraz 91D0 – bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi Betuletum pubescentis*, *Vaccinio uliginosi Pinetum*, *Pino mugo-Sphagnetum*, *Sphagno girgensohnii-Piceetum*) i brzożowo-sosnowe bagienne lasy borealne. Przedmiotem ochrony jest również gatunek: Inica wonna *Linaria loeselii* (*Linaria odora*). Zgodnie ze Standardowym Formularzem danych (aktualizacja marzec 2023 r.) przedmiotami ochrony w obszarze są ponadto następujące gatunki: wilk *Canis lupus*, bóbr europejski *Castor fiber*, wydra europejska *Lutra lutra*, foka szara *Halichoerus grypus*, morświn *Phocoena phocoena*, parposz *Alosa fallax*, koza pospolita *Cobitis taenia*, piskorz *Misgurnus fossilis*, ciosa *Pelecus cultratus*, różanka *Rhodeus amarus*, minóg rzeczny *Lampetra fluviatilis*, minóg strumieniowy *Lampetra planeri*, minóg morski *Petromyzon marinus*, zalotka większa *Leucorrhinia pectoralis*, trzepla zielona *Ophiogomphus cecilia*. Zagrożeniami zidentyfikowanymi w Standardowym Formularzu Danych dla ww. obszaru są m.in.: modyfikowanie funkcjonowania wód, ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe, odpady i ścieki, zarzucenie pasterstwa, brak wypasu, bagrowanie/usuwanie osadów limnicznych, zabudowa rozproszona. Dla obszaru Natura 2000 Ostoja Słowińska PLH220023 nie został ustanowiony plan zadań ochronnych. Obszar Natura 2000 Ostoja Słowińska PLH220023 pokrywa się z obszarem Słowińskiego Parku Narodowego, w związku z czym opracowany projekt planu ochrony dla Słowińskiego Parku Narodowego uwzględnia zakres planu ochrony dla obszaru Natura 2000 Ostoja Słowińska PLH220023.

Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych (aktualizacja: marzec 2022 r.) przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 Pobrzeże Słowińskie PLB220003 są gatunki: gęś białoczelna (*Anser albifrons*), gęś zbożowa (*Anser fabalis*), orzeł przedni (*Aquila chrysaetos*), głowienka (*Aythya ferina*), puchacz (*Bubo bubo*), sieweczka obroźna (*Charadrius hiaticula*), derkacz (*Crex crex*), łabędź krzykliwy (*Cygnus cygnus*), żuraw (*Grus grus*), mewa

srebrzysta (*Larus argentatus*), bielaczek (*Mergus albellus*), nurogęs (*Mergus merganser*), kania ruda (*Milvus milvus*) oraz kormoran czarny (*Phalacrocorax carbo sinensis*). Zagrożeniami dla obszaru są m.in.: zabudowa rozproszona, usuwanie martwych i umierających drzew, turystyka piesza, jazda konna i jazda na pojazdach niezmotoryzowanych, żeglarstwo, usuwanie osadów (mułu), prace związane z obroną przed aktywnością morza i ochroną wybrzeży, groble, sporty i różne formy czynnego wypoczynku rekreacji, uprawiane w plenerze, modyfikowanie funkcjonowania wód – ogólnie, infrastruktura sportowa i rekreacyjna, ścieżki, szlaki piesze i szlaki rowerowe, odpady i ścieki oraz zarzucenie pasterstwa i brak wypasu. Dla obszaru Natura 2000 Pobrzeże Słowińskie PLB220003 nie został ustanowiony plan zadań ochronnych. Obszar Natura 2000 Pobrzeże Słowińskie PLB220003 pokrywa się z obszarem Słowińskiego Parku Narodowego, w związku z czym opracowany projekt planu ochrony dla Słowińskiego Parku Narodowego uwzględnienia zakresu planu ochrony dla obszaru Natura 2000 Pobrzeże Słowińskie PLB220003.

Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych (aktualizacja: marzec, 2024 r.) przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 Przybrzeżne wody Bałtyku PLB990002 są gatunki: alka (*Alca torda*), nurnik (*Cephus grylle*), lodówka (*Clangula hyemalis*), nur czarnoszyi (*Gavia arctica*), nur rdzawoszyi (*Gavia stellata*), mewa srebrzysta (*Larus argentatus*), mewa siwa (*Larus canus*), uhla (*Melanitta fusca*) oraz markaczka (*Melanitta nigra*). Zagrożeniem dla obszaru są inne rodzaje aktywności człowieka związane z urbanizacją, przemysłem itd. Dla obszaru Natura 2000 Przybrzeżne wody Bałtyku PLB990002 nie został ustanowiony plan ochrony. Należy jednak podkreślić, że trwają obecnie prace nad ustanowieniem planu ochrony dla ww. obszaru Natura 2000.

Obszar ten obejmuje pas wód przybrzeżnych południowego Bałtyku o głębokości od 0 do 20 m i długości ok. 200 km, poczynając od nasady Półwyspu Helskiego, a na Zatoce Pomorskiej kończąc. Dno morskie jest tu nierówne z deniwelacjami sięgającymi 3 m. W faunie bentosowej dominują drobne skorupiaki. Na obszarze zimują dwa gatunki ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej: nur czarnoszyi i nur rdzawoszyi. W okresie zimy występuje tu powyżej 1% populacji szlaku wędrówkowego lodówki oraz co najmniej 1% populacji szlaku wędrówkowego nurnika i uhli.

Gatunki będące przedmiotami ochrony w obszarze występują na terenach morskich, w związku z powyższym liczebność ich populacji i stan zachowania siedlisk, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia.

Ze względu na odległość od obszaru Natura 2000 Przybrzeżne wody Bałtyku PLB990002, realizacja projektu nie pogorszy w sposób bezpośredni stanu siedlisk gatunków oraz gatunków stanowiących przedmioty ochrony w obszarze.

Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych (aktualizacja: marzec 2022 r.) przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 Mierzeja Sarbska PLH220018 są siedliska przyrodnicze: 1150 – laguny przybrzeżne, 2110 – inicjalne stadia nadmorskich wydm białych, 2120 – nadmorskie wydmy białe (*Elymo-Ammophiletum*), 2130 – nadmorskie wydmy szare, 2140 – nadmorskie wrzosowiska bażynowe (*Empetrium nigri*), 2170 – nadmorskie wydmy z zaroślami wierzby piaskowej, 2180 – lasy mieszane i bory na wydmach morskich, 2190 – wilgotne zagłębienia międzywydmowe, 4010 – wilgotne wrzosowiska z wrzoścem bagiennym (*Ericion tetralix*), 9190 – kwaśne dąbrowy (*Quercion robori-petraeae*) oraz 91D0 - bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi Betuletum pubescentis*, *Vaccinio uliginosi Pinetum*, *Pino mugo-Sphagnetum*, *Sphagno girgensohnii-Piceetum*) i brzożowo-sosnowe bagienne lasy borealne. Przedmiotem ochrony są również gatunki zwierząt i roślin z Załącznika II Dyrektywy Siedliskowej: zatoczek łamliwy (*Anisus vorticulus*) i Inica wonna (*Linaria loeselii*). Zagrożeniami dla obszaru są m.in.: wydeptywanie i nadmierne użytkowanie, pojazdy zmotoryzowane, ścieżki, szlaki piesze i szlaki rowerowe, turystyka piesza, jazda konna i jazda

na pojazdach niezmotoryzowanych, , inna ingerencja i zakłócenia powodowane przez działalność człowieka, prace związane z obroną przed aktywnością morza i ochroną wybrzeży, groble oraz sztorm i cyklon. Dla obszaru Natura 2000 Mierzeja Sarbska PLH220018 Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z dnia 8 kwietnia 2014 r., zmienionym Zarządzeniem z dnia 19 stycznia 2016 r. (Dz. Urz. Woj. Pom. z 2014 r. poz. 1715 ze zm.) został ustanowiony plan zadań ochronnych.

Celami działań ochronnych dla poszczególnych przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 Mierzeja Sarbska PLH220018 są:

1150 Laguny przybrzeżne - Utrzymanie siedliska w obecnym niepogorszonym stanie ochrony (U1).

Cel ochrony nie będzie zagrożony na skutek realizacji przedsięwzięcia.

2110 Inicjalne stadia nadmorskich wydm białych - Utrzymanie siedliska w obecnym niepogorszonym stanie ochrony (U1).

Cel ochrony nie będzie zagrożony na skutek realizacji przedsięwzięcia.

2120 Nadmorskie wydmy białe (*Elymo Ammophiletum*) - Utrzymanie siedliska w obecnym niepogorszonym stanie ochrony (U1).

Cel ochrony nie będzie zagrożony na skutek realizacji przedsięwzięcia.

2130 Nadmorskie wydmy szare - Utrzymanie siedliska w obecnym niepogorszonym stanie ochrony (U1).

Cel ochrony nie będzie zagrożony na skutek realizacji przedsięwzięcia.

2140 Nadmorskie wrzosowiska bażynowe (*Empetrium nigri*) - Utrzymanie siedliska w obecnym niepogorszonym stanie ochrony (U1).

Cel ochrony nie będzie zagrożony na skutek realizacji przedsięwzięcia.

2170 Nadmorskie wydmy z zaroślami wierzby piaskowej - Nie dotyczy (brak przedmiotu ochrony).

Cel ochrony nie będzie zagrożony na skutek realizacji przedsięwzięcia.

2180 Lasy mieszane i bory na wydmach nadmorskich - Zachowanie siedliska w obecnym, właściwym stanie ochrony (FV).

Cel ochrony nie będzie zagrożony na skutek realizacji przedsięwzięcia.

2190 Wilgotne zagłębienia (międzywydmowe) - Utrzymanie siedliska w obecnym niepogorszonym stanie ochrony (U1).

Cel ochrony nie będzie zagrożony na skutek realizacji przedsięwzięcia.

4010 Wilgotne wrzosowiska z wrzoścem bagiennym (*Ericion tetralix*) - Zachowanie siedliska w obecnym, właściwym stanie ochrony (FV).

Cel ochrony nie będzie zagrożony na skutek realizacji przedsięwzięcia.

91D0 Bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi Betuletum pubescentis*, *Vaccinio uliginosi Pinetum*, *Pino mugo -Sphagnetum*, *Sphagno girgensohnii-Piceetum*) i brzożowo-sosnowe bagienne lasy borealne - Zachowanie siedliska w obecnym, właściwym stanie ochrony (FV).

Cel ochrony nie będzie zagrożony na skutek realizacji przedsięwzięcia.

9190 Kwaśne dąbrowy (*Quercion robori-petraeae*) - Utrzymanie siedliska w obecnym niepogorszonym stanie ochrony (U1).

Cel ochrony nie będzie zagrożony na skutek realizacji przedsięwzięcia.

2216 Lnica wonna *Linaria loeselii* - Utrzymanie gatunku w obszarze w obecnym niepogorszonym stanie ochrony (U1).

Liczebność populacji i stan zachowania siedliska gatunku będącego przedmiotem ochrony w obszarze, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia.

4056 Zatoczek łamliwy *Anisus vorticulus* - Utrzymanie występowania gatunku w obszarze i parametru siedlisko w stanie niepogorszonym (U1).

Liczebność populacji i stan zachowania siedliska gatunku będącego przedmiotem ochrony w obszarze, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia.

Planowana inwestycja nie wkracza w granice obszarów Natura 2000. Zamierzenie nie ingeruje w sposób bezpośredni w obszary Natura 2000, a tym samym nie generuje stwierdzonych dla przedmiotów ochrony potencjalnych zagrożeń. Inwestycja nie wpłynie także na działania ochronne dotyczące monitoringu stanu przedmiotów ochrony oraz realizacji celów działań ochronnych, a także uzupełnienia stanu wiedzy o przedmiotach ochrony i uwarunkowaniach ich ochrony.

Inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na ww. obszary Natura 2000. Z uwagi na usytuowanie przedsięwzięcia oraz jego charakter i zakres planowanej inwestycji nie spowoduje ona utraty powierzchni, ani fragmentacji siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt chronionych w granicach obszarów Natura 2000. Lokalizacja przedsięwzięcia wyklucza również jego wpływ na warunki ekologiczne ostoi. Tym samym nie pogorszy stanu ochrony siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków chronionych w granicach ww. obszarów Natura 2000, nie zaburzy integralności poszczególnych obszarów Natura 2000, ani sieci Natura 2000 jako całości. Inwestycja nie będzie wpływała na realizację celów działań ochronnych. Dlatego też nie jest konieczne przeprowadzenie oceny w trybie art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG.

Inne najbliższe położone obszary chronione, objęte ochroną na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz. U. z 2023 r. poz. 1336 ze zm.) to:

- Słowiński Park Narodowy – otulina – przecięcie na długości ok. 12,87 km w projektowanym km 120+750–133+620;
- Obszar Chronionego Krajobrazu Wzgórz Lęborskich w odl. ok. 0,84 km na południe od lk 229;
- Słowiński Park Narodowy w odl. ok. 0,75 km po stronie lewej lk 229.

Słowiński Park Narodowy (SPN) znajdujący się w powiecie lęborskim i słupskim w województwie pomorskim ustanowiony został w 1967 r. i obejmuje powierzchnię 32744 ha. Celem tego obszaru jest utrzymywanie siedlisk przyrodniczych i przedmiotów ochrony Parku we właściwym stanie ich ochrony lub przywracanie do stanu właściwego, zapewnienie ciągłości istnienia gatunków roślin, zwierząt, grzybów, wraz z ich siedliskami, zachowanie różnorodności biologicznej, utrzymanie stabilności ekosystemów i procesów ekologicznych, zachowanie dziedzictwa geologicznego oraz paleontologicznego, zachowanie walorów krajobrazowych oraz kształtowanie właściwych postaw człowieka w stosunku do środowiska przyrodniczego. Słowiński Park Narodowy w 1977 r. wszedł w skład globalnej sieci Rezerwatów Biosfery w ramach Programu UNESCO „Człowiek i Biosfera”.

Następnie w 1995 r. obszar ten został również objęty Konwencją Ramsarską tj. Konwencją o obszarach wodno-błotnych mających znaczenie międzynarodowe, zwłaszcza jako środowisko życiowe ptactwa wodnego.

Wśród zadań ochronnych ustanowionych dla Słowińskiego Parku Narodowego na lata 2023-2025 na mocy Zarządzenia Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 28 grudnia 2022 r. (Dz.Urz.MKiŚ z 2022 r., poz. 76) wymienić należy:

- identyfikację i ocenę istniejących i potencjalnych zagrożeń wewnętrznych i zewnętrznych oraz sposoby eliminacji lub ograniczania tych zagrożeń i ich skutków,
- opis sposobów ochrony czynnej ekosystemów, z podaniem rodzaju, rozmiaru i lokalizacji poszczególnych zadań,
- opis sposobów czynnej ochrony gatunków roślin i zwierząt,
- wskazanie obszarów objętych ochroną ścisłą, czynną oraz krajobrazową,

- ustalenie miejsc udostępnianych do celów naukowych, edukacyjnych, turystycznych, rekreacyjnych, filmowania i fotografowania oraz maksymalnej liczby osób mogących przebywać jednocześnie w tych miejscach,
- wyznaczenie miejsc do połowu ryb.

Otulina parku narodowego jest to strefa ochronna granicząca z parkiem narodowym w celu zabezpieczenia przed zagrożeniami zewnętrznymi wynikającymi z działalności człowieka.

Obecnie Słowiński Park Narodowy nie posiada planu zagospodarowania terenów otuliny.

Ze względu na położenie przedsięwzięcia i znaczną odległość od pozostałych obszarów chronionych, nie będących w kolizji z analizowaną inwestycją wyklucza się jej wpływ na parki narodowe, parki krajobrazowe, stanowiska dokumentacyjne, użytki ekologiczne i zespoły przyrodniczo-krajobrazowe.

W buforze 2 km od linii kolejowej zlokalizowane są dwa krajowe korytarze ekologiczne, kluczowe dla regionu północnej Polski.

Nazwa	Minimalna odległość do granicy korytarza ekologicznego	Strona linii
korytarz ekologiczny Pobrzeże Słowińskie (KPn-20A)	Przecięcie LK 229 w orientacyjnym projektowanym km ok. 122+500 - 131+940	lewa, prawa
korytarz ekologiczny Kaszuby (KPn-20B)	ok. 0,9 km na południe	lewa, prawa

Przedsięwzięcie przecina korytarz ekologiczny rangi ponadregionalnej Pobrzeże Słowińskie – KPn-20A na łącznej długości ok. 9,4 km w orientacyjnym projektowanym kilometrażu od ok. 122+500 do km ok. 131+940.

Korytarz ekologiczny Pobrzeże Słowińskie – KPn-20A jest częścią Korytarza Północnego (KPn) łączącego puszcze Augustowską, Knyszyńską i Białowieską z doliną Biebrzy, Puszcza Piską, lasami Napiwodzko-Ramuckimi i Pojezierzem Iławskim. Przebiega przez dolinę Wisły do Borów Tucholskich, Pojezierza Kaszubskiego, Puszczy Koszalińskiej, Goleniowskiej i Wkrzańskiej. Przechodząc przez Lasy Krajeńskie i Wałeckie, łączy się także z Lasami Drawskimi, a następnie dochodzi przez Puszcze Gorzowską do Cedyńskiego Parku Krajobrazowego. Pełni rolę łączności ekologicznej w skali kraju, stanowiąc najważniejsze drogi wędrówek i migracji gatunków w Polsce, zapewniające jednocześnie łączność siedlisk i populacji w skali kontynentalnej. Sieć głównych korytarzy ekologicznych ma charakter ogólny, a wyznaczono je opierając się na ciągłości obszarów o wyższym stopniu naturalności (przede wszystkim lesistości) i mniejszej gęstości zabudowy, oraz występujących gatunków wskaźnikowych (dużych drapieżników wilka i rysia). Dla omawianego terenu, większych kompleksów leśnych wchodzących w powyższy korytarz stwierdzono występowanie pospolitych i szeroko rozpowszechnionych gatunków ssaków kopytnych tj.: jeleni, sarna, dzik, ale też mniejszych drapieżników: lis, borsuk, kuna leśna. Wszystkie gatunki były stwierdzane regularnie na terenach leśnych. Dla jelenia wykazano lokalny szlak migracji zachodzący w zwartym kompleksie leśnym w okolicy pomiędzy miejscowością Steknica – Wrześcienka w orientacyjnym projektowanym km ok. 125,220. Ponadto dla omawianego krajowego korytarza stwierdzono obecność wilka, w tym lokalne szlaki dla tego gatunku zlokalizowano w lasach pod Łebą przecinających linię 229 w proj. : km ok. 131+350, w km ok. 131+000 oraz km ok. 129+700. Pomimo braku ukierunkowania dla pozostałych gatunków nie można wykluczyć migracji lokalnych i dyspersji, która zachodzi dość spontanicznie i w sposób nieograniczony na całym przylegającym terenie leśnym. Na południowej granicy omawianego korytarza stwierdzono również bobra i wydrę, dla których to ssaków ziemnowodnych naturalnym szlakiem migracji i dyspersji może być ciek Charbrowska Struga w orientacyjnym projektowanym km

ok. 122+900. Dodatkowo w granicach ww. korytarza ekologicznego stwierdzono lokalne szlaki migracji przecinające linię LK 229, podczas zimowania na trasie żerowisko- noclegowisko dla chronionych gatunków ptaków: łąbiedzia krzykliwego w proj. km ok. 132+ 600 pomiędzy zbiornikami Łebska i Sarbsko, ale też w proj. km ok. 130+100, w km ok. 128+700, w km ok. 123+200, oraz dla łąbiedzia czarnodziobego również w proj. km ok. 128,700.

Dodatkowo na podstawie przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej dla pozostałego terenu nie wchodzącego w sieć krajowych korytarzy ekologicznych, wskazano lokalne szlaki migracji dla płazów, ptaków oraz ssaków. Lokalne szlaki podczas sezonowej migracji wiosennej i jesiennej płazów, przecinające linię LK 229 zlokalizowano dla chronionego gatunku ropuchy szarej w orientacyjnym proj. km ok.: 121+ 400, 121+100, oraz obok linii w proj. km ok. 116+900 i 116+800 gdzie notowano osobniki na drodze w Lędziechowie przy zbiorniku. Ponadto wskazano dla kompleksu żab brunatnych migracje sezonową przecinającą linię w proj. km ok. 122+800. Dla ornitofauny oprócz wyżej wspomnianych miejsc migracji sezonowej łąbiedzi, wykazano również lokalne trasy przelotów na trasie żerowisko- noclegowisko w okresie zimowym dla żurawia, na terenach otwartych w proj. km ok. 111+700 oraz 118+200. Dla ssaków wykazano (oprócz powyższych) lokalne szlaki migracji jelenia, przecinające linię LK 229 w przylegających, izolowanych płatach leśnych w proj. km ok. 113+500 i 120+060. Dodatkowo jeden lokalny szlak biegnie równoległe do linii w proj. km ok. 107+370.

Wykaz stwierdzonych miejsc migracji w buforze 150 m od linii kolejowej 229:

Nazwa polska	Nazwa naukowa	Status ochronny	Powierzchnia [ha]/liczebność gatunku	Orientacyjny projektowany Km linii kolejowej	Odległość od osi linii kolejowej	Strona linii kolejowej
PŁAZY						
kompleks żab brunatnych	<i>Rana temporaria complex</i>	CZ/Ś	-/6-10	122+800	12	P
			-/1-5	122+800	0	L-P
ropucha szara	<i>Bufo bufo</i>	CZ	-/1-5	116+800	113	P
			-/11-50	116+900	158	P
			-/1-5	116+900	53	P
			-/1-5	121+100	0	L-P
			-/101-250	121+400	1	P
			-/1001-10.000	121+400	1	P
			-/101-250	121+400	1	P
-/1-5	121+400	0	L-P			

Nazwa polska	Nazwa naukowa	Status ochronny	Powierzchnia [ha]/liczebność gatunku	Orientacyjny projektowany Km linii kolejowej	Odległość od osi linii kolejowej	Strona linii kolejowej
SSAKI						
wilk szary	<i>Canis lupus</i>	Ś	-	129+700	0	L-P
			-	131+000	0	L-P
			-	131+350	0	L-P
jeleń szlachetny	<i>Cervus elaphus</i>	Ł	-	125+220	0	L-P
			-	120+060	0	L-P
			-	113+500	0	L-P
			-	107+370	0	L-P

Źródło: KIP

Z uwagi na fakt, iż planowane przedsięwzięcie nie dotyczy budowy nowej infrastruktury, a wiąże się jedynie z modernizacją istniejącej linii kolejowej, nie dojdzie do zwiększonej zajętości terenów leśnych wchodzących w granice omawianych korytarzy ekologicznych, tym samym nie spowoduje to utraty ich funkcji ekologicznych czy utraty siedlisk. Wzrost natężenia

ruchu może pociągać za sobą pewne nasilenie oddziaływań wpływających na potencjalną śmiertelność zwierząt, oddziaływanie to będzie jednak niewielkie z uwagi na charakter i zakres planowanego przedsięwzięcia. Nie przewiduje się, by linia kolejowa po jej modernizacji stanowiła barierę dla migracji zwierząt. Ponadto dla wyżej wspomnianych lokalnych migracji ptaków, nie wystąpią negatywne oddziaływania związane z trakcją kolejową takie jak np. porażeniem prądem, z uwagi, iż zagrożenie te nie dotyczą wspomnianych gatunków łabędzi czy żurawia. Zjawiska takie odnotowuje się sporadycznie dla ptaków drapieżnych (bielik) siadających na elementach sieci trakcyjnej czy przy dużej koncentracji migracyjnej bociana białego. Dodatkowo zgodnie z literaturą przedmiotu: „Ekspertyza dotycząca wpływu linii kolejowych na zwierzęta oraz szlaki ich migracji dla projektów inwestycyjnych z perspektywy 2014-2020– ptaki”- nie stwierdzono wpływu linii kolejowej na szlaki migracyjne oraz możliwość przemieszczania się i żerowania zwierząt wewnątrz arealów osobniczych i terytoriów. Ponadto infrastruktura kolejowa i ruch pociągów nie ograniczają w żaden sposób tras migracji ptaków.

Wykaz wszystkich obiektów mogących pełnić funkcję przejść dla zwierząt:

Lp	Istn. km linii kolejowej	Typ obiektu	Przeszkoda	orientacyjny proj. km linii kolejowej	Planowane parametry obiektu:
1.	108,135	przepust zintegrowany	Rów	108,132	<p>Obiekt: ramowy typu C: szer. 3,0 m, wys. 2,0 m Wys. półki min. 1,0 szer. min półki. 2 x 1,0 m Długość obiektu: 18,0 m wsp. względnej ciasnoty :0,16 ≥ 0,07</p> <p>-półki płynnie połączone z otoczeniem z systemem naprowadzającym na przejście wykonanym z trwałego materiału, zakończenie ogrodzeń w kształcie litery</p>

Lp	Istn. km linii kolejowej	Typ obiektu	Przeszkoda	orientacyjny proj. km linii kolejowej	Planowane parametry obiektu:
					„U”, w obu kierunkach dojścia do obiektu na dł. w km istn. ok. 200 m (strona L linii) w km istn. ok. 107+935 do km ok. 108+ 065 do km
2.	nowy obiekt	przejście dolne dla płazów	rów	114,529	<p>Obiekt: ramowy typu S: szer. 1,0 m, wys. 0,75 m Długość obiektu: 10,0 wsp. względnej ciasnoty :0,075 ≥ 0,07</p> <p>Przejście zintegrowane z systemem naprowadzającym wykonany z trwałego materiału, zakończenie ogrodzeń w kształcie litery „U” w obu kierunkach od najścia na przejście na dł. w km istn. ok. 114+100 do km ok. 114+800 (obustronnie L+P z uwzględnieniem obiektu w km proj. 144,519)</p>
3.	117,855	most zintegrowany - przejście dolne dla płazów.	strumyk- Struga Białogardzka	117,835	<p>system naprowadzający wykonany z trwałego materiału, zakończenie ogrodzeń w kształcie litery „U”, każdej ze strony dojścia do obiektu na dł. w km istn. ok. 117+750 do km ok. 118+550 (str. L linii) zintegrowany system łączący obiekt z ID.4</p> <p>zachowanie drożności dla ichtiofauny</p> <p>Parametry: Szer. 5,0m x wys. 2,0 m</p> <p>Brak przegród poprzecznych cieku (stopni wodnych), możliwie naturalny substrat dna, Substrat dna dowolny z preferowanym narzutem kamiennym (z możliwym ustabilizowaniem spoiwem), niezależnie od zasypu dna</p>
4.	118,465	przepust zintegrowany -przejście dolne dla małych zwierząt w tym płazów	strumyk	118,433	<p>Obiekt: ramowy typu C: szer. 5,0 m, wys. 3,0 m Wys. półki min. 1,5 szer. min półki. 2 x 1,0 Długość obiektu: 16,5 wsp. względnej ciasnoty :0,45≥ 0,07</p> <p>- obustronne półki w świetle przepustu- szer. półki min 1m</p> <p>- płynn timer połączone z systemem naprowadzającym na przejście wykonany z trwałego materiału, zakończenie ogrodzeń w kształcie litery „U”, na dł. z każdej ze strony dojścia do obiektu w km ist. ok. 117+750 do km ok. 118+550 (str. L linii) zintegrowany system łączący obiekt z ID.3</p>

Lp	Istn. km linii kolejowej	Typ obiektu	Przeszkoda	orientacyjny proj. km linii kolejowej	Planowane parametry obiektu:
					- zachowanie drożności dla ichtiofauny poprzez nie stosowanie przegród poprzecznych cieku (stopni wodnych) i przepustów okularowych oraz stosowanie możliwie naturalnych substratów dna
5.		przejście dolne dla małych zwierząt w tym płazów	Tory kolejowe	121,573	<p>Obiekt: ramowy typu S: szer. 1,5 m, wys. 1,35 m Długość obiektu: 18,0 wsp. względnej ciasnoty :0,11 ≥ 0,07</p> <p>system naprowadzający na przejście wykonany z trwałego materiału, zakończenie ogrodzeń w kształcie litery „U”, w obu kierunkach od dojścia do obiektu w km ist. ok. 120+900 do km ok. 121+600 (obustronnie L+P linii)</p>
6	122,934	most zintegrowany	Chrabrowska Struga	122,815	<p>System naprowadzającym wykonany z trwałego materiału, zakończenie ogrodzeń w kształcie litery „U” w obu kierunkach od najścia na przejście na dł. w km istn. ok. 122+600 do km ok. 123+200 (obustronnie L+P)</p> <p>zachowanie drożności dla ichtiofauny (minóg strumieniowy) Parametry obiektu: szer. 5,0 m x wys. 3,0 m</p> <p>Brak przegród poprzecznych cieku (stopni wodnych), możliwie naturalny substrat dna. Substrat dna dowolny z preferowanym narzutem kamiennym (z możliwym ustabilizowaniem spoiwem), niezależnie od zasypu dna</p>

Źródło: uzupełnienie do KIP

Atrybuty wyżej wymienionych obiektów mogą ulec nieznacznym zmianom w wyniku prowadzonych prac projektowych, jednakże muszą spełniać minimalne parametry przejść dla poszczególnych grup zwierząt.

Na potrzeby przedmiotowej inwestycji przeprowadzono inwentaryzację przyrodniczą w okresie od marca 2022 r. do lutego 2023 r., której celem było zebranie danych o zasobach, walorach i stanie środowiska przyrodniczego w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej 229 na odcinku od ist. km 105,600 do km 133,726 w buforze 150 m po obu stronach osi torów, na których planowana jest realizacja przedmiotowej inwestycji.

W ramach inwentaryzacji przyrodniczej przeprowadzone zostały prace terenowe w zakresie rozpoznania:

- chronionych siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt wymienionych w Dyrektywie Rady 92/43/EEC z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory, ze zmianami (Dyrektywa Siedliskowa) – załącznik I – siedliska oraz załącznik II i załącznik IV – gatunki roślin i zwierząt;

- gatunków ssaków, nie objętych ochroną na mocy prawa krajowego i unijnego, ale dla których rozpoznanie tras migracji jest niezbędne (np. gatunków ssaków kopytnych);
- ptaków wymienionych w Dyrektywie Rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 r. w sprawie ochrony dzikich ptaków, ze zmianami (Dyrektywa Ptasia);
- gatunków roślin, zwierząt, grzybów (w tym porostów) chronionych prawem krajowym (ochrona ścisła i częściowa) oraz gatunków roślin i zwierząt obcych, w tym inwazyjnych;
- gatunków rzadkich i zagrożonych w skali kraju i regionu, w którym zlokalizowane jest przedsięwzięcie;
- składu gatunkowego drzew i krzewów wraz z szacowanym wiekiem (przedziały 20-letnie) oraz zajmowaną powierzchnią z wyszczególnieniem drzew i krzewów, które znajdują się w granicach terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie.

Flora

Opisywany obszar ma charakter półnaturalno-synantropijny, z porównywalnym udziałem terenów uprawnych (głównie różnego typu łąk) i leśnych, w tym cennych siedlisk Natura 2000. Znaczna część obszaru położona jest na terenach rolniczych, stanowiących mozaikę pól uprawnych, łąk i pastwisk, wśród których znajdują się liczne ciek wodne, mokradła, zadrzewienia śródpolne oraz tereny ruderalne. Mniejszą powierzchnię zajmują tu spontaniczne zarośla i zadrzewienia oraz nieużytki rozciągające się wzdłuż torów kolejowych, natomiast najmniejszą powierzchnię pokrywają fitocenozy związane z siedliskami wodnymi, w tym cenne siedliska naturalne – torfowiska wysokie oraz naturalne niewielkie zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion*, a także zbiorowiska niechronionych muraw napiaskowych *Diantho-Armerietum*. Na obrzeżach tutejszych zbiorników i cieków wodnych oraz w innych miejscach wilgotnych występują również płyty zbiorowisk szuwarowych i ziołoroślowych, zajmujących również niezbyt duże powierzchnie. Ze względu na charakter analizowanego terenu – w dużej mierze przekształcone obszary rolne i leśne, większość gatunków w tutejszych zbiorowiskach roślinnych stanowią pospolite rośliny, mchy i grzyby (w tym porosty), natomiast mniej jest gatunków rzadkich i chronionych w skali kraju i regionu, które w większości występują w tutejszych nielicznych, lepiej zachowanych siedliskach naturalnych i półnaturalnych. Stwierdzono 5 siedlisk będących przedmiotami szczególnego zainteresowania Unii Europejskiej:

- Starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion* – 3150,
- Torfowiska wysokie z roślinnością torfotwórczą – 7110,
- Łęg jesionowo- olszowy *Fraxino-Alnetum* – *91E0 (siedlisko priorytetowe),
- Grąd subatlantycki *Stellario* – *Carpinetum* – 9160,
- Kwaśne dąbrowy *Quercetea robori-petraeae* – 9190.

Ponadto w obszarze inwentaryzacji stwierdzono występowanie 11 gatunków roślin naczyniowych, umieszczonych na listach taksonów chronionych, ginących i zagrożonych. Do najcenniejszych, a w większości także najrzadszych taksonów badanego terenu, należą 3 taksony objęte ochroną ścisłą: wrzosiec bagienny *Erica tetralix* mający 2 stanowiska na torfowisku wysokim pomiędzy Garczegorzem, a Lędziechowem oraz na północ od Wrześcia, bagnica torfowa *Scheuchzeria palustris* oraz rosiczka okrągłolistna *Drosera rotundifolia* mające po jednym stanowisku na torfowisku wysokim pomiędzy Garczegorzem, a Lędziechowem, oraz częściowo chronione modrzewnica zwyczajna *Andromeda polifolia* i bagno zwyczajne *Rhododendron tomentosum* mające również po 2 stanowiska na tym samym torfowisku, a także częściowo chroniona bażyna czarna *Empetrum nigrum* – notowana w jednym miejscu na zdegradowanym torfowisku wysokim na północ od Wrześcia. Ponadto odnotowano występowanie 12 gatunków mszaków oraz 4 gatunków porostów umieszczonych

na listach taksonów chronionych, ginących i zagrożonych, przy czym nie stwierdzono, rzadkich, chronionych i zagrożonych gatunków grzybów wielkoowocnikowych. Na badanym terenie odnotowano 1 gatunek inwazyjny – niecierpek gruczołowy *Impatiens glandulifera*.

Wpływ przedsięwzięcia na chronione siedliska przyrodnicze w zakresie inwestycji stwierdzone w trakcie inwentaryzacji przyrodniczej:

Nazwa i kod siedliska	Lokalizacja			Powierzchnia			Ocena wpływu inwestycji	Zagrożenie ze strony inwestycji
	Orientacyjny projektowany Km linii	Odl. od linii (m)	Strona	Całego płatu [ha]	narażona na zniszczenie w zakresie inwestycji [ha]	[%]		
9160 Grąd subatlantycki (<i>Stellario-Carpinetum</i>)	122,2	0	L	16,24	4,87	30,0	bezpośredni, długoterminowy, stały, brak możliwości zachowania fragmentu siedliska narażonego na zniszczenie	zniszczenie niewielkiego fragmentu płatu siedliska związane z przebudową i modernizacją linii kolejowej 229
	123,45	0	L	3,05	0,73	23,9	bezpośredni, długoterminowy, stały, brak możliwości zachowania fragmentu siedliska narażonego na zniszczenie	zniszczenie niewielkiego fragmentu płatu siedliska związane z przebudową i modernizacją linii kolejowej 229
91E0 Łęg jesionowo-olszowy (<i>Fraxino-Alnetum</i>)	117,8	1	P	1,75	0,07	4,0	bezpośredni, długoterminowy, stały, brak możliwości zachowania fragmentu siedliska narażonego na zniszczenie	zniszczenie niewielkiego fragmentu płatu siedliska związane z przebudową i modernizacją linii kolejowej 229
	118,7	5	L	14,26	1,47	11,7	bezpośredni, długoterminowy, stały, brak możliwości zachowania fragmentu siedliska narażonego na zniszczenie	zniszczenie niewielkiego fragmentu płatu siedliska związane z przebudową i modernizacją linii kolejowej 229
	122,9	10	L	0,22	0,14	63,6	bezpośredni, długoterminowy, stały, brak możliwości zachowania fragmentu siedliska narażonego na zniszczenie	zniszczenie fragmentu płatu siedliska związane z przebudową i modernizacją linii kolejowej 229
3150 Starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z <i>Nymphaeion, Potamion</i>	121,15	10	L	2,56	0,02	1	bezpośredni, długoterminowy, stały, brak możliwości zachowania fragmentu siedliska narażonego na zniszczenie, po realizacji inwestycji możliwe jest, że siedlisko się samo odnowi na zniszczonym fragmencie	zniszczenie fragmentu płatu siedliska związane z przebudową i modernizacją linii kolejowej 229
7110 Torfowiska wysokie z roślinnością torfowórczą	113,7	21	P	1,84	0,11	6,0	bezpośredni, długoterminowy, stały, brak możliwości zachowania fragmentu siedliska narażonego na zniszczenie, po realizacji inwestycji możliwe jest, że siedlisko się samo odnowi na zniszczonym fragmencie	zniszczenie fragmentu płatu siedliska związane z przebudową i modernizacją linii kolejowej 229
	124,55	15	L	2,34	0,01	1	bezpośredni, długoterminowy, stały, brak możliwości zachowania fragmentu siedliska narażonego na zniszczenie, po realizacji inwestycji możliwe jest, że siedlisko się samo odnowi na zniszczonym fragmencie	zniszczenie fragmentu płatu siedliska związane z przebudową i modernizacją linii kolejowej 229

Źródło: KIP

Na zniszczenie narażone są siedliska: 9160 na powierzchni 5,6 ha, 91E0 na obszarze 1,68 ha, 3150 na powierzchni 0,02 ha oraz 7110 na obszarze 0,12. Łącznie ich powierzchnia narażona na zniszczenie wynosi 7,42 ha, stanowiąc tym samym 17,5 % powierzchni siedlisk i zbiorowisk w buforze przewidywanego oddziaływania tj. w zakresie inwestycji. Zaznaczyć tutaj należy, że wszystkie stwierdzone siedliska przyrodnicze znajdują się poza obszarami Natura 2000 i nie stanowią przedmiotów ich ochrony. Przedstawione w powyższej tabeli zniszczenia dotyczą potencjalnej maksymalnej powierzchni zniszczenia zgodnie z zasadą przeczności. Najcenniejszym siedliskiem jest siedlisko 91E0 będące priorytetowym. Wszystkie zinwentaryzowane płaty zostały zakwalifikowane jako płaty w niezadowalającym stanie zachowania (U1), a samo siedlisko jest dość powszechne i występuje w całym kraju. W najbliższym otoczeniu z danych dostępnych z SDF w buforze kilku kilometrów siedlisko to zajmuje tylko na obszarach Natura 2000 ponad 123,8 ha. Narażone na zniszczenie siedliska rosną wzdłuż istniejącej linii kolejowej Ik 229 stąd wpływ na te siedliska nie będzie znaczący i będzie ograniczał się głównie do zniszczeń brzegowych krawędzi płatów. Wyjątek tu stanowi jedynie płat siedliska 91E0 w orientacyjnym projektowanym km 122,900, który koliduje w ok. 63,6% z zakresem inwestycji. Nie przewiduje się, aby zniszczenia osiągnęły maksymalną przewidywaną wartość, jednak nawet w takim przypadku płat ten ma szansę się zachować. Dotyczy to mniejszego z dwóch zidentyfikowanych płatów tego siedliska, jego powierzchnia już obecnie jest ograniczona wskutek wcześniejszych wycinek drzew. Omawiany płat siedliska

obecnie jest w niezadowalającym stanie zachowania, mocno zniekształcony, czego skutkiem jest obserwowana mniejsza różnorodność florystyczna ze względu na wysoką presję antropogeniczną. Jak określono w inwentaryzacji przyrodniczej, zachowanie siedliska w stanie nie pogorszonym w perspektywie 10-20 lat jest niepewne, a warunkiem jego zachowania jest zaniechanie dalszych wycinek. Biorąc jednak pod uwagę występowanie dużych powierzchni siedliska w otoczeniu inwestycji, pomimo minimalnego i maksymalnego zakresu zniszczeń nie przewiduje się znaczącego wpływu na ogólny stan siedliska przyrodniczego w rejonie inwestycji.

W zakresie inwestycji stwierdzono obecność 27 płatów roślin i mszaków objętych ochroną należących łącznie do 15 gatunków (5 gatunków roślin i 10 gatunków mszaków). Łącznie zidentyfikowano kolizję 1,88 ha płatów roślin chronionych oraz 9,69 ha płatów mszaków, stanowiących odpowiednio 14,9% oraz 10,1% ich powierzchni w buforze przewidywanego oddziaływania tj. w zakresie inwestycji. Największe zniszczenie dotyczy brodawkowca czystego oraz gajnika lśniącego. Brodawkowiec należy do pospolitych gatunków i podlega ochronie częściowej, występuje również na przekształconych antropogenicznie obszarach. Zidentyfikowano narażenie na zniszczenie jednego płata tego gatunku. Z uwagi na powszechność jego występowania oraz zdolności regeneracyjne nie przewiduje się znaczącego wpływu na populację tego gatunku oraz konieczności kompensacji. Wysokie zdolności regeneracyjne potwierdza fakt, że zgodnie z rozporządzeniem dopuszcza się zbiór ręczny tego gatunku. Gajnik lśniący podobnie jak brodawkowiec nie unika terenów przekształconych i występuje pospolicie w całej Europie. Narażenie na zniszczenie określono dla całego płatu tego gatunku. Obecnie płat został zidentyfikowany na przecięciu z linią kolejową i na etapie realizacji może dojść do jego całkowitego zniszczenia. Na etapie eksploatacji możliwe będzie częściowe zasiedlenie tego gatunku. Z uwagi na powszechność występowania tego gatunku nie przewiduje się znaczącego wpływu na populację tego gatunku oraz konieczności kompensacji.

Wpływ przedsięwzięcia na chronione rośliny oraz mszaki w zakresie inwestycji stwierdzone w trakcie inwentaryzacji przyrodniczej:

nazwa polska	nazwa naukowa	Lokalizacja			Powierzchnia			Ocena wpływu inwestycji	Zagrożenie ze strony inwestycji
		Orientacyjny projektowany km linii	Odł. od linii	Strona	Całkow. płat/liczebność	narażona na zniszczenie w zakresie inwestycji			
Rośliny									
						[ha]	[%]		
bagno zwyczajne	<i>Rhododendron tomentosum</i>	113,7	26	P	0,06	0,02	35,0	bezpośredni, długoterminowy, brak możliwości zachowania gatunku, po zakończeniu etapu realizacji inwestycji istnieje możliwość ponownego częściowego zasiedlenia siedliska przez gatunek	zniszczenie osobników i siedliska związane z przebudową i modernizacją linii kolejowej 229
grzybień biały	<i>Nymphaea alba</i>	121,15	5	L	2,23	0,13	5,9	bezpośredni, długoterminowy, brak możliwości zachowania gatunku, po zakończeniu etapu realizacji inwestycji istnieje możliwość ponownego zasiedlenia siedliska przez gatunek	zniszczenie osobników i siedliska związane z przebudową i modernizacją linii kolejowej 229
pływacz zwyczajny	<i>Utricularia vulgaris</i>	121,15	5	L	2,23	0,13	5,9	bezpośredni, długoterminowy, brak możliwości zachowania gatunku, po zakończeniu etapu realizacji inwestycji istnieje możliwość ponownego zasiedlenia siedliska przez gatunek	zniszczenie osobników i siedliska związane z przebudową i modernizacją linii kolejowej 229
rosiczka okrągłolistna	<i>Drosera rotundifolia</i>	113,75	5	P	0,17	0,08	48,0	bezpośredni, długoterminowy, brak możliwości zachowania gatunku, po zakończeniu etapu realizacji inwestycji istnieje możliwość ponownego częściowego zasiedlenia siedliska przez gatunek	zniszczenie osobników i siedliska związane z przebudową i modernizacją linii kolejowej 229
turzycza piaszkowa	<i>Carex arenaria</i>	126,2	11	P	0,02	0,01	50	bezpośredni, długoterminowy, brak możliwości zachowania gatunku, po zakończeniu etapu realizacji inwestycji istnieje możliwość ponownego częściowego zasiedlenia siedliska przez gatunek	zniszczenie osobników i siedliska związane z przebudową i modernizacją linii kolejowej 229
		130	37	L	0,39	0,24	61,5	bezpośredni, długoterminowy, brak możliwości zachowania gatunku, po zakończeniu etapu realizacji inwestycji istnieje możliwość ponownego częściowego zasiedlenia siedliska przez gatunek	zniszczenie osobników i siedliska związane z przebudową i modernizacją linii kolejowej 229

Nazwa		Lokalizacja			Powierzchnia			Ocena wpływu inwestycji	Zagrożenie ze strony inwestycji
poliska	naukowa	Orientacyjny projektowany Km linii	Odd. od linii	Strona	Całego planu/liczebność	narażona na zniszczenie w zakresie inwestycji			
							[ha]	[%]	
		129,5	37	P	7,49	1,27	17,0	bezpośredni, długoterminowy, brak możliwości zachowania gatunku, po zakończeniu etapu realizacji inwestycji istnieje możliwość ponownego częściowego zasiedlenia siedliska przez gatunek	zniszczenie osobników i siedliska związane z przebudową i modernizacją linii kolejowej 229
Mszaki									
brodawkiwiec czysty	<i>Pseudoscleropodium purum</i>	129,9	0	L-P	0,31	0,31	100	bezpośredni, długoterminowy, brak możliwości zachowania gatunku, po zakończeniu etapu realizacji inwestycji istnieje możliwość ponownego niewielkiego zasiedlenia części siedliska przez gatunek	zniszczenie osobników i siedliska związane z przebudową i modernizacją linii kolejowej 229
gajnik liśniący	<i>Hylacomium splendens</i>	126,0	1	L-P	0,02	0,02	100,0	bezpośredni, długoterminowy, brak możliwości zachowania gatunku, po zakończeniu etapu realizacji inwestycji istnieje możliwość ponownego zasiedlenia części siedliska przez gatunek	zniszczenie osobników i siedliska związane z przebudową i modernizacją linii kolejowej 229
plonnik cienki	<i>Polytrichum strictum</i>	113,7	19	P	0,99	0,07	7,5	bezpośredni, długoterminowy, brak możliwości zachowania gatunku, po zakończeniu etapu realizacji inwestycji istnieje możliwość ponownego zasiedlenia siedliska przez gatunek	zniszczenie osobników i siedliska związane z przebudową i modernizacją linii kolejowej 229
plonnik pospolity	<i>Polytrichum commune</i>	113,7	1	P	0,07	0,03	37,7	bezpośredni, długoterminowy, brak możliwości zachowania gatunku, po zakończeniu etapu realizacji inwestycji istnieje możliwość ponownego częściowego zasiedlenia siedliska przez gatunek	zniszczenie osobników i siedliska związane z przebudową i modernizacją linii kolejowej 229
rokitnik pospolity	<i>Pleurozium schreberi</i>	113,9	21	P	2,58	0,35	13,5	bezpośredni, długoterminowy, brak możliwości zachowania gatunku, po zakończeniu etapu realizacji inwestycji istnieje możliwość ponownego zasiedlenia siedliska przez gatunek	zniszczenie osobników i siedliska związane z przebudową i modernizacją linii kolejowej 229

Nazwa		Lokalizacja			Powierzchnia			Ocena wpływu inwestycji	Zagrożenie ze strony inwestycji
poliska	naukowa	Orientacyjny projektowany Km linii	Odd. od linii	Strona	Całego planu/liczebność	narażona na zniszczenie w zakresie inwestycji			
							[ha]	[%]	
		124,55	17	P	5,86	0,04	0,7	bezpośredni, długoterminowy, brak możliwości zachowania gatunku, po zakończeniu etapu realizacji inwestycji istnieje możliwość ponownego zasiedlenia siedliska przez gatunek	zniszczenie osobników i siedliska związane z przebudową i modernizacją linii kolejowej 229
		124,6	1	L	1,51	0,5	32,9	bezpośredni, długoterminowy, brak możliwości zachowania gatunku, po zakończeniu etapu realizacji inwestycji istnieje możliwość ponownego częściowego zasiedlenia siedliska przez gatunek	zniszczenie osobników i siedliska związane z przebudową i modernizacją linii kolejowej 229
		125,5	29	P	14,19	0,1	0,7	bezpośredni, długoterminowy, brak możliwości zachowania gatunku, po zakończeniu etapu realizacji inwestycji istnieje możliwość ponownego zasiedlenia siedliska przez gatunek	zniszczenie osobników i siedliska związane z przebudową i modernizacją linii kolejowej 229
		125,45	1	L	8,51	1,59	18,7	bezpośredni, długoterminowy, brak możliwości zachowania gatunku, po zakończeniu etapu realizacji inwestycji istnieje możliwość ponownego częściowego zasiedlenia siedliska przez gatunek	zniszczenie osobników i siedliska związane z przebudową i modernizacją linii kolejowej 229
		126,0	18	L	3,57	0,04	1,1	bezpośredni, długoterminowy, brak możliwości zachowania gatunku, po zakończeniu etapu realizacji inwestycji istnieje możliwość ponownego zasiedlenia siedliska przez gatunek	zniszczenie osobników i siedliska związane z przebudową i modernizacją linii kolejowej 229
		127,6	0	L-P	14,87	2,23	15,0	bezpośredni, długoterminowy, brak możliwości zachowania gatunku, po zakończeniu etapu realizacji inwestycji istnieje możliwość ponownego częściowego zasiedlenia siedliska przez gatunek	zniszczenie osobników i siedliska związane z przebudową i modernizacją linii kolejowej 229
		129,1	22	L	9,9	0,03	0,3	bezpośredni, długoterminowy, brak możliwości zachowania gatunku, po zakończeniu etapu realizacji inwestycji istnieje możliwość ponownego zasiedlenia siedliska przez gatunek	zniszczenie osobników i siedliska związane z przebudową i modernizacją linii kolejowej 229

Nazwa		Lokalizacja			Powierzchnia			Ocena wpływu inwestycji	Zagrożenie ze strony inwestycji
polska	naukowa	Orientacyjny projektowany Km linii	Odł. od linii	Strona	Całogo płyta/liczebność	narażona na zniszczenie w zakresie inwestycji			
						[ha]	[%]		
		129,5	30	P	9,03	1,76	19,5	bezpośredni, długoterminowy, brak możliwości zachowania gatunku, po zakończeniu etapu realizacji inwestycji istnieje możliwość ponownego częściowego zasiedlenia siedliska przez gatunek	zniszczenie osobników i siedliska związane z przebudową i modernizacją linii kolejowej 229
torfowiec błotny	<i>Sphagnum palustre</i>	113,65	9	P	0,16	0,07	42,7	bezpośredni, długoterminowy, brak możliwości zachowania gatunku, po zakończeniu etapu realizacji inwestycji istnieje możliwość ponownego częściowego zasiedlenia siedliska przez gatunek	zniszczenie osobników i siedliska związane z przebudową i modernizacją linii kolejowej 229
torfowiec frędzlowaty	<i>Sphagnum fimbriatum</i>	113,7	19	P	0,99	0,07	7,5	bezpośredni, długoterminowy, brak możliwości zachowania gatunku, po zakończeniu etapu realizacji inwestycji istnieje możliwość ponownego zasiedlenia siedliska przez gatunek	zniszczenie osobników i siedliska związane z przebudową i modernizacją linii kolejowej 229
torfowiec kończysty	<i>Sphagnum fallax</i>	113,7	19	P	0,99	0,07	7,5	bezpośredni, długoterminowy, brak możliwości zachowania gatunku, po zakończeniu etapu realizacji inwestycji istnieje możliwość ponownego zasiedlenia siedliska przez gatunek	zniszczenie osobników i siedliska związane z przebudową i modernizacją linii kolejowej 229
torfowiec nastrożony	<i>Sphagnum squarrosum</i>	113,65	10	P	0,16	0,07	42,7	bezpośredni, długoterminowy, brak możliwości zachowania gatunku, po zakończeniu etapu realizacji inwestycji istnieje możliwość ponownego częściowego zasiedlenia siedliska przez gatunek	zniszczenie osobników i siedliska związane z przebudową i modernizacją linii kolejowej 229
		113,7	19	P	0,99	0,07	7,5	bezpośredni, długoterminowy, brak możliwości zachowania gatunku, po zakończeniu etapu realizacji inwestycji istnieje możliwość ponownego zasiedlenia siedliska przez gatunek	zniszczenie osobników i siedliska związane z przebudową i modernizacją linii kolejowej 229
widłoząb motłosiwy	<i>Dicranum scoparium</i>	124,55	17	P	5,86	0,04	0,7	bezpośredni, długoterminowy, brak możliwości zachowania gatunku, po zakończeniu etapu	zniszczenie osobników i siedliska związane z przebudową i modernizacją linii kolejowej 229

Nazwa		Lokalizacja			Powierzchnia			Ocena wpływu inwestycji	Zagrożenie ze strony inwestycji
polska	naukowa	Orientacyjny projektowany Km linii	Odł. od linii	Strona	Całogo płyta/liczebność	narażona na zniszczenie w zakresie inwestycji			
						[ha]	[%]		
								realizacji inwestycji istnieje możliwość ponownego zasiedlenia siedliska przez gatunek	
		127,6	0	L-P	14,87	2,29	15,0	bezpośredni, długoterminowy, brak możliwości zachowania gatunku, po zakończeniu etapu realizacji inwestycji istnieje możliwość ponownego częściowego zasiedlenia siedliska przez gatunek	zniszczenie osobników i siedliska związane z przebudową i modernizacją linii kolejowej 229
Porosty									
chrobotek leśny	<i>Cladonia arbuscula</i>	128,0	22	P	1-5	-	-	bezpośredni, długoterminowy, brak możliwości zachowania gatunku, po zakończeniu etapu realizacji inwestycji istnieje możliwość ponownego zasiedlenia siedliska przez gatunek	Zniszczenie osobników i siedliska związane z przebudową i modernizacją linii kolejowej 229
chrobotek reniferowy	<i>Cladonia rangiferina</i>	128,2	12	P	1-5	-	-	bezpośredni, długoterminowy, brak możliwości zachowania gatunku, po zakończeniu etapu realizacji inwestycji istnieje możliwość ponownego zasiedlenia siedliska przez gatunek	Zniszczenie osobników i siedliska związane z przebudową i modernizacją linii kolejowej 229
pawężnica psia	<i>Peltigera canina</i>	113,45	18	L	1-5	-	-	bezpośredni, długoterminowy, brak możliwości zachowania gatunku, po zakończeniu etapu realizacji inwestycji istnieje możliwość ponownego zasiedlenia siedliska przez gatunek	Zniszczenie osobników i siedliska związane z przebudową i modernizacją linii kolejowej 229
		122,35	1	L	11-50	-	-	bezpośredni, długoterminowy, brak możliwości zachowania gatunku, po zakończeniu etapu realizacji inwestycji istnieje możliwość ponownego zasiedlenia siedliska przez gatunek	Zniszczenie osobników i siedliska związane z przebudową i modernizacją linii kolejowej 229

Źródło: KIP

Fauna

Obszar planowanej inwestycji oraz jego najbliższe otoczenie charakteryzuje się występowaniem gatunków zwierząt pospolitych i synantropijnych. Na terenie kompleksów leśnych występują pospolite ssaki kopytne: sarna *Capreolus capreolus*, jeleni szlachetny *Cervus elaphus*, dzik *Sus scrofa*, jak również małe ssaki drapieżne: lis *Vulpes vulpes* borsuk *Meles meles*, kuna leśna *Martes martes*, czy też inwazyjny gatunek - jenot azjatycki *Nyctereutes procyonoides*. Z cennych gatunków ssaków stwierdzono obecność wilka *Canis lupus* objętego ochroną ścisłą i umieszczonego w załączniku II Dyrektywy siedliskowej. Ślady obecności wilków stwierdzano głównie w północnej części odcinka, między Steknicą a Łebą. Wzdłuż cieków powierzchniowych i zbiorników stwierdzono występowanie chronionych

gatunków: wydry *Lutra lutra* (ochrona ścisła) oraz bobra *Castor fiber* (ochrona częściowa) również umieszczonych w załączniku II Dyrektywy siedliskowej. W rejonach cieków i zbiorników wodnych stwierdzano także największe aktywności nietoperzy. Łącznie stwierdzono 7 gatunków/grup gatunków nietoperzy: trzy gatunki karlików (karlika większego *Pipistrellus nathusii*, malutkiego *P. pipistrellus* i drobnego *P. pygmaeus*), borowca wielkiego *Nyctalus noctula*, mroczka późnego *Eptesicus serotinus*, nocek *Myotis* sp. (rodzaj) oraz borowiec-mroczek-mroczak (grupa). Wszystkie nietoperze krajowe objęte są ścisłą ochroną gatunkową. Na całym badanym terenie zinwentaryzowano łącznie: 7 gatunków chronionych lub rzadkich bezkręgowców. Chronione gatunki bezkręgowców odnotowane dla tego terenu należą do rzędów tj.: motyle *Lepidoptera*, ważki *Odonata*, błonkoskrzydłe *Hymenoptera*. Ponadto zinwentaryzowano łącznie: 4 taksony gadów i 7 taksonów płazów, w tym dwa gatunki objęte ochroną ścisłą: żaba moczarowa *Rana arvalis* oraz traszka grzebieniasta *Triturus cristatus*, wymagająca ochrony czynnej, dodatkowo wymieniona jest w załączniku II Dyrektywy Siedliskowej. Z kolei z ornitofauny stwierdzono w sumie 134 gatunki ptaków, w tym najcenniejszych 15 gatunków zamieszczonych jest w załączniku I Dyrektywy Ptasiej (Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa): zimorodek *Alcedo atthis*, lelek (zwyczajny) *Caprimulgus europaeus*, żuraw *Grus grus*, kania ruda *Milvus milvus*, gąsiorek *Lanius collurio*, błotniak stawowy *Circus aeruginosus*, bocian biały *Ciconia ciconia* i bielik *Haliaeetus albicilla*, łabędź czarnodzioby *Cygnus columbianus* i łabędź krzykliwy *Cygnus cygnus*, dzięcioł czarny *Dryocopus martius*, czapla biała *Ardea alba*, muchołówka mała *Ficedula parva*, lerka *Lullula arborea* oraz jarzębatka *Curruca nisoria*. Z pozostałych stwierdzono: 18 gatunków wymagających ochrony czynnej, 6 gatunków chronionych częściowo, 9 gatunków łownych 9. Wśród ichtiofauny stwierdzono 2 gatunki objęte ochroną gatunkową: minóg strumieniowy *Lampetra planeri* i śliz *Barbatula barbatula*.

Realizacja przedsięwzięcia zostanie przeprowadzona pod nadzorem przyrodniczym w ramach którego podejmowane będą decyzje dotyczące konieczności zastosowania odpowiednich rozwiązań minimalizujących w trakcie realizacji inwestycji. Wobec ryzyka niszczenia siedlisk roślin i zwierząt, w przypadku braku możliwości zastosowania innych działań minimalizujących oddziaływanie na środowisko, dopuszcza się możliwość przenoszenia przedstawicieli chronionych gatunków roślin i zwierząt. Sposób i miejsce działania będą każdorazowo ustalane w ramach nadzoru przyrodniczego, z uwzględnieniem biologii gatunku. W miarę możliwości osobniki będą przenoszone w głąb sąsiadującego siedliska, poza terenem realizacji inwestycji bądź na najbliższej położone siedliska właściwe dla danego gatunku, co każdorazowo określi nadzór przyrodniczy przed przystąpieniem do prac.

W KIP przeanalizowano możliwość przenoszenia poszczególnych gatunków, których siedliska zidentyfikowano w obszarze realizacji inwestycji, jeśli nie będzie możliwe zastosowanie innych rozwiązań. W stosunku do gatunków o wysokiej mobilności lub obserwowanych przelotnie przyjęto zapis „nie dotyczy”.

Nazwa		Lokalizacja			Powierzchnia			możliwość przenoszenia poszczególnych gatunków
polska	naukowa	Orientacyjny projektowany Km linii	Odl. od linii [m]	Strona	Catego. płatu [ha]/liczebność os.]	narażona na zniszczenie w zakresie inwestycji		
						[ha]	[%]	
Rośliny								
bagno zwyczajne	<i>Rhododendron tomentosum</i>	113,7	26	P	0,06	0,02	35,0	Nie przewiduje się metaplantacji, Mimo iż, gat. został określony jako cenny skala bezpośredniego zniszczenia płatow gatunku nie przewiduje się jego lokalnego zaniku. Przesadzanie gat. na większą skale poza zakres inwestycji może spowodować naruszenie płatów siedliska 7110 niepodlegającego ingerencji przez inwestycję, oraz może lokalnie wpłynąć na warunki siedliskowe w miejscach przesadzeń siedliska 7110,

Nazwa		Lokalizacja			Powierzchnia			możliwość przenoszenia poszczególnych gatunków
polska	naukowa	Orientacyjny projektowany Km linii	Odl. od linii [m]	Strona	Catego płatu [ha]/liczebność[os.]	narażona na zniszczenie w zakresie inwestycji		
						[ha]	[%]	
								<p>którego stan podczas inwenaryzacji został oceniony na U1-niezadawalający, tym samym powyższa ingerencja może wpłynąć na obniżenie wartości przyrodniczej ww. siedliska,</p> <p>Ponadto na etapie realizacji inwestycji, do nadzoru przyrodniczego (spec. botanika) będzie należeć m.in. określenie faktycznego stanu zachowania oraz bezpośredniej skali zniszczenia płatu gatunku w tym również określeniu działań zaradczych m. in.w postaci wygrodzenia części płatu w zakresie inwestycji czy też podjęcie decyzji o konieczności przesadzenia osobników.</p>
grzybień biały	<i>Nymphaea alba</i>	121,15	5	L	2,23	0,13	5,9	<p>Nie dotyczy, przewiduje się zniszczenie niewielkiej części osobników w płacie, skala możliwego bezpośredniego zniszczenia płatów gatunku nie przewiduje jego lokalnego zaniku z uwagi, że inwestycja nie polega na likwidacji ani przekształceniu zbiornika wodnego w którym gatunek występuje, w związku z czym nie przewiduje się jego metaplantacji na zbiorniki zastępcze</p>
pływacz zwyczajny	<i>Utricularia vulgaris</i>	121,15	5	L	2,23	0,13	5,9	<p>Nie dotyczy, przewiduje się zniszczenie niewielkiej części osobników w płacie, Pomimo, iż gatunek znajduje się na liście rzadkich i zagrożonych w Polsce, regionie i Europie, skala możliwego bezpośredniego zniszczenia płatów gatunku nie przewiduje jego lokalnego zaniku z uwagi, że inwestycja nie polega na likwidacji ani przekształceniu zbiornika wodnego w którym występuje, w związku z czym nie przewiduje się jego metaplantacji na zbiorniki zastępcze</p>

Nazwa		Lokalizacja			Powierzchnia			możliwość przenoszenia poszczególnych gatunków
polska	naukowa	Orientacyjny projektowany Km linii	Odl. od linii [m]	Stroha	Całego płatu [ha]/[kzębność] os.]	narażona na zniszczenie w zakresie inwestycji		
						[ha]	[%]	
rosiczka okrągłolistna	<i>Drosera rotundifolia</i>	113,75	5	P	0,17	0,08	48,0	<p>Nie przewiduje się metaplantacji, Mimo iż, gat. został stwierdzony jako cenny skala bezpośredniego zniszczenia płatów gatunku nie przewiduje jego lokalnego zaniku. Przesadzanie gat. na większą skale poza zakres inwestycji może spowodować naruszenie płatów siedliska 7110 niepodlegającego ingerencji przez inwestycję, oraz może lokalnie wpłynąć na warunki siedliskowe w miejscach przesadzeń siedliska 7110, którego stan podczas inwentaryzacji został oceniony na U1-niezadawalający, tym samym powyższa ingerencja może wpłynąć na obniżenie wartości przyrodniczej ww. siedliska wrażliwego na wydeptywanie, prace związane z okrywaniem torfowców czy zaburzeniami składu fitocenozy torfotwórczych.</p> <p>Ponadto na etapie realizacji, do nadzoru przyrodniczego (spec. botanika) będzie należeć określenie faktycznego stanu zachowania oraz bezpośredniej skali zniszczenia płatu gatunku w tym również określeniu działań zaradczych m. in. w postaci możliwości wygrodenia części płatu w zakresie Inwestycji czy wytypowania osobników gat. możliwych do przesadzenia</p>
turzycza piaskowa	<i>Carex arenaria</i>	126,2	11	P	0,02	0,01	50	Z uwagi, iż jest to gatunek pospolity oraz występujący na przekształconych antropogenicznie obszarach, nie przewiduje się jego zaniku lokalnie, oraz konieczności kompensacji w postaci metaplantacji.
		130	37	L	0,39	0,24	61,5	
		129,5	37	P	7,49	1,27	17,0	
Mszaki								
brodawkowiec czysty	<i>Pseudoscleropodium purum</i>	129,9	0	L-P	0,31	0,31	100	Pomimo możliwego zniszczenia siedliska gatunku z uwagi, iż jest to gatunek pospolity oraz

Nazwa		Lokalizacja			Powierzchnia			możliwość przenoszenia poszczególnych gatunków
polska	naukowa	Orientacyjny projektowany Km linii	Odl. od linii [m]	Strona	Całego płatu [ha]/liczebność[os.]	narażona na zniszczenie w zakresie inwestycji		
						[ha]	[%]	
								<p>występujący na przekształconych antropogenicznie obszarach, nie przewiduje się jego zaniku lokalnie, ponadto z uwagi na jego zdolności regeneracyjne nie przewiduje się znaczącego wpływu na populację tego gatunku oraz konieczności kompensacji w postaci metaplanacji</p> <p>Na etapie eksploatacji możliwe będzie częściowe ponowne zasiedlenie tego gatunku w otoczeniu terenu na którym obecnie występuje (otwarty charakter terenów kolejowych)</p>
gajnik lśniący	<i>Hylocomium splendens</i>	126,0	1	L-P	0,02	0,02	100,0	<p>Pomimo możliwego zniszczenia siedliska gatunku z uwagi, iż jest to gatunek pospolity oraz występujący na przekształconych antropogenicznie obszarach, nie przewiduje się jego zaniku lokalnie, ponadto z uwagi na jego zdolności regeneracyjne nie przewiduje się znaczącego wpływu na populację tego gatunku oraz konieczności kompensacji w postaci metaplanacji,</p> <p>Na etapie eksploatacji możliwe będzie częściowe ponowne zasiedlenie tego gatunku w otoczeniu terenu na którym obecnie występuje (otwarty charakter terenów kolejowych)</p>
płonnik cienki	<i>Polytrichum strictum</i>	113,7	19	P	0,99	0,07	7,5	<p>Z uwagi na niewielką powierzchnię płatu siedliska narażoną na zniszczenie oraz tego, że gatunek zajmuje ok. 1-2% warstwy mszystej w całym płacie, nie przewiduje się konieczności kompensacji w postaci metaplanacji</p>
płonnik pospolity	<i>Polytrichum commune</i>	113,7	1	P	0,07	0,03	37,7	<p>Gatunek należy do częstych i dość częstych na terenie kraju, gatunek zajmuje ok. 10% poligonu, nie przewiduje się konieczności kompensacji w postaci metaplanacji</p>

Nazwa		Lokalizacja			Powierzchnia			możliwość przenoszenia poszczególnych gatunków
polska	naukowa	Orientacyjny projektowany Km linii	Odl. od linii [m]	Strona	Catego pła tu [ha]/liczebność [os.]	narażona na zniszczenie w zakresie inwestycji		
						[ha]	[%]	
rokietnik pospolity	<i>Pleurozium schreberi</i>	113,9	21	P	2,58	0,35	13,5	Gatunek należy do częstych i dość częstych na terenie kraju. Notowany w wielu zbiorowiskach leśnych analizowanego terenu, głównie o charakterze borowym, nie przewiduje się konieczności kompensacji w postaci metaplanacji
		124,55	17	P	5,86	0,04	0,7	
		124,6	1	L	1,51	0,5	32,9	
		125,5	29	P	14,19	0,1	0,7	
		125,45	1	L	8,51	1,59	18,7	
		126,0	18	L	3,57	0,04	1,1	
		127,6	0	L-P	14,87	2,23	15,0	
		129,1	22	L	9,9	0,03	0,3	
		129,5	30	P	9,03	1,76	19,5	
torfowiec błotny	<i>Sphagnum palustre</i>	113,65	9	P	0,16	0,07	42,7	Gatunek należy do częstych i dość częstych na terenie kraju, nie przewiduje się konieczności kompensacji w postaci metaplanacji
torfowiec frędzlowaty	<i>Sphagnum fimbriatum</i>	113,7	19	P	0,99	0,07	7,5	Gatunek należy do częstych i dość częstych na terenie kraju, nie przewiduje się konieczności kompensacji w postaci metaplanacji
torfowiec kończysty	<i>Sphagnum fallax</i>	113,7	19	P	0,99	0,07	7,5	Gatunek należy do częstych i dość częstych na terenie kraju, nie przewiduje się konieczności kompensacji w postaci metaplanacji
torfowiec nastroszony	<i>Sphagnum squarrosum</i>	113,65	10	P	0,16	0,07	42,7	Gatunek należy do częstych i dość częstych na terenie kraju, nie przewiduje się konieczności kompensacji w postaci metaplanacji
		113,7	19	P	0,99	0,07	7,5	
widłoząb miotlasty	<i>Dicranum scoparium</i>	124,55	17	P	5,86	0,04	0,7	Gatunek należy do częstych i dość częstych na terenie kraju, nie przewiduje się konieczności kompensacji w postaci metaplanacji
		127,6	0	L-P	14,87	2,23	15,0	
Porosty								
chrobotek leśny	<i>Cladonia arbuscula</i>	128,0	22	P	1-5	-	-	Gatunek należy do taksonu częstego na terenie kraju, notowany na przytorzu(1-5 kępek) Pomimo możliwego zniszczenia siedliska (1-5 kępek) gatunku z uwagi, iż jest to gatunek pospolity oraz występujący na przekształconych antropogenicznie obszarach, nie

Nazwa		Lokalizacja			Powierzchnia			możliwość przenoszenia poszczególnych gatunków
polska	naukowa	Orientacyjny projektowany Km linii	Odl. od linii [m]	Strona	Catego p[atu [ha]/liczebno[ść [os.]]	narażona na zniszczenie w zakresie inwestycji		
						[ha]	[%]	
								przewiduje się jego zaniku lokalnie, nie przewiduje się znaczącego wpływu na populację tego gatunku oraz konieczności kompensacji w postaci metaplanatcji
chrobotek reniferowy	<i>Cladonia rangiferina</i>	128,2	12	P	1-5	-	-	Gatunek należy do taksonu częstego na terenie kraju, notowany na przytorzu (1-5 kępek) Pomimo możliwego zniszczenia siedliska (1-5 kępek) gatunku z uwagi, iż jest to gatunek pospolity oraz występujący na przekształconych antropogenicznie obszarach, nie przewiduje się jego zaniku lokalnie, nie przewiduje się znaczącego wpływu na populację tego gatunku oraz konieczności kompensacji w postaci metaplanatcji
pawężnica psia	<i>Peltigera canina</i>	113,45	18	L	1-5	-	-	Gatunek należy do taksonów rzadkich w Polsce natomiast występującymi generalnie na Pomorzu, notowany w kępach w nasadzeniu sosnowym przytorza, z uwagi na substrat na którym rośnie pochodzenia antropogenicznego oraz potencjalne zniszczenie pojedynczych kęp nie prognozuje się konieczności kompensacji w postaci metaplanatcji. Ponadto na etapie realizacji, do nadzoru przyrodniczego -spec. botanika będzie należeć określenie faktycznego stanu zachowania poprzedzającego wycinkę oraz bezpośredniej skali zniszczenia, w tym również określeniu działań zaradczych
		122,35	1	L	11-50	-	-	
owady								
czerwończyk nieparek	<i>Lycaena dispar</i>	109+250	59	L	1	-	-	Nie dotyczy, gatunek cechuje wysoka mobilność, w otoczeniu obecna szeroka baza żerowiskowa
mrówka rudnica	<i>Formica rufa</i>	124+650	13	L	1	-	-	Istnieje możliwość przeniesienia gniazd w przypadku braku możliwości zabezpieczenia za pomocą innych działań
		125+150	20	L	1	-	-	
		125+600	19	L	1	-	-	
		125+750	9	L	1	-	-	

Nazwa		Lokalizacja			Powierzchnia			możliwość przenoszenia poszczególnych gatunków
polska	naukowa	Orientacyjny projektowany Km linii	Odl. od linii [m]	Strona	Catego platu [ha]/liczebność[os.]	narażona na zniszczenie w zakresie inwestycji		
						[ha]	[%]	
		126+050	15	L	1	-	-	minimalizujących oddziaływanie na środowisko. Translokacja dopuszczalna po wcześniejszym wytypowaniu miejsca poza obszarem realizacji, o zbliżonych uwarunkowaniach. Termin, pora dnia powinny być dostosowane do biologii gatunku by zapewnić jak największą obecność osobników w kolonii. Procedura zostanie ustalona w ramach nadzoru przyrodniczego. Należy zaznaczyć, że część z gniazd znajduje się w oddaleniu od projektowanej linii przez co najprawdopodobniej nie wystąpi zagrożenie zniszczeniem.
trzmieł rudy	<i>Bombus pascuorum</i>	126+700	0	P	1	-	-	Nie dotyczy, gatunek cechuje wysoka mobilność
ryby								
minóg strumieniowy	<i>Lampetra planeri</i>	117+800	17	P	4	-	-	Nie dotyczy
płazy								
kompleks żab brunatnych	<i>Rana temporaria complex</i>	107,9	16	L	7,0	0,05	0,7	Pomimo stosowania wobec płazów innych działań ochronnych na etapie realizacji (wygrodzeń w postaci tymczasowych plotków herpetologicznych), dopuszcza się translokację osobników które mogą zostać uwiecznione w trakcie realizacji inwestycji. W ramach nadzoru przyrodniczego należy ustalać czas i sposób prowadzonego odłowu i translokacji oraz docelowe miejsce w zależności od biologii gatunku.
		118,15	15	L	1,8	0,04	2,3	
		122+850	13	L-P	0,9	0,55	60,0	
kompleks żab zielonych	<i>Rana esculenta complex</i>	114,3	15	L	0,5	0,002	0,4	
		121,15	8	L	3,2	0,2	5,2	
		121,4	9	L	1,0	0,05	4,7	
ropucha szara	<i>Bufo bufo</i>	114,3	14	L	0,5	0,002	0,4	
		121,15	0	L	2,5	0,2	8,5	
		121,4	12	L	1,0	0,05	4,7	
		121,4	16	L	0,7	0,02	2,4	
		121,4	16	L	0,7	0,02	2,4	
		121,4	1	P	1	-	-	
		121,4	1	P	1	-	-	
121,4	1	P	1	-	-			
traszka zwyczajna	<i>Triturus vulgaris</i>	114,3	14	L	0,5	0,002	0,4	
żaba trawna	<i>Rana temporaria</i>	122+100	50	P	101-250	-	-	
gady								
jaszczurka zwinka	<i>Lacerta agilis</i>	107+400	4	L	2	-	-	Nie dotyczy. Gady są zwierzętami o bardzo dużej mobilności, dopuszcza się jednak możliwość, jeśli zajdzie taka potrzeba odłowu i ewakuacji zwierząt z obszaru
		120+600	12	P	1	-	-	
		123+300	21	L	1	-	-	
		131+100	7	P	1	-	-	
padalec zwyczajny	<i>Anguis fragilis</i>	123+200	53	P	1	-	-	

Nazwa		Lokalizacja			Powierzchnia			możliwość przenoszenia poszczególnych gatunków
polska	naukowa	Orientacyjny projektowany Km linii	Odl. od linii [m]	Strona	Catego płatu [ha]/liczebność[os.]	narażona na zniszczenie w zakresie inwestycji		
						[ha]	[%]	
zaskroniec zwyczajny	<i>Natrix natrix</i>	131+200	84	L	1	-	-	prowadzonych prac realizacyjnych przez nadzór przyrodniczy
ssaki								
borsuk europejski	<i>Meles meles</i>	125+400	15	L	1	-	-	Nie dotyczy. Nie ma potrzeby przenoszenia osobników gatunku- nie zidentyfikowano bezpośredniej kolizji z siedliskiem.
		125+400	15	L	1	-	-	Nie dotyczy. Nie ma potrzeby przenoszenia osobników gatunku- nie zidentyfikowano bezpośredniej kolizji z siedliskiem.
bóbr europejski	<i>Castor fiber</i>	106+050	30	P	6-10	-	-	Nie dotyczy. Nie ma potrzeby przenoszenia osobników gatunku- nie zidentyfikowano bezpośredniej kolizji z siedliskiem.
		106+050	34	P	1	-	-	Nie dotyczy. W obszarze realizacji przedsięwzięcia zidentyfikowano miejsce rozrodu- w przypadku konieczności robienia żeremi lub w przypadku ryzyka ich naruszenia, działania ochronne zostaną wskazane w ramach nadzoru przyrodniczego.
		114+200	3	P	1	-	-	Nie dotyczy. W obszarze realizacji przedsięwzięcia zidentyfikowano miejsce rozrodu- w przypadku konieczności robienia żeremi lub w przypadku ryzyka ich naruszenia, działania ochronne zostaną wskazane w ramach nadzoru przyrodniczego.
		117+600	39	P	1-5	-	-	Nie dotyczy. Nie ma potrzeby przenoszenia osobników gatunku- nie zidentyfikowano bezpośredniej kolizji z siedliskiem.
		117+600	39	P	1-5	-	-	Nie dotyczy. W obszarze realizacji przedsięwzięcia zidentyfikowano miejsce rozrodu- w przypadku konieczności robienia żeremi lub w przypadku ryzyka ich naruszenia, działania ochronne

Nazwa		Lokalizacja			Powierzchnia			możliwość przenoszenia poszczególnych gatunków
polska	naukowa	Orientacyjny projektowany Km linii	Odl. od linii [m]	Strona	Catego płatu [ha]/liczebność[os.]	narażona na zniszczenie w zakresie inwestycji		
						[ha]	[%]	
								zostaną wskazane w ramach nadzoru przyrodniczego.
		121+000	1	L	6-10	-	-	Nie dotyczy. Nie ma potrzeby przenoszenia osobników gatunku- nie zidentyfikowano bezpośredniej kolizji z siedliskiem.
wilk szary	<i>Canis lupus</i>	125+350	15	L	1	-	-	Nie dotyczy. Nie ma potrzeby przenoszenia osobników gatunku- nie zidentyfikowano bezpośredniej kolizji z siedliskiem.
		130+750	53	P	1	-	-	
		131+350	31	P	1	-	-	
wydra europejska	<i>Lutra lutra</i>	121+100	6	P	1	-	-	Nie dotyczy. Nie ma potrzeby przenoszenia osobników gatunku- nie zidentyfikowano bezpośredniej kolizji z siedliskiem.
		122+900	9	L	1	-	-	
ptaki								
bielik	<i>Haliaeetus albicilla</i>	129+000	34	P	1	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – obserwacja przelotu, brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem- gniazdo
		131+050	45	L	1	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – obserwacja przelotu, brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem- gniazdo
błotniak stawowy	<i>Circus aeruginosus</i>	109+750	110	L	1	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – obserwacja przelotu, brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem (brak siedliska lęgowego w zasięgu inwestycji - gniazdo)
		131+500	61	P	1			Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – obserwacja przelotu, brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem- gniazdo
bocian biały	<i>Ciconia ciconia</i>	114+300	3	L	1	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – obserwacja- zerowisko, brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem gniazdo
czeczotka	<i>Carduelis flammea</i>	132+300	0	P	1	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – obserwacja przelotu,

Nazwa		Lokalizacja			Powierzchnia			możliwość przenoszenia poszczególnych gatunków
polska	naukowa	Orientacyjny projektowany Km linii	Odl. od linii [m]	Strona	Catego. platu [ha]/liczebność [os.]	narażona na zniszczenie w zakresie inwestycji		
						[ha]	[%]	
								w obszarze realizacji gniazdowanie prawdopodobne, brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem-dziupli
gąsiorek	<i>Lanius collurio</i>	111+550	9	L	1	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – w obszarze realizacji gniazdowanie prawdopodobne, brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem gniazdo
		112+400	5	P	1	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – w obszarze realizacji gniazdowanie prawdopodobne, brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem gniazdo
		114+200	8	P	1	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – w obszarze realizacji gniazdowanie prawdopodobne, brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem gniazdo
		117+400	5	L	2	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – w obszarze realizacji gniazdowanie prawdopodobne, brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem gniazdo
		130+150	9	L	1	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – w obszarze realizacji gniazdowanie prawdopodobne, brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem gniazdo
		130+550	9	P	1	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – w obszarze realizacji gniazdowanie prawdopodobne, brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem gniazdo
jarzębatka	<i>Sylvia nisoria</i>	110+450	19	L	1	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – w obszarze realizacji gniazdowanie prawdopodobne, brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem gniazdo
jemioluszka	<i>Bombycilla garrulus</i>	133+450	19	L	8	-	-	Nie dotyczy,

Nazwa		Lokalizacja			Powierzchnia			możliwość przenoszenia poszczególnych gatunków
polska	naukowa	Orientacyjny projektowany Km linii	Odl. od linii [m]	Strona	Catego płatů [ha]/liczebność [os.]	narażona na zniszczenie w zakresie inwestycji		
						[ha]	[%]	
								gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – obserwacja przelotu, brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem gniazdo
jer	<i>Fringilla montifringilla</i>	132+500	13	P	1	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – obserwacja przelotu, brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem gniazdo
kania ruda	<i>Milvus milvus</i>	111+050	29	P	1	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem gniazdo
kormoran	<i>Phalacrocorax carbo</i>	128+950	45	P	1	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – obserwacja przelotu, brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem gniazdo
		133+550	15	L	2	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – obserwacja przelotu, brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem gniazdo
krogulec	<i>Accipiter nisus</i>	114+950	5	P	1	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem gniazdo
krzyżodziób świerkowy	<i>Loxia curvirostra</i>	120+100	13	P	2	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem gniazdo
lerka	<i>Lullula arborea</i>	106+700	35	L	8	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem gniazdo
		112+350	6	L	1	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem gniazdo
		112+450	4	L	1	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – w obszarze realizacji gniazdowanie prawdopodobne, brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem gniazdo

Nazwa		Lokalizacja			Powierzchnia			możliwość przenoszenia poszczególnych gatunków
polska	naukowa	Orientacyjny projektowany Km linii	Odl. od linii [m]	Strona	Catego płatu [ha]/liczebność [os.]	narażona na zniszczenie w zakresie inwestycji		
						[ha]	[%]	
		113+050	5	L	1	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – w obszarze realizacji gniazdowanie prawdopodobne, brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem gniazdo
		113+350	11	P	1	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – w obszarze realizacji gniazdowanie prawdopodobne, brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem gniazdo
		119+400	12	L	1	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – w obszarze realizacji gniazdowanie prawdopodobne, brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem gniazdo
		119+900	49	P	1	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem gniazdo
		130+900	18	L	1	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem gniazdo
		128+100	1	L	1	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem gniazdo
		128+400	19	P	1	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – w obszarze realizacji gniazdowanie prawdopodobne, brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem gniazdo
		129+300	15	P	1	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – w obszarze realizacji gniazdowanie prawdopodobne, brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem gniazdo
		131+150	55	P	1	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – w obszarze realizacji gniazdowanie prawdopodobne,

Nazwa		Lokalizacja			Powierzchnia			możliwość przenoszenia poszczególnych gatunków
polska	naukowa	Orientacyjny projektowany Km linii	Odl. od linii [m]	Strona	Całego pątu [ha]/liczebność [os.]	narażona na zniszczenie w zakresie inwestycji		
						[ha]	[%]	
								brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem gniazdo
łabędź czarnodzioby	<i>Cygnus columbianus</i>	128+600	43	P	2	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – obserwacja przelotu, brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem gniazdo
łabędź krzykliwy	<i>Cygnus cygnus</i>	128+650	42	P	38	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – obserwacja przelotu, brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem gniazdo
mewa srebrzysta	<i>Larus argentatus</i>	133+250	42	L	2	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – w obszarze realizacji gniazdowanie prawdopodobne, brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem gniazdo
		133+300	31	L	2	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – w obszarze realizacji gniazdowanie prawdopodobne, brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem gniazdo
mucholówka mała	<i>Ficedula parva</i>	118+650	32	L	1	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem gniazdo
		121+800	32	L	1	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem gniazdo
płatkonos	<i>Anas clypeata</i>	129+650	6	P	1	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – obserwacja przelotu, brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem gniazdo
samotnik	<i>Tringa ochropus</i>	121+400	0	L	1	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – w obszarze realizacji gniazdowanie prawdopodobne, brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem gniazdo
siniak	<i>Columba oenas</i>	121+850	22	L	1	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzany w zakresie inwestycji – w obszarze realizacji gniazdowanie

Nazwa		Lokalizacja			Powierzchnia			możliwość przenoszenia poszczególnych gatunków
polska	naukowa	Orientacyjny projektowany Km linii	Odl. od linii [m]	Strona	Całogo platu [ha]/liczebność[os.]	narażona na zniszczenie w zakresie inwestycji		
						[ha]	[%]	
								prawdopodobne, brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem dziupla
żuraw	<i>Grus grus</i>	118+000	7	P	1	-	-	Nie dotyczy, gat. stwierdzony w zakresie inwestycji – w obszarze realizacji gniazdowanie prawdopodobne, brak bezpośredniej kolizji z siedliskiem gniazdo

Źródło: uzupełnienie do KIP.

Realizacja przedsięwzięcia wiąże się z ryzykiem niszczenia siedlisk ptaków, dotyczy to jednak gatunków pospolitych nie wymienionych w powyższej tabeli. Prace realizacyjne zostaną przeprowadzone pod nadzorem przyrodniczym, który dostosuje właściwe działania ochronne takie jak np. oznaczenie terenu cennego, prowadzenie prac we właściwym terminie (m. in. planowana wycinka poza okresem lęgowym).

W ramach planowanego przedsięwzięcia konieczna będzie wycinka drzew i krzewów kolidujących z rozwiązaniami projektowymi, a także wycinka wynikająca ze względów bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Na potrzeby analizy ilości i rodzajów drzew i krzewów planowanych do wycinki przyjęto bufor o promieniu 10 m od osi projektowanej linii kolejowej, w którym dendroflora jest przeznaczona do usunięcia. W obszarach leśnych przewiduje się wycinkę drzewostanu na powierzchni ok. 3,4 ha. W składzie gatunkowym przeważa sosna zwyczajna *Pinus sylvestris*, oraz brzoza brodawkowata *Betula pendula* i dąb szypułkowy *Quercus robur*. Mniej licznie występuje modrzew europejski *Larix decidua* i topola osika *Populus tremula* oraz krzewy, w tym głównie bez czarna *Sambucus nigra*. Przeważają drzewa w wieku 0-20 lat i 20-40 lat. Mniej licznie występują drzewa w przedziale 40-60 lat (brzozy, dęby i sosny). Zidentyfikowano również pojedyncze sosny 100-120 lat i dęby 120-140 lat. W obszarach nieleśnych przewiduje się wycinkę około 140-150 szt. drzew: olcha czarna *Alnus glutinosa* (ok 58% wszystkich zinwentaryzowanych drzew), klon pospolity *Acer platanoides* (ok. 20%), wierzba krucha *Salix fragilis* (ok. 9%), brzoza brodawkowata (ok. 7%), jarząb pospolity *Sorbus aucuparia* (ok. 4%), jesion wyniosły *Fraxinus exelcior* (ok. 2%), dąb szypułkowy (ok. 1 %). W większości są to drzewa w wieku 40-60 lat (olcha, wierzba) oraz 20-40 lat (brzoza, jesion, klon, olcha, wierzba). Mniej liczne są drzewa w wieku 0-20 lat (brzoza, klon, olcha, jarząb, jesion), najmniej liczne (4 szt.) są drzewa w wieku 60-80 lat (dąb, olcha). Ponadto przewiduje się wycinkę ok. 50 m² krzewów, w tym: wierzba szara *Salix cinerea*, bez czarna *Sambucus nigra*, buk pospolity *Fagus sylvia*, lipa drobnolistna *Tilia cordata*, róża dzika *Rosa canina*, wierzba wiciowa *Salix viminalis*. Nie planuje się wykonywania nasadzeń kompensacyjnych jednakże w ramach opracowania Projektu budowlanego przewiduje się wykonanie projektu nasadzeń w formie:

- zieleni naprowadzającej przy przejściach dla zwierząt (w km 114,529 oraz 121,573);
- grup drzew i krzewów na węzłach (w obrębie przejazdu od km ok. 109+750 do ok. 109+900 oraz między ciągiem pieszo-rowerowym a projektowanym torem od km ok. 109+580 do km ok. 109+800);
- trawników.

Usuwanie drzew i krzewów w okresie lęgowym ptaków przypadającym od 1 marca do 15 października będzie przeprowadzone pod nadzorem ornitologicznym.

Oddziaływanie na środowisko gruntowo-wodne

Źródłami ewentualnych zanieczyszczeń powstających na etapie realizacji inwestycji mogą być: sploty z terenu budowy, substancje wypłukiwane z nieodpowiednio składowanych materiałów budowlanych i odpadów, nieodpowiednia organizacja zaplecza budowy, bądź nieodpowiednio zorganizowane zaplecze sanitarne, ścieki bytowo-gospodarcze z baz budowy oraz zanieczyszczenia związane z eksploatacją wykorzystywanych maszyn budowlanych oraz pojazdów transportujących materiały budowlane. Emisja zanieczyszczeń z wymienionych wyżej źródeł będzie okresowa – w czasie trwania prac i zaniknie po zrealizowaniu inwestycji.

W trakcie prac budowlanych istnieje niebezpieczeństwo wylewu substancji zanieczyszczających (m.in. wycieków smarów i paliw ze środków transportowych i maszyn) do gruntu. W związku z tym zagrożeniem w trakcie prac budowlanych zachowana zostanie szczególnie ostrożność, a zastosowane zabezpieczenia uniemożliwią przedostawanie się substancji niebezpiecznych do środowiska gruntowo - wodnego.

W fazie realizacji przedsięwzięcia prowadzone prace budowlane mogą przyczynić się do:

- potencjalnego zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego, do którego może dojść w wyniku bezpośredniego wycieku substancji niebezpiecznych z maszyn budowlanych do wód powierzchniowych,
- krótkotrwałego i lokalnego zaburzenia przepływu wody w miejscach, gdzie będą się odbywały prace na obiektach inżynieryjnych,
- krótkotrwałego i lokalnego zwiększenia zamulenia cieków w wyniku podniesienia osadów dennych podczas rozbiórki i budowy obiektów inżynieryjnych.

Stwierdzono, że potencjalnie może nastąpić oddziaływanie na:

➤ w zakresie elementów biologicznych:

- fitoplankton – możliwe oddziaływanie będzie związane ze zmętnieniem wody w czasie prowadzenia prac budowlanych - oddziaływanie to będzie krótkotrwałe i odwracalne oraz nieistotne, gdyż porównywalne z naturalnym zmętnianiem wody na skutek np. ulewnych, gwałtownych opadów,

- fitobentos - możliwe oddziaływanie będzie związane ze zniszczeniem fitobentosu na odcinku prowadzonych prac w obrębie obiektów nad ciekami i samych cieków na niezbędnym do przeprowadzenia prac odcinku cieku/rowu przed i za obiektem; oddziaływanie to będzie krótkotrwałe i odwracalne – po wykonaniu prac nastąpi rekolonizacja fitobentosu,

- makrofity – możliwe oddziaływanie będzie związane ze zniszczeniem makrofitów na odcinku prowadzonych prac w obrębie obiektów nad ciekami i samych cieków oddziaływanie to będzie krótkotrwałe i odwracalne – po wykonaniu prac nastąpi rekolonizacja tej grupy roślin,

- makrobezkręgowce bentosowe – może wystąpić potencjalne oddziaływanie związane z niszczeniem siedlisk organizmów makrozoobentosowych, jak również płoszeniem (owadów: ważek, jętek itp). Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe, związane głównie z wycinką makrofitów i zarośli nadbrzeżnych oraz przebudową obiektu, umocnieniem skarp). W ramach inwentaryzacji przyrodniczej nie stwierdzono tu jednak występowania cennych, rzadkich bądź chronionych gatunków tych zwierząt. Oddziaływanie te będzie krótkotrwałe, po ustąpieniu prac siedlisko się odrodzi, w związku z tym nie spowoduje to obniżenia oceny potencjału ekologicznego dla tego elementu,

- ichtiofauna – na etapie realizacji może nastąpić krótkotrwałe pogorszenie stanu w miejscu wykonywania prac – potencjalne oddziaływanie związane z płoszeniem ryb, które opuszczą ten odcinek cieku na czas prowadzenia prac budowlanych. W ramach inwentaryzacji

przyrodniczej stwierdzono jedynie pospolite gatunki. Z uwagi na zakres i specyfikę przedsięwzięcia, nie wpłynie to negatywnie na ocenę elementu w obrębie całej jednolitej części wód;

➤ w zakresie elementów morfologicznych:

- reżim hydrologiczny: – ilość i dynamika przepływu – prace związane z utrzymaniem koryt w bezpośrednim otoczeniu obiektu mostowego/przepustu oraz umocnieniem podstawy skarpy mogą powodować lokalne i chwilowe zaburzenie w przepływie wód. Tego typu oddziaływanie na wody powierzchniowe będzie krótkotrwałe, lokalne (ograniczone do miejsca prowadzenia prac) i ustanie po zakończeniu prowadzenia prac, – połączenia z częściami wód podziemnych – przedsięwzięcie nie będzie oddziaływało w tym zakresie, realizowane prace nie są związane z wpływem na krążenie wód podziemnych oraz nie wpływają na sposób zasilania i drenażu poziomów wodonośnych;

- ciągłość cieku (liczba i rodzaj barier, zapewnienie przejścia dla organizmów żywych) – przedsięwzięcie nie będzie oddziaływało w tym zakresie, ponieważ jego realizacja nie wiąże się z pracami powodującymi powstawanie barier na ciekach wyróżnionych w ramach analizowanych JCWP;

- warunki morfologiczne – przedsięwzięcie wpłynie na warunki morfologiczne tylko w nieznacznym stopniu, poprzez odcinkowe umocnienie podstawy skarpy. Usunięcie z wody lub brzegu wszelkich naturalnych elementów typu pnie drzew, rumosz drzewny wpłynie na zmniejszenie zróżnicowania struktury i podłoża koryta rzeki. Usunięcie szaty roślinnej, wynikające z umacniania brzegów i oczyszczaniem skarp (na niezbędnym do przeprowadzenia prac odcinku cieku/rowu przed i za obiektem), może nieznacznie wpłynąć również na zmianę dynamiki przepływu. Jest to oddziaływanie krótkotrwałe, po zakończeniu projektu nie powstaną żadne bariery a przepływ pozostanie w stanie niezmiennym jak przed inwestycją a roślinność i struktura cieku, powrócą do stanu naturalnego.

➤ w zakresie elementów fizykochemicznych:

- grupa wskaźników charakteryzujących stan fizyczny, w tym warunki termiczne – przedsięwzięcie może oddziaływać przede wszystkim w zakresie stężenia zawiesiny ogólnej ze względu na odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z powierzchni torowiska i podtorza (pośrednio) do cieków. Również podczas wykonywania prac związanych z ewentualnym umocnieniem brzegów cieków oraz oczyszczaniem cieków wystąpi okresowe i lokalne zmętnienie wody (na niezbędnym do przeprowadzenia prac odcinku cieku przed i za obiektem),

- grupa wskaźników:

- charakteryzujących warunki tlenowe i zanieczyszczenia organiczne (tlen rozpuszczony, BZT5, ChZT - Mn, OWO, ChZT-Cr),

- charakteryzujących zasolenie (przewodność, substancje rozpuszczone, siarczany, chlorki, wapń, magnez, twardość ogólna),

- charakteryzujących zakwaszenie (odczyn pH, zasadowość ogólna),

- charakteryzujących warunki biogenne (azot amonowy, azot Kjeldahla, azot azotanowy, azot ogólny, fosforany, fosfor ogólny).

Prace realizowane w ramach przedsięwzięcia nie wiążą się z działalnością, której skutkiem jest emisja tego typu zanieczyszczeń,

➤ w zakresie elementów chemicznych: badania przeprowadzone przez PLK S.A. „Analiza składu jakościowego wód opadowych i roztopowych pochodzących z obszarów kolejowych” wykazały, że nie stwierdzono negatywnego wpływu na wody opadowe i roztopowe. Podczas realizacji przedsięwzięcia może dojść do zanieczyszczenia wód gruntowych, będą to jednak sytuacje awaryjne ograniczone do zaplecza budowy. Niemniej jednak dzięki zastosowaniu odpowiednich środków zabezpieczających jak np. odpowiednia

lokalizacja zaplecza budowy, zabezpieczenie zaplecza budowy przed przedostaniem się do gruntu substancji szkodliwych ryzyko wystąpienia sytuacji awaryjnej zostanie ograniczone do minimum. Dodatkowo plac budowy wyposażony zostanie w materiały sorbujące na wypadek wycieku substancji chemicznych bądź substancji ropopochodnych pochodzących np. z maszyn budowlanych.

W miejscach występowania przypowierzchniowych wód gruntowych, podczas prowadzenia prac ziemnych może nastąpić ingerencja w sposób fizyczny w poziomy wodonośne omawianych JCWPd, gdyż znajdują się na niewielkich głębokościach (stwierdzono warstwy wodonośne na głębokości 0,2-1m ppt). Prace budowlane będą ingerowały głównie w warstwę przypowierzchniową. Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje zmiany kierunków krążenia wód podziemnych ani pogorszenia połączenia wód podziemnych z wodami powierzchniowymi.

Na podstawie analizy opracowania pn. „Analiza składu jakościowego wód opadowych i roztopowych pochodzących z obszarów kolejowych (wraz z aktualizacją z 2022 r.)” stwierdzono, że z uwagi na dobrą jakość wód opadowych i roztopowych odprowadzanych z linii kolejowych nie ma podstaw do budowy systemów oczyszczania wód opadowych. Z tego też powodu nie przewiduje się w projekcie stosowania na wylotach osadników czy separatorów.

Etap eksploatacji linii kolejowych nie wiąże się z naruszeniem elementów hydromorfologicznych cieków. Eksploatacja nie naruszy reżimu hydrologicznego wód oraz ciągłości biologicznej cieków. Eksploatacja linii nie wpłynie na zmiany dynamiki przepływu wód oraz nie spowoduje zmian spadków podłużnych i poprzecznych koryt rzecznych. W miejscu przecięcia się terenów kolejowych z ciekami, eksploatacja linii odbywać się będzie poprzez prowadzenie ruchu na obiektach inżynierskich (przepusty, mosty). Nie przewiduje się naruszenia elementów biologicznych cieków na etapie eksploatacji. Eksploatacja linii nie wiąże się z ingerencją w wody płynące. Tereny kolejowe, tak jak ma to miejsce obecnie, stanowią będą wydzielony pas komunikacyjny, po którym prowadzony będzie ruch taboru szynowego. Elementy biologiczne cieków nie ulegną degradacji. Nie dojdzie do zmian bioróżnorodności i ilości fitoplanktonu, fitobentosu, makrofitów i ichtiofauny. Eksploatacja linii nie wiąże się ze zmianą siedlisk przyrodniczych wód płynących.

Etap eksploatacji przedsięwzięcia nie wpłynie w sposób negatywny na elementy fizykochemiczne cieków. Funkcjonowanie linii nie będzie przyczyną zmian temperatury wody, natlenienia, zasolenia oraz odczynu pH. Na etapie eksploatacji nie przewiduje się wprowadzania do wód substancji niebezpiecznych, toksycznych oraz biogennych. Torowisko linii będzie odwadnianie za pomocą rowów otwartych trawiastych bądź umocnionych (na niezbędnym do przeprowadzenia prac odcinku cieku/rowu przed i za obiektem), oraz odwodnienia wgłębnego wraz z umocnieniem wylotów do odbiorników.

Eksploatacja linii kolejowych nie będzie wiązała się emisją zanieczyszczeń do wód płynących i stojących. Z eksploatacją przedsięwzięcia nie wiąże się zatem emisja metali ciężkich, pestycydów (nie przewiduje się, by środki ochrony roślin stosowane miejscowo, zgodnie z przepisami, znacząco negatywnie oddziaływały na środowisko) oraz innych szkodliwych i niebezpiecznych dla środowiska wodnego substancji. Na etapie eksploatacji jedynym możliwym wpływem na środowisko gruntowo-wodne może być wystąpienie sytuacji awaryjnej w postaci wycieku substancji ropopochodnych podczas ich transportu, mogących spowodować zanieczyszczenie wód podziemnych lub powierzchniowych.

W związku z powyższym, zgodnie z ww. opinią Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, uwzględniając charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia oraz zastosowanie środków minimalizujących negatywny wpływ, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych,

określonych dla nich w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły”, przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 4 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023, poz. 300).

Zgodnie z KIP na etapie realizacji Inwestor podejmie następujące środki minimalizujące potencjalne oddziaływanie:

- zaplecza budowy, w tym: składy materiałów, park maszyn, miejsca magazynowania odpadów lokalizowane będą poza dolinami cieków powierzchniowych wskazanych w tabeli 4 oraz poza zasięgiem bezpośredniego zagrożenia wodami powodziowymi stwierdzonymi w ok. km 103+620 oraz 105+216;
- w przypadku konieczności lokalizacji zaplecza budowy w rejonie obszarów szczególnie wrażliwych na zanieczyszczenia tj.: granice GZWP (na odcinku od ok. km 102+464 do 106+900 oraz od km 117+600 do 118+000), zaplecza budowy w tym: składy materiałów zawierających substancje niebezpieczne dla środowiska, park maszyn, miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych, zabezpieczone zostaną przed możliwością zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego np. poprzez utwardzenie podłoża za pomocą płyt betonowych bądź uszczelnienie za pomocą geomembrany oraz z uwzględnieniem wymagań określonych w Rozporządzeniu Ministra Klimatu z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla magazynowania odpadów (Dz. U. 2020 r., poz. 1742);
- w celu ochrony wód powierzchniowych, podczas prac na obiektach inżynierskich, będzie ograniczana możliwość przedostawania się zanieczyszczeń poprzez stosowanie np. siatek zabezpieczających;
- zapewniona będzie drożność istniejących systemów drenarskich zarówno w trakcie prowadzenia robót jak i po ich zakończeniu;
- ścieki socjalno-bytowe gromadzone będą w przenośnych urządzeniach sanitarnych z bezodpływowymi, szczelnymi zbiornikami, adekwatnie do stanu napełnienia opróżnianymi przez uprawnione, specjalistyczne firmy;
- zapewnione będzie właściwe gospodarowanie odpadami wytwarzanymi w czasie budowy (stosowane będą w tym zakresie przepisy ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach, a także zapisy Instrukcji gospodarki odpadami Is-3), w tym minimalizowana będzie ich ilość, magazynowane będą selektywnie w wydzielonych i przystosowanych do tego celu miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska zanieczyszczeń oraz zapewnić ich ponowne wykorzystanie bądź ich sukcesywny odbiór przez podmioty posiadające odpowiednie zezwolenia w tym zakresie;
- zaplecza budowy wyposażone będą w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw;
- w sytuacjach awaryjnych takich jak np. wyciek paliwa podjęte będą natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu. Zanieczyszczony grunt zostanie przekazany podmiotom uprawnionym do jego transportu i zagospodarowania.

Na etapie eksploatacji, zarządca infrastruktury kolejowej podejmuje standardowo następujące działania:

- stosowanie wyłącznie takich środków ochrony roślin, dla których Minister Rolnictwa i Rozwoju Wsi wydał stosowne zezwolenie na wprowadzanie do obrotu i stosowania

zgodnie z zapisami ustawy z dnia 8 marca 2013 r. o środkach ochrony roślin (t.j.: Dz.U. 2023., poz. 340 z późn. zm.) oraz środków posiadających świadectwo kwalifikacyjne Certyfikat Zgodności do stosowania ich na torach kolejowych, wydawany przez Instytut Kolejnictwa;

- prace związane z usuwaniem roślinności na torowisku będą wykonywane w sposób uwzględniający wymogi rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 31 marca 2014 r. w sprawie warunków stosowania środków ochrony roślin (Dz.U. z 2014 poz. 516) określającego m. in. minimalną odległość od zbiorników i cieków wodnych oraz pasiek w celu zastosowania środka. Przepisy te, określają również warunki atmosferyczne tj. prędkość i kierunek wiatru, wilgotność względną powietrza, w których można zastosować środek lub w sposób podany na etykiecie preparatu. Zabiegi z wykorzystaniem środków ochrony roślin będą wykonywane przez pracowników, którzy ukończyli szkolenie w zakresie stosowania środków ochrony roślin sprzętem naziemnym, montowanym na pojazdach szynowych lub innym sprzętem, stosowanym w kolejnictwie. Prace te, przeprowadzone zostaną przez uprawnione w tym zakresie jednostki szkoleniowe, wpisane do rejestrów Wojewódzkich Inspektoratów Ochrony Roślin i Nasiennictwa;
- sprzęt przeznaczony do stosowania środków ochrony roślin poddawany będzie badaniom sprawności technicznej, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 18 grudnia 2013 r. w sprawie wymagań dotyczących sprawności technicznej sprzętu przeznaczonego do stosowania środków ochrony roślin (t.j.: Dz.U. z 2016 r. poz. 760), a także w Rozporządzeniu Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 13 grudnia 2013 r. w sprawie potwierdzenia sprawności technicznej sprzętu przeznaczonego do stosowania środków ochrony roślin (t.j.: Dz.U. z 2021 r. poz. 775), badania sprawności technicznej sprzętu przeznaczonego do stosowania środków ochrony roślin wykonywane będą wyłącznie przez podmioty do tego uprawnione, tj. wpisane do rejestru przedsiębiorców, wykonujących działalność w zakresie potwierdzenia sprawności technicznej sprzętu, prowadzonego przez Wojewódzkie Inspektoraty Ochrony Roślin i Nasiennictwa.

Oddziaływanie na stan aerosanitarny

W trakcie prowadzenia robót budowlanych, emitowane będą zanieczyszczenia gazowe i pyłowe, których źródłem będą przede wszystkim silniki wykorzystywanych pojazdów i maszyn budowlanych. Głównymi źródłami zanieczyszczeń będą następujące czynności:

- prace ziemne związane z realizacją inwestycji, w tym związane z transportem mas ziemnych, kruszyw, surowców sypkich skutkować będą głównie emisją pyłu szczególnie w wietrzne i suche dni;
- spalanie paliw w maszynach budowlanych, środkach transportu również poza placem budowy będzie źródłem emisji pyłowo gazowych w szczególności tlenków azotu, tlenku węgla, pyłów oraz lotnych związków organicznych, ponadto ruch pojazdów zwłaszcza po nieutwardzonym podłożu może dodatkowo powodować emisję wtórną zanieczyszczeń pyłowych podczas bezdeszczowej i wietrznej pogody.

Emisje będą miały charakter niezorganizowany (prace prowadzone będą na otwartym terenie), lokalny (ograniczony do placu budowy i terenów bezpośrednio sąsiadujących z realizowaną inwestycją), krótkotrwały (ograniczony do czasu prowadzenia prac rozbiórkowych i budowlano – montażowych). Powstające emisje będą się przemieszczać wraz z postępem robót w czasie kolejnych godzin ich trwania, a następnie znikną po zakończeniu prac budowlanych) i odwracalny (oddziaływanie przestanie być odczuwalne po zakończeniu robót). W trakcie prowadzenia robót mogą wystąpić przekroczenia poziomu dopuszczalnego

dla stężeń maksymalnych substancji zanieczyszczających w bliskim sąsiedztwie placu budowy, jednakże uznaje się, że, ze względu na tymczasowość emisji, prace budowlane nie spowodują trwałych negatywnych zmian jakości powietrza atmosferycznego, nawet przy niesprzyjających warunkach pogodowych.

Oddziaływanie na etapie eksploatacji będzie się wiązało z emisją gazów i pyłów z budynków stacji kolejowych czy ruchu pojazdów serwisowych (spalinowych). Emisje te nie będą powodować przekroczeń wartości dopuszczalnych poza terenem, do którego Inwestor posiada tytuł prawny, dla każdego z rodzajów emitowanych substancji. Dotrzymane zostaną wartości maksymalnych stężeń odniesionych do 1 godziny, jak również stężenia średnioroczne oraz norma opadu pyłu. W związku z powyższym ocenia się, że eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie mieć negatywnego wpływu na stan zdrowotny osób przebywających i zamieszkujących w sąsiedztwie przedsięwzięcia.

Dotrzymanie obowiązujących wartości odniesienia substancji w powietrzu i standardów jakości powietrza przyczyni się do eliminacji znaczącego wpływu inwestycji na stan zdrowotny w stopniu wymaganym przez przepisy prawa, gdyż standardy jakości powietrza ustalone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu, określone są dla pyłu, NO₂ i CO właśnie jako wartości dopuszczalne ze względu na ochronę zdrowia ludzi.

Oddziaływanie w zakresie emisji hałasu.

Teren przyległy do rozpatrywanego przedsięwzięcia charakteryzuje się słabą urbanizacją. Większe skupiska zabudowy znajdują się wyłącznie w Lęborku, Nowej Wsi Lęborskiej i Łebie. Na analizowanym obszarze brak jest istotnych źródeł hałasu. Do największych należy układ drogowy, w którym wyróżnić należy drogi wojewódzkie nr 213, przecinającą LK229 w okolicy przystanku Wrzeście oraz nr 214 w okolicy przystanku Garczegorze. Ponadto, DW214 biegnie równoległe do przedmiotowej linii kolejowej na końcowym fragmencie w Steknicy oraz Łebie. Wśród pozostałych źródeł hałasu wymienić należy zakłady przemysłowe w Lęborku w rejonie ulicy Pionierów oraz hałas bytowy i gospodarczy. Linia kolejowa nr 229 jest w stanie istniejącym czynna dla pociągów pasażerskich wyłącznie w okresie wakacyjnym i pozostaje drugorzędym źródłem hałasu.

Podczas wykonywania prac budowlanych wystąpią niekorzystne zjawiska akustyczne w strefie prowadzenia robót oraz w jej pobliżu. Prowadzenie prac oznacza koncentrację wielu takich źródeł hałasu na stosunkowo niewielkim obszarze. Przemieszczanie się samochodów o dużym tonażu przewożących ładunki i materiały będzie wpływało na klimat akustyczny wokół budowy.

Poziom dźwięków emitowanych podczas pracy transportu samochodowego wyniesie max. od 65 do 85 dB(A), natomiast dla sprzętu ciężkiego (koparki, spychacze itp.) max. od 85 do 95 dB(A), hałas będzie miał charakter okresowy, nieustalony w funkcji czasu o dużej dynamice. Uciążliwości akustyczne na etapie realizacji przedsięwzięcia będą miały charakter krótkotrwały. Ich zminimalizowanie będzie polegało na odpowiedniej organizacji robót, przeprowadzaniu robót w porze dziennej oraz możliwie krótkim okresie trwania budowy.

Zgodnie z KIP na etapie realizacji Inwestor podejmie następujące środki minimalizujące potencjalne oddziaływanie:

- prace budowlane i montażowe planowane będą tak, aby na terenach zabudowy mieszkaniowej ich uciążliwość występowała przez jak najkrótszy okres;
- prace budowlane i montażowe w najbliższym sąsiedztwie zabudowy podlegającej ochronie akustycznej będą realizowane w porze dnia (6:00-22:00). Dopuszcza się wyjątki w przypadku, gdy technologia wykonania nie pozwala na przerwy technologiczne;

- 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. 2005 Nr 263, poz. 2202 z późn. zm.);
- zaplecza budowy, baz materiałowych oraz parkingów sprzętu i maszyn nie będą lokalizowane w bliskim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej oraz organizować w taki sposób, aby ograniczyć emisję hałasu w kierunku terenów zabudowy mieszkaniowej i innych terenów podlegających ochronie akustycznej.

Obliczenia propagacji hałasu przenikającego do środowiska na etapie eksploatacji wykonano przy zastosowaniu programu SoundPLAN 8.2. Użyty model emisji oparty jest na metodyce opisanej w normie PN-ISO 9613-2:2002 Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej. Ogólna metoda obliczania. Do oceny oddziaływania akustycznego planowanej linii kolejowej wykorzystano europejską metodykę CNOSSOS-EU.

Podstawą do określenia dopuszczalnych poziomów dźwięku dla najbliższych zlokalizowanych terenów chronionych akustycznie wokół analizowanej linii kolejowej jest rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tekst jedn.: Dz. U. z 2014 r., poz. 112). Zgodnie z Rozporządzeniem, dopuszczalny poziom hałasu na terenie przyległym do inwestycji wynosi 61 dB (dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej) i 65 dB (dla pozostałych terenów chronionych przed hałasem) w porze dnia oraz 56 dB w porze nocy. Na podstawie powyższego rozporządzenia oraz w oparciu o rodzaj terenu, który określa się na podstawie analizy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (dalej zwane: MPZP), a w przypadku braku MPZP na podstawie wskazania właściwego urzędu dokonano kwalifikacji terenów podlegających ochronie akustycznej.

Na podstawie wykonanych obliczeń stwierdzono, że mogą wystąpić oddziaływania ponadnormatywne. Prognozowane przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu są relatywnie niewielkie (do 3,5 dB) i występują wyłącznie w horyzoncie +1 rok od oddania inwestycji, kiedy to przewiduje się ruch pociągów towarowych celem zaopatrzenia budowy elektrowni atomowej. W związku z tym w KIP zalecono stosowanie następujących działań minimalizujących, które tutaj organ uwzględnił w warunkach do nin. decyzji:

Nr	Typ zabezpieczenia	Długość	Km projektowany od ok.	Km projektowany do ok.	Uwagi	W1 +1	W2 +1	W3 +1	W1 +10	W2 +10	W3 +10
1.	absorber przyszynowy	880	102+460	103+340		tak	tak	tak	tak	tak	tak
2.	absorber przyszynowy	110	103+730	103+840		tak	tak	-	-	-	-
3.	ekran akustyczny odbijający (przezroczysty)	115	103+855	103+970	strona prawa; wysokość 3 m	tak	tak	-	-	-	-
4.	ekran akustyczny odbijający (przezroczysty)	230	104+665	104+895	strona prawa; wysokość 3 m	tak	tak	tak	-	-	-
5.	absorber przyszynowy	225	105+005	105+230		tak	tak	-	-	-	-
6.	ekran akustyczny odbijający (przezroczysty)	60	105+480	105+540	strona prawa; wysokość 3 m	tak	tak	-	-	-	-
7.	absorber przyszynowy	180	105+640	105+820		tak	tak	-	-	-	-
8.	ekran akustyczny odbijający (przezroczysty)	150	116+905	117+055	strona prawa; wysokość 3 m	tak	tak	tak	-	-	-
9.	absorber przyszynowy	100	120+670	120+770		tak	tak	tak	-	-	-
10.	ekran akustyczny odbijający (przezroczysty)	125	<u>128+200</u>	<u>128+325</u>	strona lewa; wysokość 3 m	tak	tak	tak	-	-	-
11.	absorber przyszynowy	500	132+035	132+535		tak	tak	tak	-	-	-
12.	ekran akustyczny odbijający (przezroczysty)	140	132+610	132+750	strona prawa; wysokość 3 m	tak	tak	tak	-	-	-
13.	ekran akustyczny odbijający (przezroczysty)	115	133+025	133+140	strona prawa; wysokość 3 m	tak	tak	tak	tak	tak	tak

Dopuszcza się realizację powyższych zabezpieczeń bądź o równoważnej skuteczności zabezpieczenia akustycznego.

Tut. organ w warunkach do nin. decyzji zobligował także Inwestora do wykonania pomiarów poziomu hałasu w środowisku w związku z eksploatacją linii kolejowej w ciągu 12 miesięcy od dnia rozpoczęcia eksploatacji przebudowanej linii kolejowej i przedstawienia ich wyników w terminie 6 miesięcy od dnia ich wykonania. Pomiary poziomu hałasu należy wykonać w 15 punktach pomiarowych. Pomiary należy wykonać zgodnie z w Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. 2011 r., Nr 140, poz.824 ze zm.).

Możliwe oddziaływania skumulowane

Zgodnie z informacją w KIP na potrzeby opracowania przeanalizowano czy na terenie gmin, przez teren których przebiega przedsięwzięcie, planowane są, bądź realizowane inne inwestycje mogące powodować kumulowanie się oddziaływań z przedmiotowym przedsięwzięciem. Na terenie gmin Lębork oraz Nowa Wieś Lęborska planowane są prace projektowe związane z modernizacją infrastruktury kolejowej w ramach projektu pn. „Prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk”. Dla projektu uzyskane zostały decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach wydane przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku. Zakończenie prac budowlanych na stacji na odcinku Lębork – Słupsk planowane jest w 2026 r, a ogłoszenie przetargu na prace na odcinku Gdynia Chylonia – Lębork jest planowane w pierwszej połowie 2024 roku. Na terenie gminy Wicko w ciągu ostatnich 5 lat wydawane były decyzje środowiskowe dla przedsięwzięć takich jak farmy fotowoltaiczne, elektrownie wiatrowe czy biogazownie - nie przewiduje się jednak kumulacji oddziaływań przedmiotowej linii z ww. przedsięwzięciami.

Przedmiotowa LK229 zbliża się do układu drogowego przy jednoczesnym sąsiedztwie terenów podlegających ochronie przed hałasem w miejscu przecięcia z DW214 w miejscowości Garczegorze oraz w miejscu przecięcia z DW213 w pobliżu przystanku Wrzeście. W tym miejscach wykonano obliczenia hałasu skumulowanego, których wyniki przedstawiono w poniższej tabeli:

Punkt obliczeniowy	Kondygnacja	Typ terenu	Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku		Oddziaływanie skumulowane z drogami			
					Poziomy hałasu		Przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu	
			Pora dnia LAeq (D) [dB]	Pora nocy LAeq (N) [dB]	Pora dnia LAeq (D) [dB]	Pora nocy LAeq (N) [dB]	Pora dnia LAeq (D) [dB]	Pora nocy LAeq (N) [dB]
78	0	MN	61,0	56,0	43,0	39,7	-	-
78	1	MN	61,0	56,0	47,0	43,5	-	-
79	0	MN	61,0	56,0	40,9	36,8	-	-
79	1	MN	61,0	56,0	43,9	39,8	-	-
80	0	MN	61,0	56,0	38,9	35,4	-	-
89	0	MN	61,0	56,0	53,8	50,2	-	-
90	0	MN	61,0	56,0	59,9	56,0	-	-
90	1	MN	61,0	56,0	60,4	56,5	-	0,5
90	2	MN	61,0	56,0	60,5	56,6	-	0,6
91	0	MN	61,0	56,0	55,8	52,1	-	-
91	1	MN	61,0	56,0	56,6	52,9	-	-
91	2	MN	61,0	56,0	57,1	53,2	-	-
92	0	MN	61,0	56,0	51,7	48,7	-	-
137	0	MN	61,0	56,0	59,5	55,6	-	-
137	1	MN	61,0	56,0	59,9	56,0	-	-
138	0	MN	61,0	56,0	61,6	57,7	0,6	1,7

Źródło: KIP

Na podstawie powyższej tabeli stwierdza się, że może wystąpić oddziaływanie skumulowane drogowo-kolejowe, w miejscu przecięcia LK229 z DW213 w pobliżu przystanku Wrzeście. Mając jednak na uwadze, że w tym miejscu zaproponowano już działanie ochronne dla linii kolejowej (absorber przyszynowy) oraz, że głównym źródłem oddziaływania jest droga, należy zastosować ograniczenie emisji z drogi (za wdrożenie działań minimalizujących w tym zakresie odpowiedzialny jest zarządca drogi). W przypadku przekroczenia poniżej 2 dB wystarczające jest zastosowanie odpowiedniego typu nawierzchni drogowej, np. nawierzchni o obniżonej hałaśliwości SMA8.

W toku analizy środowiskowej w zakresie przewidywanych oddziaływań skumulowanych stwierdzono, że w przypadku środowiska przyrodniczego oddziaływanie skumulowane dotyczyć będzie przede wszystkim odcinków, na których prace prowadzone będą w miejscach przecinających drogi krajowe i wojewódzkie. W związku z tym oddziaływanie to będzie miało charakter lokalny, mający niewielki zasięg, krótkotrwały i odwracalny. Na skutek prowadzonych prac może wystąpić czasowa degradacja siedlisk przyrodniczych w pobliżu inwestycji, związana z prowadzeniem prac budowlanych oraz czasowe ograniczenie migracji zwierząt oraz warunków ich bytowania. Na etapie eksploatacji nie przewiduje się skumulowania oddziaływań na środowisko przyrodnicze.

Na etapie realizacji, eksploatacji i ewentualnej likwidacji nie przewiduje się możliwości kumulowania oddziaływań (w zakresie emisji do powietrza i oddziaływania na klimat) analizowanego przedsięwzięcia z infrastrukturą liniową (drogową i kolejową), występującą w bezpośrednim sąsiedztwie analizowanego przedsięwzięcia, m.in. z uwagi na planowany do realizacji zakres prac oraz z uwagi na fakt, że planowana jest do realizacji linia kolejowa zelektryfikowana, po której poruszać się będą tylko w niewielkim stopniu pojazdy spalinowe, a co za tym idzie, na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, nie będzie wpływało negatywnie na stan jakości powietrza.

Nie przewiduje się wystąpienia oddziaływań skumulowanych na obiekty oraz obszary zabytkowe zlokalizowane w sąsiedztwie przedsięwzięcia.

Drgania

Na etapie prowadzenia prac inwestycyjnych negatywne oddziaływania mogą być związane z pracą środków transportu, maszyn drogowych i sprzętu ciężkiego. W trakcie realizacji prac budowlanych uciążliwe, zarówno dla ludzi, jak i potencjalnie szkodliwe dla budynków zlokalizowanych w pobliżu budowy mogą być drgania wzbudzone wskutek pracy ciężkich maszyn drogowych (np. walców, samochodów transportujących). Na wielkość uciążliwości będzie miał wpływ czas i organizacja realizacji procesu inwestycyjnego, praca wielu maszyn i urządzeń prowadzona jednocześnie.

Oddziaływanie będzie także zmienne w czasie w zależności od etapu realizacji przedsięwzięcia, rodzaju zastosowanej technologii, maszyn, urządzeń i czasu trwania poszczególnych faz realizacji. Negatywne oddziaływanie drgań będzie jednak procesem krótkotrwałym (na czas wykonywania robót) i obejmującym swoim zasięgiem najbliższe otoczenie terenu, w którym prowadzone są prace. Praca walców wibracyjnych w odległości mniejszej niż 20 m od budynków i innych obiektów murowanych (szczególnie przy zagęszczaniu sztywniejszych warstw podbudowy linii) może mieć na nie negatywny wpływ.

Wpływ oddziaływania drgań i wibracji na ludzi opisano na podstawie opracowania pt. „*Ochrona przed wibracjami drogowymi*”, autorstwa M. Kossakowskiego. Dokument ten wskazuje, iż dopuszczalny próg percepcji podczas oddziaływania wibracji na ludzi ma miejsce w granicach do 10 m od źródła wzbudzeń. Natomiast przy odległościach większych niż 20 m od źródła

drgań, organizm ludzki praktycznie nie odczuwa wibracji spowodowanych pracą urządzeń budowy.

Emisja wibracji powodowanych ruchem pojazdów jest nie znacząca. Wibracje przedostające się do środowiska tłumione są przez podłoże na krótkich dystansach. Inny typ wibracji dotyczy prac budowlanych, których oddziaływanie jest ciągłe i trwać może nawet kilka dni tj. emisja drgań wzbudzanych celowo. Drgania wzbudzone celowo wykorzystywane są do zagęszczania podłoża, formowania skarp nasypów, wykopów, wykonywania warstwy podbudowy oraz wbijania pali fundamentowych. Operacje zagęszczania podłoża i formowania skarp są wykonywane za pomocą specjalistycznych walców wibracyjnych, które oprócz nacisku za pomocą masy własnej, wywołują cykliczne drgania układu ubijającego za pomocą systemu hydraulicznego.

Na etapie prowadzenia prac inwestycyjnych może wystąpić również negatywne oddziaływania związane z pracą środków transportu, maszyn kolejowych, drogowych i sprzętu ciężkiego. Na wielkość uciążliwości będzie miał wpływ czas i organizacja realizacji procesu inwestycyjnego, praca wielu maszyn i urządzeń prowadzona jednocześnie. Z tego względu tu. organ w warunkach do nin. decyzji zobligował inwestora, aby przed realizacją inwestycji przeprowadzić przegląd stanu technicznego obiektów koniecznych do monitorowania wpływu drgań, z wykonaniem dokumentacji fotograficznej, oznaczeniem istniejących uszkodzeń a także skalibrowaniem wielkości drgań w sposób umożliwiający weryfikację ich propagacji w czasie w celu oceny, czy przyczyną drgań był proces inwestycyjny;

Na etapie prowadzenia prac inwestycyjnych negatywne oddziaływania mogą być związane z pracą środków transportu, maszyn drogowych i sprzętu ciężkiego. W trakcie realizacji prac budowlanych uciążliwe, zarówno dla ludzi, jak i potencjalnie szkodliwe dla budynków zlokalizowanych w pobliżu budowy mogą być drgania wzbudzone wskutek pracy ciężkich maszyn drogowych (np. walców, samochodów transportujących). Na wielkość uciążliwości będzie miał wpływ czas i organizacja realizacji procesu inwestycyjnego, praca wielu maszyn i urządzeń prowadzona jednocześnie. Oddziaływanie będzie także zmienne w czasie w zależności od etapu realizacji przedsięwzięcia, rodzaju zastosowanej technologii, maszyn, urządzeń i czasu trwania poszczególnych faz realizacji.

Eksplatacja linii kolejowych, z uwagi na charakter przenoszonych obciążeń przez poruszające się pojazdy szynowe, stanowi źródło drgań, które przenosząc się do gruntu propagują w kierunku środowiska. Sama konstrukcja budowli kolejowej w formie nasypu uformowanego z kruszywa z szynami monitowanymi sprężystymi połączeniami stanowi sposób techniczny minimalizujący drgania przenoszone do gruntu.

Zgodnie z informacją w KIP, w celu zapewnienia odpowiednich rozwiązań technicznych podtorza kolejowego przyszły Wykonawca, dokona wyznaczenia zasięgu propagacji drgań dla wytypowanej zabudowy i zgodnie z pkt. 8 normy PN-B02171:2017-06 „Ocena wpływu drgań na ludzi w budynkach”, przeprowadzi analizy symulacyjne z wykorzystaniem modeli MES i wyników pomiarów drgań (w przypadku gdy źródło drgań, czy też obiekt są projektowane na podstawie analizy zbioru zawartego w bazie danych pomiarowych) i w sposób obliczeniowy wyznaczy prognozowane oddziaływania drgań przekazywane na człowieka. W tym celu należy przyjąć przestrzenny model budynku zbudowany wg zasad metody elementów skończonych (MES). Obliczenia należy wykonywać zgodnie z PN-B-02170:2016-12, pkt. 3.3 i 4. Wyniki obliczeń wyrażone za pomocą wartości opisujących zmiany w czasie przyspieszenia lub prędkości drgań w miejscach ich odbioru przez człowieka należy traktować jako wibrogramy i poddać analizie postępując zgodnie z rozdziałem 7 normy PN-B-02171:2017-06. Przeprowadzone obliczenia dynamiczne (przed i po zastosowaniu ewentualnych działań naprawczych), potwierdzą zapewnienie właściwej ochrony wytypowanym budynkom, a przede

wszystkim ludziom przebywającym na poszczególnych kondygnacjach budynków, w zależności od wielokryterialnej funkcji budynku tj. jego liczby kondygnacji nadziemnych, ewentualnego podpiwniczenia czy też typu konstrukcji (np. murowany, szkieletowy stalowy, szkieletowy żelbetowy, płytowo-słupowy, wielkopłytowy, wielkoblokowy itd.), rodzaju stropów (np. drewniane, gęstożebrowe, żelbetowe płytowe itd.) oraz innych warunków tj. eksploatacyjnych, gruntowych itp. Wszystkie ewentualne działania minimalizujące związane z doбором wibroizolacji na etapie realizacji projektu budowlanego powinny być sporządzone w oparciu i adekwatnie do założeń w zakresie parametrów technicznych i eksploatacyjnych, jakie stanowią podstawę przygotowania przedmiotowej inwestycji – tj. rodzaju konstrukcji nawierzchni, obciążeń i prędkości oraz warunków gruntowo-wodnych. Ponadto przedmiotowa analiza wskaże ewentualne rozwiązania, które PKP Polskie Linie kolejowe S.A. uwzględni w dokumentacji projektowej i wybuduje w ramach projektu, celem zminimalizowania niekorzystnego oddziaływania na środowisko, bądź całkowitego wyeliminowania oddziaływań.

Odpady

Podczas robót wytwarzane będą odpady powstające na obszarze zaplecza socjalnego (odpady komunalne, zużyte ubrania robocze, a także odzież ochronna) i zaplecza technicznego placu budowy, a także te powstające w związku z pracą maszyn budowlanych. Odpady pochodzą również z realizacji czaszy zbiorników (masy ziemne) oraz z wycinki roślinności, zadrzewień i zakrzewień. Oceny możliwości wystąpienia w trakcie robót budowlanych odpadów niebezpiecznych dokona Wykonawca robót budowlanych. Zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy o odpadach (tj. Dz.U. z 2023 r., poz. 1587 ze zm.) to właśnie Wykonawca robót będzie wytwórcą odpadów i to na nim będzie ciążył obowiązek prowadzenia gospodarki odpadami zgodnie z wymogami ochrony środowiska. W szczególności będzie on odpowiedzialny za ich właściwe gromadzenie na budowie, a następnie za ich zagospodarowanie oraz prowadzenie stosownej ewidencji wytwarzanych odpadów. W myśl przedmiotowej ustawy do jego obowiązków będzie się zaliczać:

- przedstawienie informacji o wytwarzanych odpadach oraz o sposobach gospodarowania wytworzonymi odpadami do właściwego organu ochrony środowiska,
- gromadzenie w sposób selektywny powstających odpadów,
- zagospodarowanie wszystkich odpadów powstających w trakcie realizacji inwestycji,
- przekazanie odpadów. Odpady mogą być przekazywane podmiotom, które posiadają zezwolenie na ich zbieranie i przetwarzanie oraz są wpisane do rejestru BDO (Baza danych o odpadach). Transport odpadów prowadzony będzie przez firmy posiadające aktualny wpis do rejestru BDO.

Zestawienie odpadów powstających na etapie realizacji inwestycji.

•	Rodzaj odpadów
13 01 10*	Mineralne oleje hydrauliczne niezawierające związków chlorowcoorganicznych
13 02 05*	Mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe niezawierające związków chlorowcoorganicznych
16 01 07*	Filtry olejowe
16 02 14	Zużyte urządzenia inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 13,
17 04 05	Żelazo i stal
17 04 11	Kable inne niż wymienione w 17 04 10

* - odpady niebezpieczne

W celu minimalizacji oddziaływań związanych z gospodarką odpadami, zgodnie z informacją w KIP, na etapie realizacji inwestycji zostaną zastosowane następujące zalecenia:

- minimalizowanie ilości powstających odpadów poprzez wdrożenie systemu gospodarowania odpadami na etapie robót wykonawczych, mającego na celu selektywne zbieranie odpadów, magazynowanie odpadów zgodnie z wymaganiami i systematyczny odbiór odpadów przez uprawnione do tego podmioty; w pierwszej kolejności odpady będą kierowane do odzysku, unieszkodliwiania, w ostateczności będą unieszkodliwiane na składowisku odpadów;
- place budowy i zaplecza techniczno — socjalne zostaną wyposażone w pojemniki (kontenery) zapewniające selektywną zbiórkę odpadów w zależności od ich rodzajów, możliwości dalszego zagospodarowania czy przetworzenia;
- odpady niebezpieczne gromadzone będą w zamkniętych szczelnych i oznakowanych pojemnikach odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów a miejsce magazynowania odpadów niebezpiecznych zostanie oznaczone i zabezpieczone przed dostępem osób nieupoważnionych i zwierząt oraz przed wpływem warunków atmosferycznych;
- odpady będą przekazywane wyłącznie uprawnionym odbiorcom; odpady zaliczane do odpadów niebezpiecznych będą przekazywane do unieszkodliwienia uprawnionej do tego firmie;
- odpadowe masy roślinne — części zielone, kora, gałęzie, korzenie będą rozdrabniane i kierowane w miarę możliwości do kompostowania;
- wykonawca podejmie wszelkie kroki mające na celu stosowanie się do przepisów i norm dotyczących ochrony środowiska na terenie i wokół terenu budowy. Wykonawca będzie unikał uszkodzeń lub uciążliwości dla osób trzecich, własności społecznej i innej, wynikających ze skażenia, hałasu lub innych przyczyn powstałych w następstwie jego sposobu działania;
- zaplecze budowy (baz, warsztatów, magazynów, składowisk, placów postojowych maszyn budowlanych) zorganizowane będzie w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu oraz minimalne jego przekształcenie, po zakończeniu prac teren będzie uporządkowany;
- miejsca wyznaczone do składowania substancji podatnych na migrację wodną, terenowych stacji obsługi samochodów i maszyn budowlanych w obrębie bazy, zabezpieczone zostaną poprzez wyłożenie terenu materiałami izolacyjnymi do czasu zakończenia budowy.

Na każdym etapie przedsięwzięcia będzie prowadzona selektywna gospodarka odpadami, które będą zagospodarowane zgodnie z wymogami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 roku o odpadach oraz ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach.

Oddziaływanie na krajobraz

Realizacja analizowanego przedsięwzięcia będzie powodować zmiany w krajobrazie. Oddziaływanie w okresie realizacji będzie czasowe i krótkoterminowe. Nie będzie oddziaływaniem znaczącym. Natomiast na etapie eksploatacji będzie to oddziaływanie trwałe i długoterminowe.

W celu ochrony walorów wizualnych i estetycznych krajobrazu w trakcie realizacji i likwidacji przedsięwzięcia, prace budowlane będą ukierunkowane na jak najmniejsze przekształcenia otaczającego krajobrazu, w tym wycinki drzew (w miarę możliwości), a także przywrócenie go do stanu pierwotnego po zakończonej budowie (tj. likwidacja zapleczy budowy, rozbiórka tymczasowych dróg dojazdowych i technologicznych).

W czasie budowy/likwidacji ograniczona powierzchnia przeznaczona pod plac budowy, w tym drogi dojazdowe, tymczasowe zaplecza budowy, parkingi i parki maszyn, a także miejsca

magazynowania materiałów i surowców będzie w ten sposób, aby przekształcenie krajobrazu odbywało się na jak najmniejszym obszarze. Po zakończeniu prac budowlanych dokonane będą wszelkie starania w celu odtworzenia stanu pierwotnego tych terenów, tj. do stanu sprzed realizacji Inwestycji.

Minimalizacja oddziaływania Inwestycji na krajobraz w fazie eksploatacji dotyczy głównie dbałości o powstałą infrastrukturę. Minimalizacja oddziaływania pojawienia się ekranów akustycznych na krajobraz będzie polegać na obsadzeniu ich roślinami pnącymi, aby uzyskać efekt „zielonej ściany”, która jest lepiej odbierana i akceptowana przez ludzi niż sztuczna ściana.

Oddziaływanie na klimat

Organizacja ruchu na czas realizacji przedsięwzięcia ograniczy kumulowanie się oddziaływań emisji gazów cieplarnianych – w rejonie budowy pozostaną głównie maszyny budowlane, a ruch samochodów zostanie częściowo skierowany na inne ulice. Nieprawidłowo zaplanowane prace budowlane i nadmierne zużycie paliwa przez maszyny i urządzenia budowlane generować może dodatkowe emisje gazów cieplarnianych. Aktualnie dostępna technologia pozwala na wykonanie inwestycji z uwzględnieniem tych czynników. Z uwagi na położenie inwestycji względem morza nie przewiduje się, aby podnoszenie się poziomu morza miało wpływ na niniejsze przedsięwzięcie. Realnym zagrożeniem w dobie zmieniającego się klimatu są susze, ekstremalne opady, burze i silne wiatry, fale mrozów, intensywne opady śniegu, szkody wywołane zamarzaniem i odmarzaniem. Powyższe czynniki będą uwzględnione w ramach projektu budowlanego dla przedmiotowej inwestycji. Materiały wykorzystane do realizacji inwestycji będą odporne na działanie niskich temperatur.

Na skutek realizacji przedsięwzięcia konieczna będzie do usunięcia roślinność. Wpłynie to na zmniejszenie możliwości pochłaniania gazów cieplarnianych.

Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej.

W przypadku przedmiotowej inwestycji ryzyko wystąpienia katastrofy naturalnej i budowlanej ocenia się jako znikome. Utrzymanie reżimów technologicznych, kontroli stosowanych maszyn i sprzętu, kontroli prowadzonych prac oraz kontroli w zakresie BHP, przyczyni się do znacznego zminimalizowania ryzyka wystąpienia katastrof w trakcie realizacji oraz eksploatacji inwestycji.

Analiza możliwych konfliktów społecznych związanych z przedsięwzięciem.

Prace budowlane planowane w związku z realizacją przedsięwzięcia będą stanowić potencjalne źródło konfliktów społecznych. W dużej mierze będą to oddziaływania na etapie budowy. W czasie realizacji przedsięwzięcia może dochodzić do niezorganizowanej emisji pyłów i gazów do powietrza związanych z pracą ciężkiego sprzętu. Wszelkie prace wymagające użycia ciężkiego sprzętu są przede wszystkim źródłem hałasu. Są one szczególnie uciążliwe, gdy prace prowadzone są w terenie z zabudową. Ponadto w trakcie realizacji inwestycji w okolicach prowadzonych robót mogą pojawić się utrudnienia w dojazdach i komunikacji zarówno w ruchu kołowym, jak i pieszym.

Powyższe oddziaływania zostaną zmniejszone m.in. poprzez odpowiednią organizację ruchu w tym czasie. Istotne jest odpowiednie poinformowanie mieszkańców o planowanej inwestycji, zakresie robót i czasie ich trwania.

Obszar ograniczonego użytkowania.

Uzyskane dotychczas wyniki analizy potencjalnych zagrożeń środowiska wskazują, iż nie zachodzi potrzeba wyznaczenia obszaru ograniczonego użytkowania dla projektowanej inwestycji.

Oddziaływania transgraniczne.

Niniejsze przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane blisko granic międzynarodowych i nie spowoduje powstania oddziaływań transgranicznych. Lokalizacja planowanej inwestycji oraz przewidywany zakres prac budowlanych wraz z późniejszą eksploatacją nie będą powodowały oddziaływania transgranicznego.

Ze względu na odległość od granic Polski, charakter inwestycji i zawężenie jej oddziaływania do rejonu realizacji, przedsięwzięcie nie będzie źródłem transgranicznego oddziaływania na środowisko, pochodzącego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

W toku postępowania Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, uwzględniając kryteria określone w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, na podstawie informacji o planowanym przedsięwzięciu oraz danych własnych organu ustalił, co następuje:

- realizacja planowanego przedsięwzięcia nie wpłynie w znaczący sposób na względy krajobrazowe;
- z uwagi na specyfikę inwestycji nie przewiduje się, aby realizacja, czy eksploatacja przyczyniły się do wystąpienia znaczących awarii mogących oddziaływać na zdrowie ludzi, bądź środowisko;
- nie przewiduje się, aby realizacja przedsięwzięcia powodowała ponadnormatywne skumulowanie negatywnych oddziaływań z istniejącymi lub planowanymi w sąsiedztwie przedsięwzięciami;
- ewentualne oddziaływanie negatywne na środowisko występować będzie na etapie realizacji przedmiotowej inwestycji, oddziaływania te będą jednak krótkotrwałe i ograniczone do czasu realizacji przedsięwzięcia;
- ze względu na lokalizację, charakter inwestycji i zawężenie jej oddziaływania tylko i wyłącznie do miejsca realizacji i czasu budowy, przedsięwzięcie nie będzie źródłem transgranicznego oddziaływania na środowisko, pochodzącego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- planowane przedsięwzięcie nie będzie miało negatywnego wpływu na siedliska przyrodnicze oraz gatunki roślin i zwierząt podlegających ochronie na obszarach Natura 2000, ani inne tereny ochrony przyrodniczej, bądź o wysokich walorach krajobrazowych i kulturowych podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;
- realizacja powyższego przedsięwzięcia nie będzie miała negatywnego wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły;
- planowane przedsięwzięcie nie wpłynie na pogłębienie zmian klimatu.

Zgodnie z art. 84 ust. 1 ustawy ooś w przypadku, gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, właściwy organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Realizacja inwestycji na podstawie niniejszej decyzji, a także późniejsza eksploatacja obiektów powstałych w wyniku przedsięwzięcia nie zwalnia Inwestora z obowiązku, niezależnie od postanowień niniejszej decyzji:

- stosowania przepisów w sprawie warunków technicznych ustanowionych na podstawie art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. *Prawo budowlane* (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 725 ze zm.);
- uzyskania wymaganych prawem zezwoleń, opinii i uzgodnień;
- realizacji obowiązków wynikających wprost z przepisów prawa, w tym w szczególności obowiązków dotyczących:
 - prawidłowego gospodarowania wodami określonymi przepisami ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. *Prawo wodne* (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1478 ze zm.);
 - prawidłowej eksploatacji instalacji określonych przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 54 ze zm.);
 - prawidłowej gospodarki odpadami określonej przepisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. *o odpadach* (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1587 ze zm.);

Jednocześnie tut. organ wskazuje, iż:

- podczas wykonywania robót ziemnych w pobliżu stanowisk archeologicznych należy wykazać się ostrożnością i przestrzegać art. 32 ust. 1 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t.j. Dz.U. z 2022 poz. 840 ze zm.). cyt.: „Kto, w trakcie prowadzenia robót budowlanych lub ziemnych, odkrył przedmiot, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem, jest obowiązany: 1) wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot; 2) zabezpieczyć, przy użyciu dostępnych środków, ten przedmiot i miejsce jego odkrycia; 3) niezwłocznie zawiadomić o tym właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków, a jeśli nie jest to możliwe, właściwego wójta (burmistrza, prezydenta miasta)”;
- zgodnie z art. 122 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody cyt.: „Kto dokona odkrycia kopalnych szczątków roślin lub zwierząt, jest obowiązany powiadomić o tym niezwłocznie regionalnego dyrektora ochrony środowiska, a jeżeli nie jest to możliwe - właściwego wójta, burmistrza albo prezydenta miasta. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta jest obowiązany przekazać niezwłocznie regionalnemu dyrektorowi ochrony środowiska zawiadomienie, o którym mowa w ust. 1. Jeżeli regionalny dyrektor ochrony środowiska ustali, że odkryte kopalne szczątki roślin lub zwierząt są cenne dla nauki, przekazuje je do muzeum lub placówki naukowej”.

Obowiązki takie, jako istniejące i wiążące z mocy prawa, nie podlegają powtórnemu nałożeniu i ujawnieniu w decyzji.

W tym stanie należało orzec jak na wstępie.

Decyzja podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych.

Podmiot występujący o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest zwolniony z opłaty skarbowej na podstawie art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (t.j. Dz.U. z 2023 r., poz. 2111)

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku
Anna Tchórzewska

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji przysługuje stronie odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, w terminie 14 dni od daty jej otrzymania, zgodnie z art. 127 i 129 Kpa.

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

decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie zastępuje zezwolenia wydanego w trybie art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1336 ze zm.). Na ewentualne zniszczenie siedlisk gatunków, okazów gatunków, gniazd gatunków, ich płoszenie, należy uzyskać zezwolenie w trybie art. 56 ust. 1 ww. ustawy o ochronie przyrody.

Otrzymują:

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Region Północny, ul. Dyrekcyjna 2-4, 80-852 Gdańsk;
2. Strony postępowania poprzez zawiadomienie;
3. aa

Do wiadomości:

1. Pomorski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny, ul. Dębinki 4, 80-211 Gdańsk;
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowe Gospodarstwo Wodne WODY POLSKIE, ul. ks. Franciszka Rogaczewskiego 9/19, 80-804 Gdańsk.

Sporządziła: Justyna Powaczyńska, tel. 58 6836851



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W GDAŃSKU**

ZAŁĄCZNIK Nr 1 do decyzji nr RDOŚ-Gd-WOO.420.85.2023.JP.12

Wykaz działek, na których planowana jest realizacja przedsięwzięcia pn.:
„Zapewnienie dostępu kolejowego do elektrowni jądrowej Lubiatowo-Kopalino –
LK229 na odcinku Lębork-Łeba”:

Lp.	NUMER DZIAŁKI	NAZWA OBREBU	NAZWA GMINY
1	250	Białogarda	Wicko
2	248/1	Białogarda	Wicko
3	249	Białogarda	Wicko
4	233	Białogarda	Wicko
5	238	Białogarda	Wicko
6	230	Białogarda	Wicko
7	231	Białogarda	Wicko
8	237	Białogarda	Wicko
9	240	Białogarda	Wicko
10	241	Białogarda	Wicko
11	314/3	Białogarda	Wicko
12	322	Białogarda	Wicko
13	321	Białogarda	Wicko
14	248/2	Białogarda	Wicko
15	242/1	Białogarda	Wicko
16	232	Białogarda	Wicko
17	229	Białogarda	Wicko
18	242/2	Białogarda	Wicko
19	127/9	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
20	125/3	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
21	491	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
22	119/2	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
23	499/1	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
24	118/2	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
25	497/2	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
26	497/4	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
27	497/5	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
28	497/3	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
29	97/3	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
30	119/3	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
31	116/2	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
32	118/3	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
33	138	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
34	455	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
35	124	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
36	473	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
37	121	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
38	125/2	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska

39	116/1	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
40	477/2	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
41	472	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
42	99/2	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
43	122	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
44	97/4	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
45	488	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
46	485/6	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
47	139	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
48	483	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
49	484	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
50	99/1	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
51	476	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
52	125/4	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
53	106	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
54	482	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
55	468	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
56	477/1	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
57	487/23	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
58	474	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
59	470	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
60	111	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
61	140	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
62	486	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
63	497/1	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
64	487/1	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
65	119/1	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
66	118/1	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
67	475	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
68	117	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
69	110	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
70	481	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
71	24/3	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
72	126	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
73	487/33	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
74	490	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
75	103/2	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
76	142	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
77	97/1	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
78	115	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
79	103/1	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
80	113	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
81	485/5	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
82	471	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
83	137/1	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
84	478	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
85	104	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
86	487/31	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
87	143/1	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
88	127/10	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
89	112	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
90	109	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
91	105/5	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
92	127/6	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska

93	454	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
94	114	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
95	102	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
96	452	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
97	499/2	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
98	499/4	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
99	98/8	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
100	98/9	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
101	499/5	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
102	127/8	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
103	127/7	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
104	101	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
105	93/54	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
106	451/4	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
107	487/20	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
108	466	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
109	499/7	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
110	132	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
111	143/2	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
112	133	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
113	499/3	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
114	128/2	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
115	131	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
116	509	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
117	130	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
118	129	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
119	100/1	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
120	94	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
121	134	Garczegorze	Nowa Wieś Lęborska
122	45/2	Lębork obr 13	Lębork
123	46/8	Lębork obr 13	Lębork
124	45/1	Lębork obr 13	Lębork
125	44/1	Lębork obr 13	Lębork
126	43	Lębork obr 13	Lębork
127	46/14	Lębork obr 13	Lębork
128	44/5	Lębork obr 13	Lębork
129	42	Lębork obr 13	Lębork
130	55/7	Lębork obr 13	Lębork
131	55/1	Lębork obr 13	Lębork
132	54	Lębork obr 13	Lębork
133	36/9	Lębork obr 13	Lębork
134	53/13	Lębork obr 13	Lębork
135	46/13	Lębork obr 13	Lębork
136	55/2	Lębork obr 13	Lębork
137	55/3	Lębork obr 13	Lębork
138	55/8	Lębork obr 13	Lębork
139	46/3	Lębork obr 13	Lębork
140	46/1	Lębork obr 13	Lębork
141	46/2	Lębork obr 13	Lębork
142	46/4	Lębork obr 13	Lębork
143	55/4	Lębork obr 13	Lębork
144	46/10	Lębork obr 13	Lębork
145	46/12	Lębork obr 13	Lębork
146	36/8	Lębork obr 13	Lębork

147	331/2	Łębork obr 2	Łębork
148	176	Łębork obr 2	Łębork
149	42	Łębork obr 2	Łębork
150	69	Łębork obr 2	Łębork
151	331/3	Łębork obr 2	Łębork
152	331/1	Łębork obr 2	Łębork
153	70	Łębork obr 2	Łębork
154	329/5	Łębork obr 2	Łębork
155	68/55	Łębork obr 2	Łębork
156	71/3	Łębork obr 2	Łębork
157	328/1	Łębork obr 2	Łębork
158	309	Łębork obr 2	Łębork
159	173/3	Łębork obr 2	Łębork
160	39/3	Łębork obr 2	Łębork
161	111/1	Łębork obr 2	Łębork
162	175	Łębork obr 2	Łębork
163	68/54	Łębork obr 2	Łębork
164	39/5	Łębork obr 2	Łębork
165	201	Łębork obr 2	Łębork
166	280	Łębork obr 2	Łębork
167	40	Łębork obr 2	Łębork
168	41	Łębork obr 2	Łębork
169	43	Łębork obr 2	Łębork
170	113	Łębork obr 2	Łębork
171	173/7	Łębork obr 2	Łębork
172	330/2	Łębork obr 2	Łębork
173	173/6	Łębork obr 2	Łębork
174	172/13	Łębork obr 2	Łębork
175	332/1	Łębork obr 2	Łębork
176	174/3	Łębork obr 2	Łębork
177	44/3	Łębork obr 2	Łębork
178	2/1	Łębork obr 3	Łębork
179	2/2	Łębork obr 3	Łębork
180	184/1	Łębork obr 3	Łębork
181	185/6	Łębork obr 3	Łębork
182	416	Łębork obr 3	Łębork
183	185/4	Łębork obr 3	Łębork
184	184/2	Łębork obr 3	Łębork
185	24/1	Łębork obr 3	Łębork
186	25	Łębork obr 3	Łębork
187	24/3	Łębork obr 3	Łębork
188	24/4	Łębork obr 3	Łębork
189	24/2	Łębork obr 3	Łębork
190	3	Łębork obr 3	Łębork
191	17	Łębork obr 3	Łębork
192	10	Łębork obr 3	Łębork
193	128	Łębork obr 6	Łębork
194	129	Łębork obr 6	Łębork
195	127	Łębork obr 6	Łębork
196	126	Łębork obr 6	Łębork
197	30/2	Łębork obr 6	Łębork
198	30/3	Łębork obr 6	Łębork
199	62	Łębork obr 6	Łębork
200	119/68	Łębork obr 7	Łębork

201	119/42	Lębork obr 7	Lębork
202	119/38	Lębork obr 7	Lębork
203	119/37	Lębork obr 7	Lębork
204	119/48	Lębork obr 7	Lębork
205	119/67	Lębork obr 7	Lębork
206	119/70	Lębork obr 7	Lębork
207	119/47	Lębork obr 7	Lębork
208	119/36	Lębork obr 7	Lębork
209	119/69	Lębork obr 7	Lębork
210	119/35	Lębork obr 7	Lębork
211	119/44	Lębork obr 7	Lębork
212	119/51	Lębork obr 7	Lębork
213	119/43	Lębork obr 7	Lębork
214	119/33	Lębork obr 7	Lębork
215	119/61	Lębork obr 7	Lębork
216	119/39	Lębork obr 7	Lębork
217	119/65	Lębork obr 7	Lębork
218	119/49	Lębork obr 7	Lębork
219	119/56	Lębork obr 7	Lębork
220	119/34	Lębork obr 7	Lębork
221	119/66	Lębork obr 7	Lębork
222	119/32	Lębork obr 7	Lębork
223	119/71	Lębork obr 7	Lębork
224	119/62	Lębork obr 7	Lębork
225	119/60	Lębork obr 7	Lębork
226	119/64	Lębork obr 7	Lębork
227	119/45	Lębork obr 7	Lębork
228	119/54	Lębork obr 7	Lębork
229	119/63	Lębork obr 7	Lębork
230	119/53	Lębork obr 7	Lębork
231	119/52	Lębork obr 7	Lębork
232	119/40	Lębork obr 7	Lębork
233	119/46	Lębork obr 7	Lębork
234	119/59	Lębork obr 7	Lębork
235	119/55	Lębork obr 7	Lębork
236	119/58	Lębork obr 7	Lębork
237	119/41	Lębork obr 7	Lębork
238	119/57	Lębork obr 7	Lębork
239	119/50	Lębork obr 7	Lębork
240	116	Lębork obr 7	Lębork
241	115	Lębork obr 7	Lębork
242	598/2	Lębork obr 7	Lębork
243	123	Lębork obr 7	Lębork
244	119/79	Lębork obr 7	Lębork
245	117/26	Lębork obr 7	Lębork
246	117/24	Lębork obr 7	Lębork
247	118	Lębork obr 7	Lębork
248	117/25	Lębork obr 7	Lębork
249	26/3	Lędziechowo	Nowa Wieś Lęborska
250	25/3	Lędziechowo	Nowa Wieś Lęborska
251	26/2	Lędziechowo	Nowa Wieś Lęborska
252	6/4	Lędziechowo	Nowa Wieś Lęborska
253	26/4	Lędziechowo	Nowa Wieś Lęborska
254	5/1	Lędziechowo	Nowa Wieś Lęborska

255	37	Łędziechowo	Nowa Wieś Lęborska
256	25/1	Łędziechowo	Nowa Wieś Lęborska
257	4	Łędziechowo	Nowa Wieś Lęborska
258	36	Łędziechowo	Nowa Wieś Lęborska
259	7/1	Łędziechowo	Nowa Wieś Lęborska
260	6/2	Łędziechowo	Nowa Wieś Lęborska
261	10	Łędziechowo	Nowa Wieś Lęborska
262	5/2	Łędziechowo	Nowa Wieś Lęborska
263	11/19	Łędziechowo	Nowa Wieś Lęborska
264	3/3	Łędziechowo	Nowa Wieś Lęborska
265	2	Łędziechowo	Nowa Wieś Lęborska
266	26/13	Łędziechowo	Nowa Wieś Lęborska
267	3/4	Łędziechowo	Nowa Wieś Lęborska
268	8/22	Łędziechowo	Nowa Wieś Lęborska
269	25/26	Łędziechowo	Nowa Wieś Lęborska
270	25/34	Łędziechowo	Nowa Wieś Lęborska
271	25/31	Łędziechowo	Nowa Wieś Lęborska
272	25/24	Łędziechowo	Nowa Wieś Lęborska
273	31	Łędziechowo	Nowa Wieś Lęborska
274	13/9	Łędziechowo	Nowa Wieś Lęborska
275	13/10	Łędziechowo	Nowa Wieś Lęborska
276	1/4	Łędziechowo	Nowa Wieś Lęborska
277	25/2	Łędziechowo	Nowa Wieś Lęborska
278	6/1	Łędziechowo	Nowa Wieś Lęborska
279	26/1	Łędziechowo	Nowa Wieś Lęborska
280	6/3	Łędziechowo	Nowa Wieś Lęborska
281	8/19	Łędziechowo	Nowa Wieś Lęborska
282	25/25	Łędziechowo	Nowa Wieś Lęborska
283	6/17	Łeba obr 1	Łeba
284	6/27	Łeba obr 1	Łeba
285	6/18	Łeba obr 1	Łeba
286	6/28	Łeba obr 1	Łeba
287	6/30	Łeba obr 1	Łeba
288	6/25	Łeba obr 1	Łeba
289	6/14	Łeba obr 1	Łeba
290	6/15	Łeba obr 1	Łeba
291	6/34	Łeba obr 1	Łeba
292	6/10	Łeba obr 1	Łeba
293	6/26	Łeba obr 1	Łeba
294	1606	Łeba obr 1	Łeba
295	6/32	Łeba obr 1	Łeba
296	376/2	Łeba obr 1	Łeba
297	6/31	Łeba obr 1	Łeba
298	6/29	Łeba obr 1	Łeba
299	373/4	Łeba obr 1	Łeba
300	843/3	Łeba obr 1	Łeba
301	6/6	Łeba obr 1	Łeba
302	6/11	Łeba obr 1	Łeba
303	465/3	Łeba obr 1	Łeba
304	465/2	Łeba obr 1	Łeba
305	1040	Łeba obr 1	Łeba
306	710/4	Łeba obr 1	Łeba
307	712/15	Łeba obr 1	Łeba
308	467/2	Łeba obr 1	Łeba

309	6/12	Łeba obr 1	Łeba
310	1009/1	Łeba obr 1	Łeba
311	710/2	Łeba obr 1	Łeba
312	465/4	Łeba obr 1	Łeba
313	376/10	Łeba obr 1	Łeba
314	937/10	Łeba obr 1	Łeba
315	1010/2	Łeba obr 1	Łeba
316	6/5	Łeba obr 1	Łeba
317	843/6	Łeba obr 1	Łeba
318	939/1	Łeba obr 1	Łeba
319	940/1	Łeba obr 1	Łeba
320	938	Łeba obr 1	Łeba
321	943/3	Łeba obr 1	Łeba
322	1008	Łeba obr 1	Łeba
323	711	Łeba obr 1	Łeba
324	705	Łeba obr 1	Łeba
325	1017	Łeba obr 1	Łeba
326	941	Łeba obr 1	Łeba
327	459	Łeba obr 1	Łeba
328	1015/1	Łeba obr 1	Łeba
329	373/16	Łeba obr 1	Łeba
330	1011/6	Łeba obr 1	Łeba
331	710/3	Łeba obr 1	Łeba
332	1013/3	Łeba obr 1	Łeba
333	843/4	Łeba obr 1	Łeba
334	453/1	Łeba obr 1	Łeba
335	6/4	Łeba obr 1	Łeba
336	376/8	Łeba obr 1	Łeba
337	6/33	Łeba obr 1	Łeba
338	713	Łeba obr 1	Łeba
339	1015/4	Łeba obr 1	Łeba
340	843/1	Łeba obr 1	Łeba
341	366/1	Łeba obr 1	Łeba
342	373/15	Łeba obr 1	Łeba
343	442/3	Łeba obr 1	Łeba
344	1012/2	Łeba obr 1	Łeba
345	1014/2	Łeba obr 1	Łeba
346	704	Łeba obr 1	Łeba
347	316/1	Łebieniec	Wicko
348	316/2	Łebieniec	Wicko
349	285	Łebieniec	Wicko
350	316/4	Łebieniec	Wicko
351	323	Łebieniec	Wicko
352	328	Łebieniec	Wicko
353	327/2	Łebieniec	Wicko
354	296	Łebieniec	Wicko
355	357	Łebieniec	Wicko
356	298	Łebieniec	Wicko
357	245	Łebieniec	Wicko
358	247	Łebieniec	Wicko
359	297	Łebieniec	Wicko
360	362	Łebieniec	Wicko
361	306	Łebieniec	Wicko
362	289	Łebieniec	Wicko

363	353	Łebieniec	Wicko
364	294	Łebieniec	Wicko
365	360	Łebieniec	Wicko
366	286	Łebieniec	Wicko
367	287	Łebieniec	Wicko
368	244	Łebieniec	Wicko
369	290	Łebieniec	Wicko
370	293	Łebieniec	Wicko
371	359	Łebieniec	Wicko
372	258/2	Łebieniec	Wicko
373	246/3	Łebieniec	Wicko
374	316/3	Łebieniec	Wicko
375	307	Łebieniec	Wicko
376	242	Łebieniec	Wicko
377	385	Łebieniec	Wicko
378	350	Łebieniec	Wicko
379	356	Łebieniec	Wicko
380	431	Łebieniec	Wicko
381	376	Łebieniec	Wicko
382	363	Łebieniec	Wicko
383	358	Łebieniec	Wicko
384	348	Łebieniec	Wicko
385	243	Łebieniec	Wicko
386	187/2	Łebień	Nowa Wieś Lęborska
387	216	Łebień	Nowa Wieś Lęborska
388	174	Łebień	Nowa Wieś Lęborska
389	188/2	Łebień	Nowa Wieś Lęborska
390	175/2	Łebień	Nowa Wieś Lęborska
391	255/2	Łebień	Nowa Wieś Lęborska
392	256/4	Łebień	Nowa Wieś Lęborska
393	217	Łebień	Nowa Wieś Lęborska
394	240/2	Łebień	Nowa Wieś Lęborska
395	218/1	Łebień	Nowa Wieś Lęborska
396	257/2	Łebień	Nowa Wieś Lęborska
397	245	Łebień	Nowa Wieś Lęborska
398	244	Łebień	Nowa Wieś Lęborska
399	242	Łebień	Nowa Wieś Lęborska
400	501	Łebień	Nowa Wieś Lęborska
401	220	Łebień	Nowa Wieś Lęborska
402	239/3	Łebień	Nowa Wieś Lęborska
403	188/1	Łebień	Nowa Wieś Lęborska
404	221	Łebień	Nowa Wieś Lęborska
405	240/1	Łebień	Nowa Wieś Lęborska
406	258/1	Łebień	Nowa Wieś Lęborska
407	256/6	Łebień	Nowa Wieś Lęborska
408	187/1	Łebień	Nowa Wieś Lęborska
409	222	Łebień	Nowa Wieś Lęborska
410	491	Łebień	Nowa Wieś Lęborska
411	256/3	Łebień	Nowa Wieś Lęborska
412	502	Łebień	Nowa Wieś Lęborska
413	175/9	Łebień	Nowa Wieś Lęborska
414	215	Łebień	Nowa Wieś Lęborska
415	260/1	Łebień	Nowa Wieś Lęborska
416	218/2	Łebień	Nowa Wieś Lęborska

417	1057	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
418	818/1	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
419	818/2	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
420	443	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
421	818/7	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
422	692/1	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
423	365	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
424	647/1	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
425	366/2	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
426	367/4	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
427	402	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
428	1148/9	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
429	638/3	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
430	1142/1	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
431	343	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
432	345	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
433	401	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
434	644/7	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
435	644/8	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
436	1277/10	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
437	823	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
438	710/5	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
439	709/6	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
440	438	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
441	1277/9	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
442	817/1	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
443	344	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
444	708/6	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
445	437	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
446	707/8	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
447	818/6	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
448	376/28	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
449	400	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
450	393	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
451	706/18	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
452	353	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
453	712/8	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
454	706/8	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
455	689	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
456	339	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
457	828	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
458	376/21	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
459	355	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
460	712/5	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
461	338	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
462	1277/1	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
463	399/1	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
464	644/5	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
465	335	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
466	376/25	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
467	363	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
468	425	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
469	824	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
470	712/1	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska

471	385	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
472	1048	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
473	644/12	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
474	325	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
475	654	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
476	334	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
477	376/22	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
478	392	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
479	398	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
480	376/26	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
481	349	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
482	399/2	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
483	441	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
484	350	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
485	644/10	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
486	688	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
487	780/1	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
488	403	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
489	444	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
490	331	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
491	397	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
492	442	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
493	326	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
494	687	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
495	382	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
496	816/3	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
497	394/1	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
498	435/7	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
499	366/3	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
500	381	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
501	713	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
502	1148/10	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
503	391	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
504	364	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
505	361	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
506	707/13	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
507	651/1	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
508	686	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
509	369/5	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
510	1040	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
511	380	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
512	368/2	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
513	815	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
514	1056	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
515	650	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
516	649	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
517	285/1	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
518	782/6	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
519	390	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
520	648/1	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
521	648/2	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
522	389/1	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
523	647/2	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
524	342	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska

525	432/7	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
526	433/8	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
527	434/4	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
528	379	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
529	376/23	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
530	818/3	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
531	357	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
532	822	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
533	1148/8	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
534	431/7	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
535	1293	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
536	643	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
537	367/10	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
538	1142/2	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
539	378	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
540	775	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
541	714/3	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
542	1271/16	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
543	448/4	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
544	346	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
545	646/14	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
546	323	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
547	641/1	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
548	359	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
549	375	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
550	718/4	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
551	646/12	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
552	362	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
553	1148/2	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
554	321/11	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
555	287/1	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
556	360	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
557	348	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
558	448/3	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
559	446/1	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
560	818/5	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
561	287/5	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
562	821/5	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
563	647/6	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
564	284/11	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
565	646/13	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
566	714/4	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
567	819/1	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
568	712/2	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
569	449/2	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
570	286	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
571	818/4	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
572	450	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
573	367/5	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
574	447	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
575	321/4	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
576	374	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
577	330	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska
578	18	Nowęcín	Wicko

579	17	Nowęcín	Wicko
580	28/4	Nowęcín	Wicko
581	28/5	Nowęcín	Wicko
582	805	Nowęcín	Wicko
583	219/2	Nowęcín	Wicko
584	698	Nowęcín	Wicko
585	703	Nowęcín	Wicko
586	755/2	Nowęcín	Wicko
587	265/9	Nowęcín	Wicko
588	704	Nowęcín	Wicko
589	807	Nowęcín	Wicko
590	755/1	Nowęcín	Wicko
591	265/14	Nowęcín	Wicko
592	24	Nowęcín	Wicko
593	9	Pogorszewo	Nowa Wieś Lęborska
594	3	Pogorszewo	Nowa Wieś Lęborska
595	6/21	Pogorszewo	Nowa Wieś Lęborska
596	43	Pogorszewo	Nowa Wieś Lęborska
597	18	Pogorszewo	Nowa Wieś Lęborska
598	42	Pogorszewo	Nowa Wieś Lęborska
599	757	Wicko	Wicko
600	245	Wicko	Wicko
601	241	Wicko	Wicko
602	780	Wicko	Wicko
603	763	Wicko	Wicko
604	777	Wicko	Wicko
605	242	Wicko	Wicko
606	26/2	Wrzeście	Wicko
607	26/1	Wrzeście	Wicko
608	424	Wrzeście	Wicko
609	411	Wrzeście	Wicko
610	26/3	Wrzeście	Wicko
611	22/1	Wrzeście	Wicko
612	39/1	Wrzeście	Wicko
613	48	Wrzeście	Wicko
614	49/1	Wrzeście	Wicko
615	36	Wrzeście	Wicko
616	13/1	Wrzeście	Wicko
617	8/6	Wrzeście	Wicko
618	551	Wrzeście	Wicko
619	15/5	Wrzeście	Wicko
620	35/8	Wrzeście	Wicko
621	35/4	Wrzeście	Wicko
622	19/2	Wrzeście	Wicko
623	41/1	Wrzeście	Wicko
624	35/1	Wrzeście	Wicko
625	485/1	Wrzeście	Wicko
626	38	Wrzeście	Wicko
627	39/19	Wrzeście	Wicko
628	19/3	Wrzeście	Wicko
629	17	Wrzeście	Wicko
630	16	Wrzeście	Wicko
631	39/6	Wrzeście	Wicko
632	49/2	Wrzeście	Wicko

633	18	Wrzeście	Wicko
634	40	Wrzeście	Wicko
635	46/1	Wrzeście	Wicko
636	495	Wrzeście	Wicko
637	61	Wrzeście	Wicko
638	12/6	Wrzeście	Wicko
639	4	Wrzeście	Wicko
640	113/1	Wrzeście	Wicko
641	58	Wrzeście	Wicko
642	554	Wrzeście	Wicko
643	500	Wrzeście	Wicko
644	14	Wrzeście	Wicko
645	532	Wrzeście	Wicko
646	512	Wrzeście	Wicko
647	15/8	Wrzeście	Wicko
648	24/1	Wrzeście	Wicko
649	550	Wrzeście	Wicko
650	535	Wrzeście	Wicko
651	533	Wrzeście	Wicko
652	483/1	Wrzeście	Wicko
653	486/9	Wrzeście	Wicko
654	523	Wrzeście	Wicko
655	522	Wrzeście	Wicko
656	553	Wrzeście	Wicko
657	59	Wrzeście	Wicko
658	462	Wrzeście	Wicko
659	524	Wrzeście	Wicko
660	46/2	Wrzeście	Wicko
661	390/2	Żarnowska	Wicko
662	403	Żarnowska	Wicko
663	94/1	Żarnowska	Wicko
664	71/3	Żarnowska	Wicko
665	389/1	Żarnowska	Wicko
666	389/2	Żarnowska	Wicko
667	74/3	Żarnowska	Wicko
668	85/1	Żarnowska	Wicko
669	69	Żarnowska	Wicko
670	79/4	Żarnowska	Wicko
671	30/4	Żarnowska	Wicko
672	71/2	Żarnowska	Wicko
673	8/2	Żarnowska	Wicko
674	415	Żarnowska	Wicko
675	72/4	Żarnowska	Wicko
676	412	Żarnowska	Wicko
677	390/3	Żarnowska	Wicko
678	84/2	Żarnowska	Wicko
679	411	Żarnowska	Wicko
680	407	Żarnowska	Wicko
681	387	Żarnowska	Wicko
682	390/1	Żarnowska	Wicko
683	79/5	Żarnowska	Wicko
684	388	Żarnowska	Wicko
685	74/4	Żarnowska	Wicko
686	400	Żarnowska	Wicko

687	92	Żarnowska	Wicko
688	401	Żarnowska	Wicko
689	94/2	Żarnowska	Wicko
690	97	Żarnowska	Wicko
691	406	Żarnowska	Wicko
692	67	Żarnowska	Wicko
693	68	Żarnowska	Wicko
694	48/4	Żarnowska	Wicko
695	433	Żarnowska	Wicko
696	405	Żarnowska	Wicko
697	72/5	Żarnowska	Wicko

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku

Anna Tchórzewska



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU

ZAŁĄCZNIK Nr 2

do decyzji nr RDOŚ-Gd-WOO.420.85.2023.JP.12

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie istniejącej linii kolejowej o długości ok. 31,2 km na odcinku Lębork – Łeba wraz z włączeniem nowej linii kolejowej (elektrownia – Steknica) i nowych łącznic kolejowych w układ linii nr 229 w rejonie stacji Steknica. Teren przedsięwzięcia znajduje się w województwie pomorskim w powiecie lęborskim, na obszarze następujących gmin: Lębork, Nowa Wieś Lęborska, Wicko, Łeba. Linia kolejowa nr 229 na odcinku Lębork – Łeba jest linią jednotorową znaczenia miejscowego, niezelektryfikowaną. Na przedmiotowym odcinku prowadzony jest jedynie sezonowy ruch pasażerski. Linia ta nie wchodzi w skład korytarzy transportowych, nie przynależy do sieci TEN-T ani do europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy.

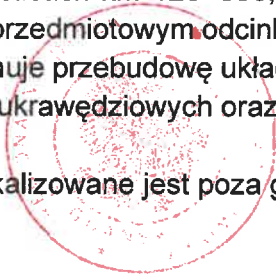
W ramach realizacji planowanego przedsięwzięcia prowadzone będą prace modernizacyjne na istniejącej linii kolejowej nr 229 na odcinku od km 102+460 do km 133+620. Zakres budowy, przebudowy i rozbudowy infrastruktury kolejowej obejmuje następujące elementy:

- układ torowy wraz z systemem odwodnienia,
- obiekty kubaturowe wraz z przyłączami i instalacjami, w tym perony wraz z dojściami,
- układy drogowe wraz z przejazdami kolejowo-drogowymi i przejściami w poziomie szyn,
- obiekty inżynieryjne, w tym mosty, przepusty, wiadukty i kładki dla pieszych,
- sieć trakcyjną i jej sterowanie wraz z układem zasilającym,
- urządzenia i sieci sterowania ruchem kolejowym,
- urządzenia i sieci telekomunikacyjne, w tym CSDIP (Centralny System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej), SMW (System Monitoringu Wizyjnego) oraz maszty radioł łączności,
- sieci, instalacje oraz urządzenia elektroenergetyki wraz z układem zasilania, odbiory nietrakcyjne,
- przebudowę infrastruktury kolidującej – sieci i urządzenia gestorów obcych,
- budowę kanałów technologicznych w pasie drogowym (wzdłuż) budowanych nowych i przebudowywanych istniejących dróg publicznych.

Odcinek na całej długości zaprojektowano jako budowę jednotorowej linii kolejowej wraz z rozbiórką istniejącej infrastruktury. Zakres prac torowych obejmuje budowę nowej nawierzchni toru szlakowego, głównego zasadniczego, głównych dodatkowych oraz torów bocznych z zastosowaniem nowej geometrii osi toru, celem uzyskania założonej prędkości maksymalnej na torze szlakowym. Tory szlakowe, główne oraz tory boczne zostaną wykonane z materiałów nowych jako tor bezстыkowy o szerokości 1435 mm. W ramach przedmiotowego zadania inwestycyjnego zakłada się elektryfikację linii kolejowej nr 229 na całym odcinku objętym projektem. W ramach zadania wykonana zostanie kompleksowa budowa sieci trakcyjnej wraz

z układem zasilania. Na potrzeby elektryfikacji przedmiotowej linii kolejowej zostaną wybudowane podstacje trakcyjne wraz z urządzeniami oraz z liniami zasilającymi podstacje trakcyjne. W ramach inwestycji planuje się budowę nowych obiektów infrastruktury kolejowej na potrzeby umieszczenia urządzeń sterowania ruchem kolejowym, energetyki i telekomunikacji w następujących lokalizacjach: Stacja Nowa Wieś Lęborska w okolicach km 105+680, Stacja Garczegorze w okolicach km 109+900, Stacja Wrzeście w okolicach km 120+800, Stacja Steknica w okolicach km 128+300, Stacja Łeba w okolicach km 133+580. Obiekty obsługi podróźnych na przedmiotowym odcinku LK 229 są w większości w złym stanie technicznym. Zakres prac obejmuje przebudowę układu peronowego polegającą na rozbiórce istniejących peronów jedno i dwukrawędziowych oraz budowie nowych peronów.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza granicami obszarów Natura 2000.



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku
Anna Tchórzewska