



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W GDAŃSKU**



RDOŚ-Gd-WOO.420.2.2023.ŁT.IBA.JP.29
/za dowodem doręczenia/

Gdańsk, dnia 17 .05.2024 r.

DECYZJA

Na podstawie:

- art. 80 i art. 82, w związku 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 2023 r., poz. 1094 ze zm.), dalej ustawa ooś,
- § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 oraz § 3 ust. 1 pkt 60 a także § 3 ust. 1 pkt 58 i § 3 ust. 1 pkt 88 e) 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 Inwestora: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., reprezentowanego przez pełnomocnika Pana Wieńczysława Szwindowskiego, znak: IRETS2.452.8.2021.MB.12 IRE-02191-I, z dnia 12.01.2023 r. (wpływ 17.01.2023 r.) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla niżej wymienionego przedsięwzięcia, a także działając w oparciu o:

1. Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn.: „Włączenie północnych dzielnic miasta Gdyni i gminy Kosakowo w system kolei aglomeracyjnej na obszarze pomorskiej metropolii”, oprac. dr inż. Piotr Buczek, MULTICONSULT, dat. 07.07.2023 r., zwany dalej „raportem ooś”;
2. Opinię Pomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego znak ONS.9022.7.9.2023.WR z dnia 23.10.2023 r. o uzgodnieniu warunków realizacji dla nw. przedsięwzięcia (wpływ 23.10.2023 r.);
3. Opinię Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, znak GD.RZŚ.4901.6.2023.MBC.2 z dnia 28.03.2023 r. (wpływ 28.03.2023 r.) o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania nw. przedsięwzięcia na środowisko;

po przeprowadzeniu oceny oddziaływania na środowisko,

o r z e k a m

1. Określić dla przedsięwzięcia pn.: „**Włączenie północnych dzielnic miasta Gdyni i gminy Kosakowo w system kolei aglomeracyjnej na obszarze pomorskiej metropolii**”, planowanego do realizacji w wariantcie W2 na terenie miasta Gdyni oraz gminy Kosakowo, województwo pomorskie, następujące środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Inwestycja obejmuje modernizację istniejących oraz budowę nowej zelektryfikowanej linii kolejowej składającej się z dwóch bezkolizyjnych torów Pomorskiej Kolei Aglomeracyjnej (dalej PKA) pomiędzy przystankiem Gdynia Chylonia, a nowoprojektowanym przystankiem Gdynia Pogórze, równolegle do linii kolejowej 723, a następnie dalej od Gdyni Pogórze do Gminy Kosakowo (Mosty Zachód). Dodatkowo Inwestycja zakłada dobudowę drugiego toru linii kolejowej 228 między przystankiem Gdynia Pogórze, a Gdynia Port Oksywie oraz elektryfikację tego odcinka.

Realizacja projektu pozwoli na osiągnięcie następujących celów ogólnych:

- ✓ Zwiększenie dostępności przestrzennej i czasowej transportu kolejowego.
- ✓ Poprawę niezawodności, wydajności i efektywności transportu kolejowego.
- ✓ Zwiększenie przepustowości oraz punktualności realizowanych połączeń.
- ✓ Integrację transportu kolejowego z innymi gałęziami transportu.
- ✓ Przejęcie ruchu pasażerskiego przez transport kolejowy z gałęzi transportu mniej przyjaznych dla środowiska (przede wszystkim transportu drogowego).
- ✓ Poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego i bezpieczeństwa osobistego podróżnych;
- ✓ Podwyższenie komfortu podróżowania.
- ✓ Racjonalizację kosztów eksploatacji i utrzymania zarządzanej infrastruktury oraz ograniczenie dewastacji infrastruktury kolejowej.
- ✓ Umożliwienie równego, niedyskryminowanego dostępu do infrastruktury kolejowej pasażerom o ograniczonej możliwości poruszania się.
- ✓ Zmniejszenie oddziaływania transportu na środowisko.
- ✓ Likwidację wąskich gardeł w sieci kolejowej.
- ✓ Polepszenie warunków konstrukcji rozkładów jazdy, szczególnie w ruchu aglomeracyjnym.

Wariantem wybranym do realizacji przez Inwestora jest wariant W2, który zakłada budowę dwóch bezkolizyjnych torów PKA pomiędzy posterunkiem Gdynia Chylonia, a nowoprojektowanym przystankiem Gdynia Pogórze, równolegle do linii kolejowej 723, dobudowę drugiego toru linii kolejowej 228 między przystankiem Gdynia Pogórze, a Gdynia Port Oksywie, budowę nowej linii od Gdyni Pogórze do Gminy Kosakowo (Mosty Zachód).

Szacuje się, że powierzchnia przekształcenia terenu (trwałego i tymczasowego) w związku z realizacją przedsięwzięcia wyniesie ok. 59,4 ha. Obszar robót będzie obejmował m. in. obecnie zajmowany teren, na którym od wielu lat istnieje i funkcjonuje infrastruktura kolejowa. Szacunkowa powierzchnia istniejącego terenu kolejowego, w granicach którego będą prowadzone prace wynosi około 36,1 ha.

Planowane przedsięwzięcie dotyczy istniejących linii kolejowych. Przedsięwzięcie zakłada również zajęcie nowego terenu i wykup gruntów w związku z: budową nowej linii w kierunku Kosakowa, budową nowych obiektów obsługi podróżnych, projektowanym przebiegiem osi torowiska, projektowanymi skarpami oraz przebudową przejazdów kolejowo - drogowych. Szacunkowa powierzchnia zajęcia nowego terenu wynosi około 23,3 ha. Teren ten zostanie trwale zajęty pod infrastrukturę kolejową i będzie użytkowany w fazie eksploatacji przedsięwzięcia.

Branża torowa i odwodnienie

We wszystkich wariantach, w zakresie prac torowych przewiduje się przebudowę torów linii kolejowej nr 250 w okolicy stacji Gdynia Chylonia, przebudowę linii kolejowej nr 228 od stacji

Gdynia Pogórze do stacji Gdynia Port Oksywie oraz budowę nowej linii od stacji Gdynia Pogórze do Gminy Kosakowo. W wariantie rekomendowanym W2 nowo budowana linia do Kosakowa w końcowym odcinku przebiega przez zachodnie tereny obrzeży miejscowości Mosty, gdzie zaplanowano stację końcową „Mosty Zachód”.

We wszystkich wariantach zakłada się elektryfikację odcinków linii wchodzących w skład inwestycji, które w stanie istniejącym nie są wyposażone w sieć trakcyjną, a także elektryfikację na nowoprojektowanych liniach kolejowych. Elektryfikacja pozwoli na włączenie linii do systemu zelektryfikowanych linii kolejowych na terenie województwa i aglomeracji trójmiejskiej.

Zakres prac na odcinku Gdynia Chylonia – Gdynia Port Oksywie:

- budowa bezkolizyjnej dwutorowej linii PKA z przejściem górą nad torem 501 linii 250 i nad linią 202 (równolegle do istniejącej linii kolejowej nr 723) do projektowanej stacji Gdynia Pogórze;
- budowa układu torowego włączającego się w rejonie Gdynia GPF w stan projektu współistniejącego Gdynia Port, wzdłuż linii kolejowej nr 228;
- przebudowa toru linii kolejowej nr 228 oraz budowa toru PKA między nową stacją Gdynia Pogórze, a przebudowywaną stacją Gdynia Port Oksywie;
- zapewnienie połączenia stacji Gdynia Pogórze z bocznicą wojskową, przecinającą ulicę Pucką;
- budowa nowej stacji Gdynia Pogórze i przebudowa istniejącej stacji Gdynia Post Oksywie;
- budowa dwóch nowych przystanków osobowych Gdynia Obłuże Centrum oraz Gdynia Obłuże z peronami wyspowymi o długości 200 m.

Zakres prac na odcinku Gdynia Pogórze – Mosty Zachód:

- budowa dwóch nowych torów PKA nr 801 i 802 odgałęziających się od linii kolejowej nr 228 i toru PKA 302 w rejonie nowej stacji Gdynia Pogórze;
- budowa dwóch nowych peronów jednokrawędziowych Gdynia Obłuże Leśne;
- budowa dwóch nowych peronów jednokrawędziowych Gdynia Obłuże Górne pod przeprojektowanym wiaduktem drogowym wzdłuż ulicy Dąbka;
- budowa stacji Gdynia Lotnisko z peronem wyspowym oraz z jednym torem odstawczym;
- budowa nowych przystanków osobowych Kosakowo Szkoła oraz Kosakowo PKA z peronami wyspowymi przebiegająca wzdłuż ulicy Żeromskiego, pod ul. Żeromskiego, przebieg torów przecina ścieżkę podejścia samolotów do Lotniska Gdynia Kosakowo;
- budowa dwóch nowych peronów jednokrawędziowych w Pierwoszynie;
- budowa stacji Mosty Zachód z dwoma peronami jednokrawędziowymi, zlokalizowanym po południowej stronie ulicy Rumskiej wraz z rezerwą terenową na dwa tory odstawcze oraz planowane wydłużenie torów PKA do linii kolejowej nr 213.

Planowana inwestycja ingeruje w następujące linie kolejowe:

Lp.	Zakres Inwestycji	Kilometraż	Długość linii kolejowej
1	Przebudowa istniejącej linii kolejowej nr 228	Tor 1 km ist. ok. 6+400 - 11+350	4,950 km
2	Przebudowa istniejącej linii kolejowej nr 250	Tor 501 km ist. ok. 26+360 - 27+100	0,740 km
		Tor 502 km ist. ok. 26+360 - 27+100	
3	Budowa nowej linii kolejowej między Gdynia Chylonia-Gdynia Port Oksywie	Tor PKA 301 Rz 1 (km ist. ok. 26+475 LK 250) – Rlj Pog 01 (km ist. ok. 6+680 LK 228)	7,700 km (wzdłuż toru PKA 302)
		Tor PKA 302 Rz 27 (km ist. ok. 26+360 LK 250) – km ist. ok. 11+350 LK 228	
		Tor 502 LK 250 Rz 27 (km ist. ok. 26+360 LK 250) – km ist. ok. 27+100 (LK 250)	

Lp.	Zakres Inwestycji	Kilometraż	Długość linii kolejowej
		Tor PKA 003	Rz Oks 6 (km ist. ok. 10+730 LK 228) – km ist. ok 11+350 LK 228
		Tor nr 1 LK228	km ist. ok. 6+400 LK228 – km ist. ok 11+350 LK 228
4	Budowa nowej linii kolejowej między Gdynia Pogórze-Mosty Zachód	Tor PKA 801	RKPD Pog13 (km ist. ok 7+200 LK 228) – km projektowany 8+525
		Tor PKA 802	Rz Pog12 (km ist. 7+130 LK 228) – km projektowany 8+525
		Tor PKA 803	Rz Lot_3 (km projektowany 3+975 PKA 801) – km 0+260
			8,525 km (wzdłuż toru PKA 801)

Źródło: Raport oos

Objaśnienia:

Rz – rozjazd zwyczajny

Rlj Pog – rozjazd łukowany jednostronny Pogórze

Rz OKS – rozjazd zwyczajny Oksywie

RKPD Pog – rozjazd krzyżowy podówny Pogórze

Rz Pog – rozjazd zwyczajny Pogórze

Rz Lot – rozjazd zwyczajny Lotnisko

Docelowe parametry przedsięwzięcia:

- Kod ruchu wg TSI: P3/F1;
- Prędkość konstrukcyjna: 120-200 [km/h] (zakładana prędkość od 80-120 [km/h]);
- Minimalna długość użyteczna torów głównych zasadniczych i co najmniej jednego toru głównego dodatkowego: 225 m;
- Maksymalna długość krawędzi peronowej 200 m;
- Skrajnia budowli: GPL-2. Za zgodą zarządcy infrastruktury skrajnia może być zmniejszona, lecz zgodna z przyjętym kodem ruchu według TSI;
- Szyny 49E1 i 60E1, podkłady strunobetonowe PS-94.

Nawierzchnia torów

Wszystkie tory projektuje się jako tor bezстыkowy. Przewiduje się zastosowanie wyłącznie nowych materiałów. Rozjazdy i skrzyżowania torów będą odpowiadać typom szyn leżących w torach i standardom konstrukcyjnym nawierzchni dla poszczególnych klas torów. Dobór rozjazdów uzależniony będzie od pożądanego prędkości na kierunku zwrotny.

Projektowane podtorze zapewni wymaganą wytrzymałość, a jego wymiary będą odpowiadać kategorii linii oraz umożliwią mechanizację robót torowych. Kształt torowiska zachowa niezmienność na skutek oddziaływań klimatycznych i eksploatacyjnych. Koronę torowiska zaprojektowano ze spadkiem poprzecznym 5%.

W rejonie stwierdzonych na podstawie badań geologicznych, słabych gruntów konieczne będzie zaprojektowanie wzmocnienia podtorza.

Zestawienie rozbieranej nawierzchni:

Jednostki	m
Szlak Gdynia Chylonia-Gdynia Pogórze	800.51
Stacja Gdynia Pogórze	2241.69
Szlak Gdynia Pogórze- Gdynia Port Oksywie	2764.92
Stacja Gdynia Port Oksywie	2554.16
Szlak Gdynia Pogórze-Gdynia Lotnisko	3351.76

Jednostki	m
SUMA	11713.04

Zestawienie rozjazdów do rozbiórki:

Lokalizacja	Ilość	Suma
Szlak Gdynia Chylonia-Gdynia Pogórze	2	13
Stacja Gdynia Pogórze	5	
Stacja Gdynia Port Oksywie	5	
Szlak Gdynia Pogórze-Gdynia Lotnisko	1	

Podtorze

Projektowane podtorze zapewni wymaganą wytrzymałość, a jego wymiary będą odpowiadać kategorii linii oraz umożliwią mechanizację robót torowych. Kształt torowiska zachowa niezmiennosc na skutek oddziaływań klimatycznych i eksploatacyjnych. Koronę torowiska zaprojektowano ze spadkiem poprzecznym 5%.

Podkłady drewniane, z uwagi na przekroczoną żywotność, zostaną zastąpione betonowymi. Na całym odcinku przewiduje się zastosowanie podkładów strunobetonowych. Na obiektach inżynierskich i w rejonie podpór pod wiaduktami, przewiduje się zastosowanie odbojnic mocowanych do podkładów. W torach szlakowych i głównych przewiduje się zastosowanie podsypki tłuczniowej klasy I gatunku 1, jak również dopuszcza się możliwość wykorzystania podsypki oczyszczonej (z recyklingu) – odzyskanej z torów głównych zasadniczych i szlakowych.

W rejonie stwierdzonych na podstawie badań geologicznych, słabych gruntów konieczne będzie zaprojektowanie wzmocnienia podtorza.

Uwzględniając wymagania dotyczące wytrzymałości podtorza, stabilności mechanicznej gruntów na stykach warstw, jak również odporności na mróz na obecnym etapie inwestycji przyjęto ujednoczoną warstwę ochronną z niesortu grubości 0,30 m. Szczegółowy projekt podtorza zostanie określony, po wykonaniu kompletu badań geologicznych grubość warstwy ochronnej. Warstwa ochronna układana będzie na przygotowanym – wyprofilowanym i zagęszczonym podłożu, na którym na całej szerokości ułożona będzie geowłóknina.

Odwodnienie

Dla zapewnienia odpływu wód opadowych i roztopowych z nawierzchni torowej, torowisko projektuje się z pochyleniem poprzecznym o wartości 5%. Na szlakach we wszystkich przekopach i przy nasypach o wysokości do 0,6 m oraz przy nasypach wyższych, gdzie będzie konieczność przeprowadzenia wody napływającej, odprowadzenie wody zapewnione będzie poprzez budowę rowów bocznych ziemnych lub umocnionych. W pozostałych miejscach przy nasypach o wysokości ponad 0,6 m nie przewiduje się budowy rowów.

Na stacjach i przystankach osobowych odprowadzenie wody zapewnione będzie głównie poprzez budowę sieci odwodnienia wgłębnej w postaci drenaży i drenokolektorów, którymi woda spływać będzie do odbiorników za pomocą zbieraczy.

Na system odwodnienia przedmiotowego odcinka składają się również rowy istniejące. Z uwagi na fakt, iż znaczna część rowów jest zarośnięta przez drzewa i krzewy, w ramach realizacji inwestycji przewiduje się ich udrożnienie, oczyszczenie oraz wyprofilowanie.

Wody opadowe będą odprowadzane do rowów kolejowych lub istniejących cieków. Na etapie opracowania projektu budowlanego dopuszcza się możliwość zaprojektowania zbiorników infiltracyjnych lub retencyjno-infiltracyjnych biorąc pod uwagę min.: badania geologiczne,

uwarunkowania środowiskowe, ochronę środowiska gruntowo-wodnego, bezpieczeństwo dla pobliskich budowli, warunki korzystania z wód regionu wodnego, plany zarządzania ryzykiem powodziowym, plany przeciwdziałania suszy.

Zaprojektowane rozwiązania pozwolą na zatrzymanie lub spowolnienie spływu wody opadowej z terenu kolejowego, a pośrednio z terenu zlewni.

Obiekty obsługi podróżnych

Zakres inwestycji zakłada prace modernizacyjne, w skład których wchodzi nowe perony wraz z kompletnym wyposażeniem w elementy małej architektury oraz informacje pasażerskie.

Planuje się wymienione poniżej stacje/przystanki (nadane nazwy należy traktować jako robocze):

- Stacja Gdynia Pogórze (w km LK228_tor 1 ok. 0+625 – 0+825) – budowa nowego peronu dwukrawędziowego (peron 1) o długości 200 m, z małą architekturą i oznakowaniem stałym zgodnym z obowiązującymi normami. Dojście do peronu zostanie zrealizowane poprzez budowę kładki nad torami.

- P.O. Gdynia Obłuże (Centrum) (w km LK228_tor 1 ok. 2+281 – 2+481) – budowa nowego peronu dwukrawędziowego (peron 1) o długości 200 m, z małą architekturą i oznakowaniem stałym zgodnym z obowiązującymi normami. Dojście do peronu zostanie zrealizowane poprzez przejście pod torami.

- P.O. Gdynia Obłuże (w km LK228_tor 1 ok. 3+239 – 3+439) - budowa nowego peronu dwukrawędziowego (peron 1) o długości 200 m, z małą architekturą i oznakowaniem stałym zgodnym z obowiązującymi normami. Dojście do peronu zostanie zrealizowane poprzez przejście pod torami.

- Stacja Gdynia Port Oksywie (w km LK228_tor 1 ok. 4+678 – 4+878) – rozbiórka pozostałości po istniejących peronach i budowa nowych peronów jedno i dwukrawędziowego (peron 1 i peron 2), o długości 200 m każdy, z małą architekturą i oznakowaniem stałym zgodnym z obowiązującymi normami. Dojście do peronu 1 będzie realizowane poprzez przejście na poziomie szyn (przecięcie dwóch torów) przez rampę. Dojście do peronu 2 będzie realizowane z poziomu chodnika.

- P.O. Gdynia Obłuże Leśne (w km PKA 801 ok. 0+305 – 0+505) – budowa dwóch nowych peronów jednokrawędziowych (peron 1 i peron 2), o długości 200 m każdy, z małą architekturą i oznakowaniem stałym zgodnym z obowiązującymi normami. Dojście do peronów będzie realizowane przez schody od czoła peronów od strony wiaduktu kolejowego.

- P.O. Gdynia Obłuże Górne (w km PKA 801 ok. 1+993 – 2+193) – budowa dwóch nowych peronów jednokrawędziowych (peron 1 i peron 2), o długości 200 m każdy, z małą architekturą i oznakowaniem stałym zgodnym z obowiązującymi normami. Dojście do peronów będzie realizowane przez kładkę nad torami.

- P.O. Gdynia Lotnisko (w km PKA 801 ok. 3+125 – 2+325) - budowa nowego peronu dwukrawędziowego (peron 1) o długości 200 m, z małą architekturą i oznakowaniem stałym zgodnym z obowiązującymi normami. Dojście do peronu zostanie zrealizowane poprzez przejście pod torami.

- P.O. Gdynia Kosakowo Szkoła (w km PKA 801 ok. 4+791 – 4+991) - budowa nowego peronu dwukrawędziowego (peron 1) o długości 200 m, z małą architekturą i oznakowaniem stałym zgodnym z obowiązującymi normami. Dojście do peronu zostanie zrealizowane poprzez przejście pod torami.

- P.O. Gdynia Kosakowo (w km PKA 801 ok. 5+660 – 5+860) - budowa nowego peronu dwukrawędziowego (peron 1) o długości 200 m, z małą architekturą i oznakowaniem stałym zgodnym z obowiązującymi normami. Dojście do peronu zostanie zrealizowane poprzez kładkę nad torami.

- P.O. Gdynia Pierwoszytno (w km PKA 801 ok. 5+660 – 5+860 - budowa nowego peronu dwukrawędziowego (peron 1) o długości 200 m, z małą architekturą i oznakowaniem stałym zgodnym z obowiązującymi normami. Dojście do peronu zostanie zrealizowane poprzez przejście pod torami.

Dodatkowe obiekty tylko w wariantach W2 i W5:

- P.O. Gdynia Mosty Zachód - budowa dwóch nowych peronów jednokrawędziowych (peron 1 i peron 2) o długości 200 m każdy, z małą architekturą i oznakowaniem stałym zgodnym z obowiązującymi normami. Dojście do peronu będzie realizowane przez przejście w poziomie szyn przez tory zabezpieczone labiryntami, przez rampę.

Obiekty kubaturowe

Przewiduje się także nowy system zdalnego sterowania ruchem obejmujący dotychczasowe i nowe okręgi nastawcze. W związku z powyższym przewidywane są nowe obiekty kubaturowe niezbędne dla obsługi prowadzenia ruchu kolejowego, tj.:

- budynek nastawni LCS Pogórze,
- zestawy kontenerów na urządzenia w pozostałych lokalizacjach.

Lp.	Lokalizacja/stacja	Nowe obiekty kubaturowe	Wariant
1	Gdynia Pogórze	Budynek LCS zlokalizowany na działce nr 51 gmina Gdynia, obręb Śródmieście km około 1+200	W2
3	Gdynia Port Oksywie	Kontenery na urządzenia km 11+180	W2
4	Gdynia Lotnisko	Kontenery na urządzenia km 4+100 – nowa linia	W2
5	Mosty Zachód	Kontenery na urządzenia km 8+250 – nowa linia	W2

Budynek LCS

W ramach przedsięwzięcia powstanie nowy budynek dla potrzeb nastawni LCS na stacji Gdynia Pogórze. Zakładane są 3-4 stanowiska obsługi urządzeń stacyjnych i przejazdowych, wraz z m.in. z pomieszczeniami socjalnymi dla personelu i pomieszczeniami technicznymi na urządzenia. Dokładna kubatura obiektu zostanie określona przy sporządzaniu projektu architektoniczno-budowlanego. Budynek będzie wyposażony w przyłącza wodno – kanalizacyjne, energetyczny i teletechniczne.

W pozostałych lokalizacjach, wymienionych w tabeli, przewiduje się obiekty kontenerowe, o konstrukcji monolitycznej żelbetowej, złożone z trzech lub czterech modułów postawionych obok siebie. Obiekty będą przykryte dwuspadowym lub czterospadowym dachem w nawiązaniu do historycznych budynków kolejowych na tej linii.

W ramach inwestycji przewiduje się rozbiórke następujących obiektów budowlanych:

- budynki mieszkalne jednorodzinne i gospodarcze położone w pobliżu istniejących linii kolejowych (okolice ulic: Żwirowej, Kowalskiej, Ślusarskiej);
- budynek mieszkalny jednorodzinny i budynki gospodarcze położone w pobliżu istniejącej linii kolejowej przy ul. Piaskowej;
- budynki gospodarcze, wiaty kontenerowe parterowe zlokalizowane w Gdyni przy ul. Kwiatkowskiego;
- budynki gospodarcze, magazynowe, zlokalizowane w Gdyni przy ul. Handlowej;
- budynki gospodarcze, parterowe zlokalizowane w Gdyni w okolicy ul. Skrajnej;
- ogródki działkowe oraz zespół zabudowy garaży zlokalizowane w Gdyni w okolicy ul. Boisko oraz ul. J. Unruka;

- zespół zabudowań gospodarczych,
- droga wewnętrzna Elektrociepłownia Gdynia;
- budynek mieszkalny jednorodzinny wraz z budynkami gospodarczymi położony w okolicy ul. Czereśniowej, gmina Kosakowo.

Obiekty inżynierskie będą budowane/modernizowane w związku z:

- budową bezkolizyjnej dwutorowej linii PKA z przejściem górą nad torem 501 linii 250 i nad linią 202 (równolegle do istniejącej linii kolejowej nr 723) do projektowanej stacji Gdynia Pogórze;
- budową układu torowego włączającego się w rejonie Gdynia GPF w stan projektu współistniejącego Gdynia Port, wzdłuż linii kolejowej nr 228;
- przebudową toru linii kolejowej nr 228 oraz budową toru PKA między nową stacją Gdynia Pogórze, a przebudowywaną stacją Gdynia Port Oksywie;
- budową stacji Gdynia Pogórze wraz z zapewnieniem połączenia z bocznicą wojskową, przecinającą ulicę Pucką;
- budową dwóch nowych przystanków osobowych Gdynia Obłuże Centrum oraz Gdynia Obłuże z peronami wyspowymi o długości 200m;
- przebudową stacji Gdynia Port Oksywie;
- budową dwóch nowych torów PKA nr 801 i 802 odgałęziających się od linii kolejowej nr 228 w rejonie nowego przystanku osobowego Gdynia Pogórze;
- budową nowego przystanku Gdynia Obłuże Leśne (Wiadukt) przed ulicą Unruga;
- budową dwóch nowych peronów jednokrawędziowych Gdynia Obłuże Górne przed istniejącym wiaduktem drogowym wzdłuż ulicy Dąbka;
- budową stacji Gdynia Lotnisko z jednym peronem wyspowym i jednym torem odstawczym;
- budową nowych przystanków osobowych Kosakowo Szkoła oraz Kosakowo z peronami wyspowymi przebiegająca wzdłuż ulicy Żeromskiego, następnie przecinając ulicę Żeromskiego i kierując po wschodniej stronie projektowanej Obwodnicy Pierwoszyna;
- budową stacji Mosty Zachód z dwoma peronami jednokrawędziowymi, zlokalizowaną po południowej stronie ulicy Rumskiej.

Projektowane lub modernizowane obiekty inżynierskie:

Lp.	Kilometraż	Nr linii	Obiekt	przeszkoda	Zakres prac	Uzasadnienie/uwagi	projektowana konstrukcja	Wariant		
								W 2	W 2 bis	W5
1	0+212	PKA 301	mur oporowy	-	budowa	budowa układu torowego	konstrukcja monolityczna	+	+	+
2	0+212	PKA 302	mur oporowy	-	budowa	budowa układu torowego	konstrukcja monolityczna	+	+	+
3	0+365	PKA 301	wiadukt kolejowy	układ torowy	budowa	budowa nowego układu torowego	konstrukcja zespolona z jazdą górą	+	+	+
4	0+585	PKA 301	mur oporowy	-	budowa	budowa układu torowego	konstrukcja monolityczna	+	+	+
5	0+667	PKA 302	mur oporowy	-	budowa	budowa układu torowego	konstrukcja monolityczna	+	+	+
6	0+742	PKA 301	wiadukt kolejowy	układ drogowy- ul. Hutnicza	budowa	budowa nowego układu torowego	konstrukcja z dźwigarów obetonowanych	+	+	+
7	1+482	PKA 301	wiadukt kolejowy	układ torowy	budowa	budowa nowego układu torowego	konstrukcja stalowa ortotropowa,	+	+	+

Lp	Kilometraż	Nr linii	Obiekt	przez koda	Zakres prac	Uzasadnienie/ uwagi	projektowana konstrukcja	Wariant		
								W 2	W 2 bis	W5
							dźwigary skrzynkowe			
8	0+336	228 T1	przepust	ciąg pieszy	budowa	budowa ciągu pieszego	rama żelbetowa	+	+	+
9	0+442 (6+697 LK228)	228 T1	przepust	rów	rozbiórka i budowa nowego obiektu	przebudowa układu torowego	rama żelbetowa	+	+	+
10	0+638	228 T1	kładka nad torami	ciąg pieszy, p.o. Obłuz e Wiadu kt PKA	budowa	budowa układu torowego	konstrukcja stalowa	+	+	+
11	0+665 (6+905 LK228)	228T1	przepust	rów	przebudo wa	przebudowa układu torowego	rurowa	+	+	+
12	0+675	228T1	mur oporowy	-	budowa	budowa układu torowego	konstrukcja monolityczna	+	+	+
13	0+685 (6+910 LK228)	228 T1	kładka technologic zna		przebudo wa	przebudowa układu torowego	konstrukcja stalowa	+	+	+
14	0+704	228T1	mur oporowy	-	budowa	budowa układu torowego	konstrukcja monolityczna	+	+	+
15	1+980	PKA 301	wiadukt kolejowy	układ drogo wy (droga Czerw ona)	budowa	budowa układu torowego	konstrukcja zespółona z jazdą górą	+	+	+
16	2+452	PKA 302	wiadukt kolejowy	ul. Potaso wa, Pucka i Logist yczna	budowa	budowa układu torowego	konstrukcja stalowa ortotropowa, dźwigary skrzynkowe	+	+	+
17	2+457	PKA 301	wiadukt kolejowy	ul. Potaso wa, Pucka i Logist yczna	budowa	budowa układu torowego	konstrukcja stalowa ortotropowa, dźwigary skrzynkowe	+	+	+
18	1+827	228T1	mur oporowy	-	budowa	budowa układu torowego	konstrukcja monolityczna	+	+	+
19	2+428	LK 228 T1	przejście pod torami	ciąg pieszy, p.o. Obłuz e Centru m PKA	budowa	budowa nowego przystanku	rama żelbetowa, klatki schodowe - rama w kształcie litery "U", szyby windowe monolityczne	+	+	+
20	2+867	228T1	mur oporowy	-	budowa	budowa układu torowego	konstrukcja monolityczna	+	+	+
21	3+333	LK 228 T1	przejście pod torami	ciąg pieszy, p.o. Obłuz e PKA	budowa	budowa nowego przystanku	rama żelbetowa, klatki schodowe - rama w kształcie litery "U", szyby windowe monolityczne	+	+	+

Lp	Kilometraż	Nr linii	Obiekt	przeszkoda	Zakres prac	Uzasadnienie/uwagi	projektowana konstrukcja	Wariant		
								W 2	W 2 bis	W5
22	8+600	228 T1	wiadukt drogowy	układ torowy i drogowy	dobudowa	budowa przystanku osobowego	szyby windowe monolityczne	+	+	+
23	0+350	801 PKA	Mur oporowy	-	budowa	budowa peronów na nasypie	konstrukcja monolityczna	+	+	+
24	0+350	802 PKA	Mur oporowy	-	budowa	budowa peronów na nasypie	konstrukcja monolityczna	+	+	+
25	0+545	801 PKA	wiadukt kolejowy	ul. Urunga	przebudowa	uzyskanie parametrów eksploatacyjnych linii, spełnienie warunków technicznych i ST	konstrukcja z dźwigarów obetonowanych	+	+	+
26	1+791	801 PKA	mur oporowy	-	budowa	budowa układu torowego	konstrukcja monolityczna	+	+	+
27	1+944	802 PKA	mur oporowy	-	budowa	budowa układu torowego	konstrukcja monolityczna	+	+	+
28	2+033	801 PKA	wiadukt kolejowy	ul. Dąbka	budowa, konieczna koordynacja i dopasowanie do rozwiązań zawartych w dokumentacji realizowanej w ramach odrębnej inwestycji Miasta Gdynia	budowa nowego układu torowego	konstrukcja monolityczna ramowa, szyby windowe i schody monolityczne	+	+	+
29	2+151	801 PKA	mur oporowy	-	budowa	budowa układu torowego	konstrukcja monolityczna	+	+	+
30	2+211	801 PKA	przejście pod torami	ciąg pieszy, p.o. Obłuz Górne PKA	budowa	budowa nowego przystanku	rama żelbetowa, klatki schodowe - rama w kształcie litery "U", szyby windowe monolityczne	+	+	+
31	3+162	801 PKA	przejście pod torami	ciąg pieszy, p.o. Gdynia Lotnisko PKA	budowa	budowa nowego przystanku	rama żelbetowa, klatki schodowe - rama w kształcie litery "U", szyby windowe monolityczne	+	+	+
32	4+920	801 PKA	przejście pod torami	ciąg pieszy, p.o. Kosakowo Szkoła PKA	budowa	budowa nowego przystanku	rama żelbetowa, klatki schodowe - rama w kształcie litery "U", szyby	+	+	+

Lp	Kilometraż	Nr linii	Obiekt	przeszkoda	Zakres prac	Uzasadnienie/uwagi	projektowana konstrukcja	Wariant		
								W 2	W 2 bis	W5
							widowe monolityczne			
33	5+742	801 PKA	kładka nad torami	ciąg pieszy, p.o. Kosakowo PKA	budowa	budowa nowego przystanku	konstrukcja stalowa	+	+	+
34	5+780	801 PKA	mur oporowy		budowa	budowa nowego przystanku	konstrukcja monolityczna	+	+	+
35	6+193	801 PKA	tunel kolejowy mury oporowe	DW10 1	budowa	budowa układu torowego	konstrukcja monolityczna	+	+	+
							konstrukcja monolityczna	+	+	+
36	6+899	801 PKA	przejście pod torami	ciąg pieszy, p.o. Pierwszyna PKA	budowa	budowa nowego przystanku	rama żelbetowa, klatki schodowe - rama w kształcie litery "U", szyby widowe monolityczne	+	-	+
37	67+014	801 PKA	wiadukt kolejowy	obwodnica Pierwszyna	budowa	budowa nowego toru nr 1	konstrukcja z dźwigarów obetonowanych	+	-	+
38	7+014	802 PKA	wiadukt kolejowy	obwodnica Pierwszyna	budowa	budowa nowego toru nr 2	konstrukcja z dźwigarów obetonowanych	+	-	+
39	7+808	801 PKA	wiadukt kolejowy	ul. Rzemieślnicza	budowa	budowa nowego układu torowego	konstrukcja z dźwigarów obetonowanych	+	-	+
			mury oporowe				konstrukcja monolityczna	+	-	+

W ramach realizacji niniejszej inwestycji na wszystkich obiektach będzie zachowana skrajnia GPL-2 (P1) i strefa bezpieczna. Wszystkie obiekty będą posiadały nośność zgodnie z klasyfikacją linii P3 i F1 oraz parametry użytkowe spełniające aktualne przepisy.

W zakresie branży drogowej przewidziano następujący zakres prac:

- 1) Likwidacja przejazdu w ciągu ul. Północnej w Gdyni:
 - a) powiązanie z inwestycją na LK202,
- 2) Przebudowa układu drogowego z uwagi na zamknięcie ul. Piaskowej w Gdyni;
- 3) Przebudowa przejazdu do PGE Energia Ciepła (Oddział Wybrzeże):
 - a) rozbiórka istniejącej nawierzchni na przejeździe i zabudowa nowej nawierzchni,
- 4) Budowa węzła integracyjnego przy stacji Gdynia Pogórze:
 - a) założenia węzła integracyjnego wraz z budową ciągu pieszo-rowerowego do ul. Kontenerowej oraz w kierunku głównej bramy elektrociepłowni (po południowej stronie torów),
 - b) lokalizacja torów oraz peronu wymuszają zmianę lokalizacji kładki nad torami na dojściu do peronu,
- 5) Budowa dojazdu i dojść do p.o. Gdynia Obłuże (Centrum):
 - a) budowa węzła integracyjnego,
 - b) dojście do peronu przejściem podziemnym,

- 6) Budowa dojazdu i dojść do p.o. Obłuże wraz z lokalną przebudową ul. Śmidowicza,
- 7) Budowa węzła integracyjnego:
 - a) budowa przejścia podziemnego na dojściu do peronu,
- 8) Przebudowa przejazdu prowadzącego na tereny wojskowe,
- 9) Przebudowa przejazdu do Stoczni Marynarki Wojennej,
- 10) Budowa dojść do p.o. Gdynia Oksywie wraz z lokalną przebudową ul. Śmidowicza,
- 11) Budowa dojść do p.o. Gdynia Obłuże Leśne:
 - a) budowa dojść pieszych łączących istniejący chodnik zlokalizowany przy ul. Unruga ze schodami prowadzącymi na perony umiejscowione na wysokim nasypie,
- 12) Budowa dojść i dojazdu do p.o. Gdynia Obłuże Górne:
 - a) projekt zakłada lokalizację parkingu wskazaną w projekcie MPZP części obrębu Pogórze w Gminie Kosakowo w rejonie ul. Derdowskiego na terenie 37-KP. Projekt zapewnia skomunikowanie piesze, rowerowe i kołowe parkingu z ul. Derdowskiego poprzez ulicę zlokalizowaną na terenie 05-KDL,
 - b) dojście do peronu realizowane będzie czołowo z jego obu stron: zejście z projektowanego wiaduktu na ul. Dąbka oraz dojście od strony parkingu oraz od ul. gen. W. Andersa, z kierunku ogródków działkowych zlokalizowanych po południowej stronie,
 - c) na projektowanym parkingu planuje się zabezpieczenie 3 miejsc dla osób niepełnosprawnych, 4 miejsca typu K&R i 3 miejsca na postój TAXI – parking wg odrębnego finansowania,
- 13) Budowa przejazdu w km 2+851,36 PKA (tor 801) na tereny wojskowe:
 - a) zabudowa nawierzchni przejazdowej z płyt CBP,
 - b) budowa jezdni bitumicznej na przejeździe o szer. 5,5m,
- 14) Budowa dojść do p.o. Gdynia Lotnisko:
 - a) budowa dojść pieszych łączących istniejący chodnik z przejściem podziemnym prowadzącym na peron,
- 15) Budowa przejazdu w km 3+681,90 PKA (tor 801) na tereny wojskowe:
 - a) zabudowa nawierzchni przejazdowej z płyt CBP, b) budowa jezdni bitumicznej na przejeździe o szer. 5,5 m,
- 16) Budowa dojść do p.o. Kosakowo Szkoła:
 - a) na dojściu do peronu planuje się budowę przejścia podziemnego,
 - b) przewiduje się budowę ciągu pieszo-rowerowego od ul. Derdowskiego w kierunku peronów, projekt jest powiązany z przebudowaną ul. Derdowskiego,
 - c) projektowany układ pozwala docelowo na skomunikowanie pieszo-rowerowe peronów z działką 125/2, na której planowana jest budowa Lidla,
- 17) Budowa dojść i dojazdu do p.o. Kosakowo:
 - a) na dojściu do peronu planuje się budowę kładki,
 - b) projekt powiązany jest z inwestycją Gminy Kosakowo – budowa Obwodnicy Pierwoszyna,
 - c) planowane dojście piesze do kładki oraz odcinek ścieżki rowerowej do projektowanego parkingu P&R (wg odrębnego finansowania) dowiązано do chodnika i ścieżki rowerowej z Obwodnicy Pierwoszyna,
 - d) zaprojektowano zjazd z Obwodnicy Pierwoszyna na potrzeby planowanego parkingu P&R (137 miejsc postojowych, w tym 3 miejsca postojowe dla osób niepełnosprawnych) – częściowo wg odrębnego finansowania,
- 18) Budowa dojść i dojazdu do p.o. Pierwoszyno:
 - a) przystanek PKA zlokalizowany jest w pobliżu inwestycji Gminy Kosakowo – Obwodnica Pierwoszyna,
 - b) dojazd do przystanku realizowany będzie od strony ul. Rumskiej,

- c) budowa ciągów pieszo-rowerowych na odcinku od dojścia do peronu do planowanego skrzyżowania (typu rondo) Obwodnicy Pierwoszyna z ul. Rumską oraz w kierunku Pierwoszyna (w kierunku wschodnim),
 - d) dojście do peronu w postaci przejścia podziemnego,
 - e) budowa parkingu P&R (78 miejsc postojowych, w tym 3 miejsca postojowe dla osób niepełnosprawnych, i 3 miejsca dla postoju K&R) – częściowo wg odrębnego finansowania,
 - f) na dojściu do peronu budowa parkingu B&R w postaci wiaty rowerowej,
- 19) Przebudowa fragmentu ul. Rzemieśniczej wraz z połączeniem ul. Astrowej z ul. Rzemieśniczą:
- a) przebudowa ul. Rzemieśniczej związana z budową wiaduktu kolejowego i koniecznością uzyskania skrajni drogowej, planowany zakres przebudowy – po ok. 50 m od wiaduktu kolejowego, planowane pochylenie niwelety jezdni – do 6%, przebudowa jezdni o szer. 7,0 m wraz z chodnikiem szer. 2,5 m oraz opaską szer. 0,5 m,
 - b) planuje się budowę muru oporowego wzdłuż przebudowywanego odcinka ul. Rzemieśniczej,
 - c) budowa ulicy łączącej ul. Astrową z ul. Rzemieśniczą ze względu na brak możliwości podłączenia ul. Astrowej z ul. Rumską (budowa wiaduktu kolejowego nie jest możliwa ze względu na wysokościowe położenie projektowanych torów kolejowych),
- 20) Budowa dojść i dojazdu do p.o. Mosty Zachód:
- a) przystanek Mosty Zachód zlokalizowany jest w sąsiedztwie skrzyżowania ul. Rumskiej i ul. Złote Piaski,
 - b) dojście do przystanku Mosty Zachód zostało powiązane z inwestycją Gminy Kosakowo, która planuje przebudowę ul. Złote Piaski i ul. Aloesowej,
 - c) dojście do peronów realizowane będzie przez przejście w poziomie szyn, zabezpieczone labiryntami oraz dalej – poprzez rampy (pochylenie $\leq 6\%$),
 - d) przy przystanku planuje się budowę małego P&R (38 miejsc postojowych, w tym 3 miejsca postojowe dla osób niepełnosprawnych), wjazd na parking od strony ul. Rumskiej,
 - e) przy dojściu do peronów planuje się budowę parkingu B&R w postaci wiaty rowerowej.

Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

W ramach Inwestycji przewiduje się zabudowę nowej nastawni Gdynia Pogórze służącej do obsługi nowobudowanych posterunków i szlaków.

Prace modernizacyjne w zakresie sieci trakcyjnej obejmują:

- budowę nowych konstrukcji wsporczych na fundamentach palowych;
- przebudowę istniejącej sieci trakcyjnej Gdynia Chylonia na styku linii 250, 202 i 723 celem dostosowania do nowego układu torowego;
- budowę sieci jezdnej typu YC150-2CS150 w torach:
 - szlakowych oraz głównych zasadniczych na przystankach osobowych linii kolejowej PKA,
 - szlakowych oraz głównych zasadniczych na przystankach osobowych linii kolejowej nr 228,
 - głównych zasadniczych na stacji Gdynia Port Oksywie linii kolejowej nr 228,
- budowę sieci jezdnej typu C120-2C w torach:
 - głównych dodatkowych na stacji Gdynia Port Oksywie linii kolejowej nr 228,

- przejściach rozjazdowych torów szlakowych linii kolejowej PKA oraz linii kolejowej nr 228,
- budowę sieci jezdnej typu C95-C w torach:
 - bocznych na stacji Gdynia Port Oksywie linii kolejowej nr 228,
 - bocznych na linii kolejowej PKA,
- budowę ochrony przeciwporażeniowej sieci trakcyjnej (uszynienie grupowe otwarte),
- budowę systemu sterowania odłącznikami sieci trakcyjnej.

W ramach inwestycji przewiduje się zabudowę sieci trakcyjnej typu YC150-2CS150 (lub typu YC150- 2CM150 – sieć tożsama z przewodami jezdnyymi z miedzi magnezowej) w torach szlakowych oraz głównych zasadniczych na stacjach i typu C120-2C w torach głównych dodatkowych oraz rozjazdach torów głównych zasadniczych, a także sieć typu C95-C w torach bocznych stacji i pozostałych drogach rozjazdowych.

Przewiduje się podwieszenie sieci trakcyjnej na wysięgach rurowych. Dla torów szlakowych i głównych zasadniczych przewiduje się podwieszenia z wykorzystaniem ramion odciągowych typu lekkiego, a dla sieci torów dodatkowych i przejść rozjazdowych oraz torów bocznych podwieszenia z ramionami typu ciężkiego. Wysokość zawieszenia przewodów jezdnych 5,60 m ponad powierzchnią toczną szyn. Za elementy sekcjonowania przyjmuje się izolowane przęsła naprężenia oraz izolatory sekcyjne. Jako urządzenia łączeniowe na elementach sekcjonowania przewiduje się zastosowanie rozłączników i odłączników sekcyjnych. Nowe konstrukcje wsporcze przewiduje się posadzić na fundamentach palowych lub w uzasadnionych przypadkach na fundamentach blokowych. Do kotwieni sieci zakłada się wykorzystanie urządzeń bezciężarowych lub kotwieni ciężarowych z rolkami szeregowymi i ciężarami polimero-betonowymi. Jako ochronę przeciwporażeniową przewiduje się zastosowanie uszynienia grupowego otwartego z liną AFL6-120 zamontowaną na wysięgach „nad siecią trakcyjną”, z wykorzystaniem ograniczników niskonapięciowych. Dla konstrukcji na fundamentach palowych przewiduje się stosowanie uziomów prętowych. Przewiduje się budowę ochrony przeciwprzebieciowej w postaci odgromników rożkowych.

Inwestycja zakłada elektryfikację przebudowanej na dwutorową linii 228 na odcinku od nowej stacji Gdynia Pogórze do stacji Gdynia Port Oksywie. Przewiduje się również budowę dwutorowego odcinka między stacją Gdynia Chylonia a stacją Gdynia Pogórze wzdłuż torów istniejącej linii 723 oraz jego elektryfikację, jak również budowę nowego dwutorowego odcinka linii kolejowej między stacją Gdynia Pogórze a miejscowością Mosty Zachód wraz z jej elektryfikacją.

Elektroenergetyka

Nie przewiduje się budowy nowych odcinków Linii Potrzeb Nietrakcyjnych ze względu na mocno zurbanizowany charakter terenu inwestycji i wysoki koszt jej ewentualnej budowy, który jest nieuzasadniony ekonomicznie. System zasilania projektowanych urządzeń elektroenergetyki nietrakcyjnej przewiduje się oprzeć na przyłączach kablowych z istniejącej sieci elektroenergetycznej lokalnego operatora systemu dystrybucyjnego, którym są na terenie inwestycji PGE Energetyka Kolejowa S.A. oraz Energa Operator S.A.

Zgodnie z zakresem robót przewiduje się zabudowę instalacji elektrycznego ogrzewania rozjazdów (EOR) w lokalizacji: Chylonia, Gdynia Pogórze PKA, Gdynia Port Oksywie PKA, Gdynia Lotnisko PKA, Mosty Zachód PKA.

Do obiektów którym należy zapewnić zasilanie wliczają się:

- urządzenia telekomunikacyjne na stacjach i szlakach kolejowych (urządzenia systemu dynamicznej informacji pasażerskiej, infokioski, monitoring wizyjny, system rozgłaszania i wskazania czasu, szafy i kontenery z aparaturą itp.);

- urządzenia automatyki kolejowej służące sterowaniu ruchem kolejowym (SRK) takie jak kontenery samoczynnej blokady liniowej SBL, kontenery i szafy przejazdowe;
- windy, oświetlenie zewnętrzne terenu, instalacje w przejściach podziemnych, na kładkach dla pieszych, urządzenia przejazdowe, ogrzewanie rozjazdów, przepompownie itp.;
- obiekty kubaturowe służące prowadzeniu ruchu (budynek LCS) wraz z instalacjami, kontenery techniczne.

Telekomunikacja

Proponowane do zabudowy systemy i urządzenia telekomunikacyjne (system kolejowej łączności przewodowej wraz z systemem teletransmisji SDH/MPLS-TP) będą: umożliwiać współpracę z Systemem Ewidencjonowania Pracy Eksploatacyjnej (SEPE), przekazywać dane o pociągach (PIP), umożliwiać przekazywanie informacji do Centrów Utrzymania i Diagnostyki (CUID), itp. Ponadto przyjmuje się, że systemy i urządzenia telekomunikacyjne będą jednolite na całym obszarze przedmiotowego odcinka linii kolejowej. Jednolitość systemów jest również korzystna ze względu na:

- łatwiejsze utrzymanie i konserwację urządzeń;
- krótsze szkolenie pracowników obsługi;
- ekonomiczne magazynowanie części zamiennych, itd.

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

2.1 na etapie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia:

- 2.1.1. zaplecza budowy oraz bazy materiałowo sprzętowe lokalizować w pierwszej kolejności na terenach kolejowych, przekształconych antropogenicznie, stosując zasadę minimalizacji zajęcia terenu;
- 2.1.2. zaplecza budowy zlokalizować poza obszarami podmokłymi, poza dolinami rzek, z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni;
- 2.1.3. zapewnić swobodny przepływ wód w rzece w trakcie prowadzenia prac;
- 2.1.4. zabezpieczyć przed zanieczyszczeniami wody rzeki Chylonki, w trakcie wykonywania robót budowlanych. Podczas prac nad rzeką stosować zabezpieczenia w postaci np. siatek, desek w celu zabezpieczenia rzeki przed przedostawaniem się do niej odpadów;
- 2.1.5. miejsca tankowania pojazdów wyposażyć w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw;
- 2.1.6. tankowanie maszyn i pojazdów pracujących na terenie planowanego przedsięwzięcia prowadzić na utwardzonym podłożu (np. płyty betonowe);
- 2.1.7. zapewnić drożność rowów odwodnieniowych oraz innych elementów odwodnienia;
- 2.1.8. systematycznie oczyszczać przepusty;
- 2.1.9. 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;
- 2.1.10. do czyszczenia torowiska stosować środki ochrony roślin biodegradowalne;

- 2.1.11. prace budowlane prowadzić na terenie podlegającym ochronie akustycznej w godzinach dziennych 6:00-22:00, o ile stosowana technologia prac na to pozwala. W przypadku prac inwestycyjnych, prowadzonych z dala od zabudowy podlegającej ochronie akustycznej, wszelkie czynności techniczne i technologiczne można prowadzić przez całą dobę;
- 2.1.12. wycinkę drzew i krzewów kolidujących z realizacją planowanego przedsięwzięcia przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym w terminie od 1 marca do 31 sierpnia. Dopuszcza się przeprowadzenie wycinki w okresie lęgowym, lecz po uprzednim potwierdzeniu przez specjalistę ornitologa braku lęgów gatunków chronionych. Kontrolę zajęcia siedlisk przeprowadzić należy nie wcześniej niż 2-3 dni przed wycięciem danego okazu. W przypadku wykrycia lęgów gatunków chronionych należy zaprzestać wycinki do czasu stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wyprowadzenia młodych z gniazda;
- 2.1.13. drzewa i krzewy, nieprzeznaczone do wycinki, istniejące w obrębie prowadzonych prac, zabezpieczyć poprzez:
- odeskowanie lub owinięcie pnia materiałami jutowymi, matami słomianymi do wysokości nie mniej niż 150 cm; dolna część desek powinna opierać się na podłożu, a nie na pniu czy przyporach korzeniowych; oszalowanie deskowe należy opasać taśmą bądź drutem, deski powinny ściśle przylegać do pnia; wykluczone jest przybijanie desek do pnia drzewa za pomocą gwoździ; ewentualne obłamania gałęzi natychmiast przycinać i miejsca uszkodzone zabezpieczać środkami zapobiegającymi rozwojowi patogenów;
 - w obrębie bryły korzeniowej drzewa prace prowadzić ręcznie;
 - podlewać drzewa w okresie długotrwałej suszy lub podczas prac budowlanych polegających na głębokich wykopach, mogących powodować przesuszenie korzeni;
- 2.1.14. w czasie wykonywania prac ziemnych w bezpośrednim sąsiedztwie pomnika przyrody, należy przed rozpoczęciem prac odpowiednio go zabezpieczyć, np. poprzez oszalowanie pni deskami lub obłożenie matami ze słomy. Deski lub maty powinny przylegać do pnia jak największą powierzchnią. Ich wysokość winna wynosić 1 – 2 m (w zależności od parametrów zabezpieczanego drzewa), najlepiej by sięgały pierwszych gałęzi bocznych. Deski i maty należy zamocować za pomocą opaski z drutu lub taśmą. Opaski stosować minimum trzy na pniu, co 0,4 – 0,6 m. W miejscu, gdzie płaszczyzna desek nie przylega do pnia, powstałą przestrzeń między pniem, a deskami należy wypełnić np. zużytymi oponami. Dolna część zabezpieczenia powinna być obsypana ziemią. Nie należy obsypywać ziemią pni drzew ponad szyjkę korzeniową (maksymalnie 0,2 – 0,3 m ponad pierwotny poziom terenu). Po zakończeniu robót wykonać demontaż zabezpieczeń;
- 2.1.15. Płat siedliska Grąd subatlantycki *Stellario – Carpinetum* – 9160 zlokalizowany w km 2+510 wg km linii PKA 801 właściwie zabezpieczyć poprzez wykonanie przez nadzór przyrodniczy trwałego, widocznego oznaczenia granicy siedliska od strony terenu inwestycji;
- 2.1.16. nie lokalizować w odległości minimalnej 20 m od płatu siedliska zaplecza budowy, miejsc magazynowania odpadów oraz dróg dojazdowych;
- 2.1.17. 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;
- 2.1.18. 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;

- 2.1.19. gniazda mrówek *Formica sp.* znajdujące się w poniżej wskazanych lokalizacjach, jako narażone na uszkodzenia podczas realizowanych prac, przenieść lub wygrodzić przez nadzór przyrodniczy:

LP	Wariant	Nr linii kolejowej	Kilometraż linii	Odległość od linii kolejowej [m]	Strona linii kolejowej	Nazwa łacińska i polska gatunku
1	W2	PKA 801	5+245	6	lewa	Formica s. str. sp czerwona mrówka leśna
2	W2	PKA 801	7+933	21	lewa	Formica rufa mrówka rudnica
3			7+943	4	prawa	Formica rufa mrówka rudnica

2.1.20. odpady, do których w przypadku kolei należą głównie: złom, tłuczeń kolejowy, drewniane podkłady zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi oraz gruz, beton i odpady materiałów ceramicznych, gromadzić selektywnie w miejscu do tego wyznaczonym, w sposób zabezpieczający przed niekontrolowanym uwalnianiem zanieczyszczeń do środowiska gruntowo – wodnego;

2.1.21. po zakończeniu prac ziemnych, przeprowadzić rekultywację całego terenu pasa roboczego w celu doprowadzenia tego terenu do stanu zbliżonego do pierwotnego;

2.1.22. zahumusować, obsiać mieszaniną traw skarpy nasypów oraz zastosować na części skarp krzewy okrywowe;

2.1.23. inwestycję realizować pod nadzorem przyrodniczym;

Nadzór przyrodniczy powinien obejmować:

- szkolenia dla pracowników nadzorujących budowę,
- wskazania ochronne w trakcie realizacji prac,
- kontrole placów budowy,
- nadzór nad wykonaniem oraz stanem i lokalizacją tymczasowych ogrodzeń ochronnych uniemożliwiających dostanie się płazów na plac budowy,
- nadzór nad wykonywaniem zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w zakresie przestrzegania ustawy o ochronie przyrody.

2.2 na etapie eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia:

2.2.1. w ramach rekompensaty za wycinkę drzew i krzewów wykonać:

- nasadzenia zastępcze drzew i krzewów w proporcji nie mniejszej niż 1:1;
- nasadzenia zlokalizować wzdłuż projektowanej inwestycji i/lub na terenach wytypowanych działek gminnych;
- nie stosować gatunków obcych geograficznie i siedliskowo oraz inwazyjnych gatunków drzew i krzewów;
- nasadzenia zieleni (drzewa i krzewy) pielęgnować, a utracone rośliny na bieżąco odtwarzać;

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:

- 3.1.1 w celu zapewnienia swobodnej migracji płazów i gadów w poprzek przebiegu linii kolejowej (przez torowisko) zaprojektować odstęp pomiędzy podsypką a stopką szyny (5 cm umożliwiające migrację) na całej długości modernizowanej i planowanej nowej linii nr 801 a w szczególności takie rozwiązanie należy wykonać na odcinkach

wyszczególnionych w poniższej tabeli:

Lp.	Wariant	Nr linii	Kilometraż
1	W2	301	1+300 do 1+800
2	W2	301	2+400 do 2+700
3	W2	228 1	0+200 do 0+400
4	W2	228 1	1+000 do 1+800
5	W2	228 1	4+150 do 4+700
6	W2	801	2+500 do 4+300
7	W2	801	6+200 do 6+600

- 3.1. odwodnienie zaprojektować z wykorzystaniem rowów trawiastych lub kanalizacją szczelną z wykorzystaniem płytkich korytek. Nie stosować korytek głębokich. Pochylenie skarp bocznych zaprojektować jako nie większe niż 1:1,5.
- 3.2. w przypadku wiat przystanków na peronach z elementów przezroczystych zastosować rozwiązania zwiększające widoczność tych obiektów, w celu ograniczenia rozbijania się o nie ptaków;
- 3.3. zaprojektować następujące ekrany akustyczne:

Nazwa zabezpieczenia	Linia kolejowa	Początek – koniec zabezpieczenia	Długość zabezpieczenia [m]	Wysokość zabezpieczenia [m]	Typ zabezpieczenia	Strona LK (L/P)
wariant W2, wariant W2 bis, wariant W5						
1	LK250 tor 502	26 322 26 388	66	3	pochłaniający	L
02a	LK250 tor 502	26 437 26 501	64	4	transparentny - odbijający	L
02b	LK250 tor 502	26 501 26 670	169	6	transparentny - odbijający	L
02c	LK250 tor 502	26 670 26 963	293	5	transparentny - odbijający	L
03a	LK 228 tor 1	1 400 1 471	72	4	pochłaniający	L
03b	LK 228 tor 1	1 471 2 284	815	3	pochłaniający	L
4	LK 228 tor 1	2 511 2 655	144	3	pochłaniający	L
5	LK 228 tor 1	2 748 2 819	72	3	pochłaniający	L
6	LK 228 tor 1	3 345 3 422	77	5	transparentny - odbijający	L
7a	LK 228 tor 1	3 503 3 647	145	3	pochłaniający	L
7b	LK 228 tor 1	3 642 3 775	133	3	pochłaniający	L
8	LK 228 tor 1	4 188 4 420	232	3	pochłaniający	L
09a	LK 228 tor 1	4 661 4 822	160	6	pochłaniający	L
09b	LK 228 tor 1	4 822 4 891	69	7	pochłaniający	L
10	LK 228 tor 1	4 895 4 943	48	6	pochłaniający	L

- 3.4. przy projektowaniu ekranów akustycznych uwzględnić ich kolorystykę „maskującą” oraz wkomponowanie roślinności pnącej;
- 3.5. dla ochrony chiropterofauny na obszarze inwestycji w trakcie realizacji (oświetlenie placu budowy) oraz eksploatacji, w miejscach wymagających oświetlenia, zastosować źródła światła o możliwie najniższej emisji barw niebieskich i promieniowania UV; niedopuszczalne jest stosowanie lamp rtęciowych; ponadto zaprojektować oświetlenie z uwzględnieniem jak najniższych klas oświetleniowych

wg. wymagań normatywnych oraz wiedzy technicznej; ograniczyć rozpraszanie światła poprzez koncentrację strumieni świetlnych i właściwe ustawienie kątów emisji światła, w tym celu dokonać odpowiedniego doboru wysokości latarni, odpowiednich opraw i kloszy czy zastosowania dodatkowych osłon kierunkowych.

4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczonych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii:

Planowane przedsięwzięcie nie spełnia kryteriów, o których mowa w *Rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (t.j. Dz. U. z 2016 r., poz. 138)*.

5. Stanowisko w sprawie transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko:

W związku z rodzajem i lokalizacją przedsięwzięcia, wykluczona jest możliwość oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na obszary położone poza granicami Polski zarówno na etapie realizacji, eksploatacji jak i likwidacji. Tut. organ nie znajduje więc przesłanek do przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym.

II. Nałożyć na wnioskodawcę obowiązek monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

- Przeprowadzić monitoring porealizacyjny oddziaływania na klimat akustyczny po upływie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić jej wyniki w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Monitoring porealizacyjny hałasu winien obejmować analizę oddziaływania akustycznego związanego z funkcjonowaniem przedmiotowego przedsięwzięcia. Na potrzeby monitoringu należy wykonać pomiary dopuszczalnego poziomu hałasu w następujących punktach pomiarowych:

Lp.	Nr receptora	Km	Linia Kolejowa	strona LK
1	1	26 387	LK 250 tor 502	lewa
2	13	26 695	LK 250 tor 502	lewa
3	22	26 846	LK 250 tor 502	lewa
4	80	3 476	LK 228 tor 1	lewa
5	90	3 597	LK 228 tor 1	prawa
6	98	4 715	LK 228 tor 1	lewa
7	99	4 745	LK 228 tor 1	lewa
8	102	4 870	LK 228 tor 1	lewa
9	103	4 904	LK 228 tor 1	lewa
10	109	290	PKA 801	lewa

Pomiary winny być wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami. W przypadku

stwierdzenia przekroczenia wartości dopuszczalnego poziomu hałasu, zastosować środki minimalizujące. Wyniki monitoringu należy przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku oraz Pomorskiemu Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska.

III. Wskazać, iż z przeprowadzonej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko nie wynika konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę.

Tutejszy organ nie stwierdza potrzeby przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Informacje zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko są wystarczające do określenia uwarunkowań do projektu budowlanego.

Powyższe nie wyklucza przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w przypadku:

- złożenia do organu właściwego do wydania decyzji (o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14 i 18 ustawy ooś.) wniosku podmiotu planującego podjęcie realizacji inwestycji;
- jeżeli organ właściwy do wydania ww. decyzji stwierdzi, że we wniosku o wydanie decyzji zostały dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

IV. Uczynić wykaz działek przedstawiający teren przedsięwzięcia Załącznikiem nr 1 do nin. decyzji.

V. Uczynić charakterystykę przedsięwzięcia Załącznikiem nr 2 do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

W dniu 17.01.2023 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku wpłynął wniosek Inwestora: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., znak: IRETS2.452.8.2021.MB.12 IRE-02191-I, z dnia 12.01.2023 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.

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 do § 3 ust. 2 pkt 1 (w związku z § 2 ust. 1 pkt 29) oraz § 3 ust. 1 pkt 60 ww. rozporządzenia:

- § 3 ust. 2 pkt 1: „*polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w § 2 ust. 1 i niespełniające kryteriów, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt. 29: „linie kolejowe wchodzące w skład infrastruktury transportu kolejowego transeuropejskiej sieci transportowej, o której mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1, z późn. zm. 3)”;*

- § 3 ust. 1 pkt 60: „linie kolejowe inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 29, urządzenia do przeladunku 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”.

Ponadto w ramach planowanego przedsięwzięcia realizowane będą prace, które są powiązane z zamierzeniem głównym związanym z włączeniem północnych dzielnic i gminy Kosakowo w system kolei aglomeracyjnej i podlegają dodatkowej kwalifikacji na mocy ww. Rozporządzenia jako przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Zalicza się do nich przedsięwzięcia (sieci) kolidujące i wymagające przebudowy w związku z budową linii kolejowej, które określono na podstawie parametrów likwidacji kolizji oraz wycinkę prowadzoną na terenie Lasów Państwowych, tj.:

- § 3 ust. 1 pkt 58 – „garaże, parkingi samochodowe lub zespoły parkingów, w tym na potrzeby planowanych, realizowanych lub zrealizowanych przedsięwzięć, o których mowa w pkt 52, 54–57 i 59, wraz z towarzyszącą im infrastrukturą, o powierzchni użytkowej nie mniejszej niż: a) 0,2 ha na obszarach objętych 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, lub w otulinach form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–3 tej ustawy, b) 0,5 ha na obszarach innych niż wymienione w lit. a” - w ramach przedsięwzięcia planowana jest budowa parkingów przy części przystanków osobowych;
- § 3 ust. 1 pkt 88 e) – „zmianę lasu, innego gruntu o zwartej powierzchni co najmniej 0,10 ha pokrytego roślinnością leśną – drzewami i krzewami oraz runem leśnym – lub nieużytku na użytek rolny lub wylesienie mające na celu zmianę sposobu użytkowania terenu: e) o powierzchni nie mniejszej niż 1 ha, inne niż wymienione w lit. a–d”.

Planowana jest wycinka terenów leśnych, w związku ze zmianą sposobu użytkowania, o powierzchni nie mniejszej niż 1 ha należących do Lasów Państwowych lub we władaniu prywatnym zlokalizowanych na terenie nadleśnictwa Gdańsk.

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

Przedsięwzięcie stanowi inwestycję celu publicznego w rozumieniu art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz.U. z 2023 r., poz. 977 ze zm.).

O złożeniu wniosku i wszczęciu postępowania strony zostały powiadomione pismem znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.2.2023.ŁT.1 z dnia 20.01.2023 r. oraz zawiadomieniem znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.2.2023.ŁT.3 z dnia 20.01.2023 r. Informację o powyższym wniosku umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych *Ekoport* (<http://www.ekoportal.pl>) pod numerem 55/2023, prowadzonym na podstawie art. 22 ww. ustawy OOS.

Stosownie do treści art. 59 ust. 1 pkt 2 ustawy OOS 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 OOS, 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 OOS, pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.2.2023.ŁT.4 z dnia 24.01.2023 r., zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Gdyni i Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku z prośbą o opinię w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku pismem znak: GD.RZŚ.4901.6.2023.MBC.2, z dnia 28.03.2023 r. (wpływ 28.03.2023 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 sprzętowe 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) Zapewnić swobodny przepływ wód w rzece w trakcie prowadzenia prac.
- 4) Zabezpieczyć przed zanieczyszczeniami wody rzeki Chylonki, w trakcie wykonywania robót budowlanych. Podczas prac nad rzeką stosować zabezpieczenia w postaci np. siatek, desek w celu zabezpieczenia rzeki przed przedostawaniem się do niej odpadów.
- 5) Miejsca tankowania pojazdów wyposażać w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw.
- 6) Tankowanie maszyn i pojazdów pracujących na terenie planowanego przedsięwzięcia prowadzić na utwardzonym podłożu (np. płyty betonowe).
- 7) Zapewnić drożność rowów odwodnieniowych oraz innych elementów odwodnienia.
- 8) Systematycznie oczyszczać przepusty.
- 9) 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.
- 10) Do czyszczenia torowiska stosować środki ochrony roślin biodegradowalne.

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

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Gdyni, na podstawie art. 78 ust. 4 ustawy OOS nie wydał opinii, w ustawowym terminie, co zostało potraktowane przez tut. organ jako brak zastrzeżeń.

Stosownie do treści art. 59 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy oos 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.

Tutejszy organ, analizując łącznie kryteria określone w art. 63 ust. 1 ww. ustawy oos, postanowieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.2.2023.ŁT.9 z dnia 17.04.2023 r. stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na

środowisko i nałożył na wnioskodawcę obowiązek sporządzenia raportu w zakresie zgodnym z art. 66 ustawy ooś, ze szczególnym uwzględnieniem:

1. Opisu planowanego przedsięwzięcia, a w szczególności charakterystykę całego przedsięwzięcia i warunki użytkowania terenu w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania.
2. Opisu elementów przyrodniczych środowiska objętych zakresem przewidywanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, w tym elementów środowiska objętych ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (wraz z waloryzacją przyrodniczą terenu inwestycji) w tym m.in.:
 - a) charakterystyki przyrodniczej terenu przedsięwzięcia oraz terenu znajdującego się w zasięgu jego oddziaływania, z uwzględnieniem gatunków roślin, grzybów i zwierząt oraz ich siedlisk, objętych ochroną na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz. U. z 2022 r. poz. 816, ze zm.), wraz z przedstawieniem zagadnień w formie graficznej i kartograficznej;
 - b) wskazanie powierzchni siedlisk gatunków, które ulegną ewentualnemu zniszczeniu w związku z realizacją zamierzenia.
3. Liczby, wieku oraz gatunków ewentualnych drzew i krzewów przeznaczonych do wycinki wraz z ich lokalizacją, stanem zdrowia oraz informacjami o występowaniu na nich gatunków roślin, zwierząt, grzybów objętych ochroną prawną na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody; ze wskazaniem czy przewiduje się działania minimalizujące, np. w postaci nasadzeń zastępczych.
4. Charakterystyki bezpośredniego i pośredniego oddziaływania przedsięwzięcia na cele ochrony obszarów Natura 2000:
 - Zatoka Pucka PLB220005, oddalony o ok. 0,99 km na wschód od planowanej inwestycji,
 - Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032, oddalony o ok. 1,35 km na północny wschód od planowanej inwestycji,
 - Klify i Rify Kamienne Orłowa PLH220105, oddalony o ok. 4,56 km na południowy wschód od planowanej inwestycji.
5. Analizy i oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na przedmioty ochrony ww. obszarów Natura 2000, w tym:
 - oceny wpływu planowanego przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia tymczasowych celów działań ochronnych dla poszczególnych przedmiotów ochrony ww. obszarów Natura 2000, ujętych na stronie internetowej: <https://www.gov.pl/web/rdos-gdansk/tymczasowe-cele-ochrony-dla-obszarow-natura-2000>;
 - oceny bezpośredniego i pośredniego wpływu inwestycji i zastosowanych w niej technologii na stan i zachowanie, na etapie realizacji i eksploatacji, poszczególnych siedlisk przyrodniczych oraz gatunków i ich siedlisk, stanowiących przedmioty ochrony w ww. obszarach Natura 2000;
 - oceny wpływu inwestycji (na etapie realizacji i eksploatacji) po zastosowaniu wszystkich możliwych środków łagodzących negatywne oddziaływanie wraz z oceną istotności oddziaływań dla poszczególnych przedmiotów ochrony w ww. obszarach Natura 2000;
 - porównania oddziaływań analizowanych wariantów na poszczególne tymczasowe cele i przedmioty ochrony w ww. obszarach Natura 2000.

6. Opisu przewidywanych działań mających na celu zapobieganie, ograniczanie negatywnych oddziaływań na środowisko, w szczególności na przedmioty ochrony ww. obszarów Natura 2000.
7. Opisu przewidywanych działań mających na celu zapobieganie i ograniczanie negatywnych oddziaływań na środowisko, w tym na gatunki roślin, grzybów i zwierząt objętych ochroną na mocy ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody wraz z określeniem istotności oddziaływań po ich zastosowaniu.
8. Skumulowane oddziaływanie planowanego zamierzenia oraz znajdujących się w sąsiedztwie inwestycji o takim samym bądź podobnym charakterze działalności.
9. Uaktualnienia informacji dotyczących lokalizacji i oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych, określonych w „Planie gospodarowania wodami w dorzeczu Wisły”, przyjętym Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. (Dz.U. z 2023 r., poz. 300).
10. Analizy oddziaływania akustycznego związanego z etapem realizacji i eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia oraz wskazania konkretnych działań, jakie zostaną podjęte w celu minimalizacji tego oddziaływania.
11. Analizy oddziaływania przedsięwzięcia w zakresie drgań i wibracji oraz wskazania rozwiązań ograniczających to oddziaływanie.
12. Podania sposobów zabezpieczenia gruntu i wód podziemnych przed zanieczyszczeniami na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.
13. Określenia budowy geologicznej oraz warunków hydrogeologicznych otoczenia projektowanego przedsięwzięcia wraz z określeniem potencjalnego wpływu inwestycji na środowisko gruntowo – wodne (zwłaszcza pierwszy poziom wodonośny).
14. Przeprowadzenia analizy oddziaływania na środowisko zaproponowanych wariantów alternatywnych przedsięwzięcia oraz uzasadnienia, czy wariant przyjęty do realizacji jest wariantem najkorzystniejszym.
15. Przedstawienia propozycji monitoringu porealizacyjnego.
16. Przedstawienia szczegółowego opisu metod i materiałów wykorzystanych przy opracowywaniu raportu OOS.
17. Analizy konfliktów społecznych ze szczególnym uwzględnieniem uwag zgłaszanych przez Strony postępowania.
18. Przedłożenia wersji cyfrowej raportu i danych inwentaryzacyjnych w formacie zgodnym z § 1 Rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 17 marca 2022 r. w sprawie formatu dokumentu zawierającego wyniki inwentaryzacji przyrodniczej oraz formatu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (Dz. U. z 2022 r., poz. 652).

Zawiadomieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.2.2023.ŁT.10 z dnia 17.04.2023 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku powiadomił strony postępowania o wydanym postanowieniu. Zawiadomienie przekazano do upublicznienia w Mieście Gdyni oraz w Gminie Kosakowo, a także zamieszczono na stronie internetowej RDOŚ: <http://www.gov.pl/web/rdos-gdansk> oraz na tablicy ogłoszeń w siedzibie urzędu. Postanowienie oraz informację o złożonym raporcie oos zamieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych (www.ekoportal.pl) pod nr 272/2023.

Tut. organ postanowieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.2.2023.ŁT.12 z dnia 25.05.2023 r. zawiesił postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, do czasu przedłożenia przez Wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko. Zawiadomieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.2.2023.ŁT.13 z

dnia 25.05.2023 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku powiadomił strony postępowania o wydanym postanowieniu. Zawiadomienie przekazano do upublicznienia w Mieście Gdyni oraz gminie Kosakowo a także zamieszczono na stronie internetowej RDOŚ w Gdańsku: <http://www.gov.pl/web/rdos-gdansk>, oraz na tablicy ogłoszeń w siedzibie urzędu.

W dniu 11.08.2023 r. pismem znak IRETS2.452.8.2021.MR.17 z dnia 11.08.2023 r. do tut. organu został złożony ww. raport ooś.

W związku z powyższym tut. organ postanowieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.2.2023.ŁT.15 z dnia 23.08.2023 r. podjął postępowanie w sprawie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Zawiadomieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.2.2023.ŁT.16 z dnia 23.08.2023 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku powiadomił strony postępowania o wydanym postanowieniu. Zawiadomienie przekazano do upublicznienia w Mieście Gdyni oraz w Gminie Kosakowo, a także zamieszczono na stronie internetowej RDOŚ w Gdańsku: <http://www.gov.pl/web/rdos-gdansk>, oraz na tablicy ogłoszeń w siedzibie urzędu. Informację o złożonym raporcie ooś zamieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych (www.ekoportal.pl) pod nr 495/2023.

Tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.2.2023.ŁT.20 z dnia 05.10.2023 r. przesłał raport ooś z prośbą o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia do Pomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego. Z akt sprawy wynika, iż na etapie screeningu, Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Gdyni nie przesłał zgodnie z kompetencją dokumentacji sprawy do PPWIS lecz załatwił sprawę milcząco zgodą.

W dniu 23.10.2023 r. do tut. organu wpłynęła opinia PPWIS znak ONS.9022.7.9.2023.WR z dnia 23.10.2023 r. o uzgodnieniu warunków realizacji przedsięwzięcia, w której wskazano, iż przy zachowaniu wskazanych w raporcie ooś rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, realizacja przedsięwzięcia nie będzie wiązała się z wystąpieniem znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko, a tym samym na zdrowie ludzi.

W ramach przedmiotowego postępowania Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku podał obwieszczeniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.2.2023.ŁT.IBA.24 z dnia 29.11.2023 r. do publicznej wiadomości informację o rozpoczęciu procedury „udziału społecznego”, podczas której wszyscy zainteresowani mogą zapoznać się z niezbędną dokumentacją sprawy w terminie od dnia 11.12.2023 r. do dnia 10.01.2024 r. (włącznie) oraz składać uwagi i wnioski w siedzibie organu. Obwieszczenie przekazano do upublicznienia w Mieście Gdyni oraz w Gminie Kosakowo, a także zamieszczono na stronie internetowej RDOŚ w Gdańsku: <http://www.gov.pl/web/rdos-gdansk>, oraz na tablicy ogłoszeń w siedzibie urzędu.

W postępowaniu z udziałem społecznym w dniu 29.12.2023 r. wpłynął jeden wniosek od Marbet Wil Sp. z o.o. z uwagą, aby w warunkach do decyzji środowiskowej dla planowanego przedsięwzięcia uwzględnić stosowanie technologii zielonych, nie zabierających możliwości stosowania powszechnie dostępnych rozwiązań np. betonowych.

Po analizie ww. pisma tut. organ stwierdza, że kwestie poruszone w ww. piśmie zostały szczegółowo omówione w raporcie ooś. Na etapie przebudowy linii kolejowych nie przewiduje się istotnego zużycia wody. W miarę potrzeb pobierana ona będzie z wodociągów znajdujących się na stacjach lub z wodociągów gminnych, na podstawie podpisanej umowy. W szczególnych przypadkach woda dostarczana będzie beczkowitzem. Woda będzie używana głównie na cele socjalnobytowe oraz w miesiącach letnich do zraszania terenu budowy (w przypadku nadmiernego pylenia) i miejsc kruszenia/ gromadzenia surowców lub gruzu powstałego z rozbiórek. Szacuje się, że będzie to maksymalnie kilkanaście metrów sześciennych na dobę.

W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach tut. organ nie narzuca stosowania konkretnych produktów i technologii, dając możliwość swobodnego działania na zasadach rynkowych. Jednakże wymagane są materiały budowlane posiadające stosowne certyfikaty, które nie będą powodowały znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko. Obejmuje to między innymi możliwość wykorzystywania materiałów wytwarzanych z użyciem odpadów.

Ponadto tut. organ zauważa, że realizacja inwestycji zgodnie z kryteriami określonymi niniejszą decyzją, a także późniejsza eksploatacja obiektów powstałych w wyniku przedsięwzięcia nie zwalnia Wnioskodawcy z realizacji obowiązków wynikających wprost z przepisów prawa, w tym art. 75 ust. 1 i 2 prawa ochrony środowiska. Zatem nie podlegają one ponownemu nałożeniu w decyzji środowiskowej.

Tutejszy organ działając na podstawie art. 10 Kpa, pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.2.2023.ŁT.IBA.JP.26 z dnia 20.02.2024 r. zawiadomił Inwestora, a zawiadomieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.2.2023.ŁT.IBA.JP.26 z dnia 20.02.2024 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.

W toku postępowania tut. organ ustalił i zważył co następuje:

W związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia, rozpatrywano następujące warianty przedsięwzięcia:

- **Wariant W2 – wariant modernizacyjny (wybrany do realizacji).** Zakłada budowę dwóch bezkolizyjnych torów PKA pomiędzy posterunkiem Gdynia Chylonia, a nowoprojektowanym przystankiem Gdynia Pogórze, równoległe do linii kolejowej 723, dobudowę drugiego toru linii kolejowej 228 między przystankiem Gdynia Pogórze, a Gdynia Port Oksywie, budowę nowej linii od Gdyni Pogórze do Gminy Kosakowo (Mosty Zachód).
- **Wariant W2 bis – wariant modernizacyjny (alternatywny).** Zakłada budowę dwóch bezkolizyjnych torów PKA pomiędzy posterunkiem Gdynia Chylonia, a nowoprojektowanym przystankiem Gdynia Pogórze, równoległe do linii kolejowej 723, dobudowę drugiego toru linii kolejowej 228 między przystankiem Gdynia Pogórze, a Gdynia Port Oksywie, budowę nowej linii od Gdyni Pogórze do Gminy Kosakowo (Mosty);
- **Wariant W5 – wariant modernizacyjny (racjonalny najkorzystniejszy dla środowiska).** Przebieg wariantu i zakres prac tożsamy z wariantem W2. Ponadto w wariantcie tym przewiduje się wyposażenie projektowanych obiektów kubaturowych oraz obiektów obsługi podróźnych w system paneli fotowoltaicznych, które umożliwią korzystanie z odnawialnych źródeł energii, zmniejszając jednocześnie zużycie energii konwencjonalnej w trakcie funkcjonowania przedsięwzięcia. Dodatkowo w wariantcie W5 część elementów odwodnienia zostanie zaprojektowana jako obiekty małej retencji wodnej w postaci np. poszerzenia dna projektowanych rowów kolejowych lub w przypadku kanalizacji deszczowej zaprojektowania przy odbiornikach tych wód, zbiorników rurowych oraz studni z regulatorem przepływu. Wodę opadową lub roztopową zebraną w zbiorniku będzie można wykorzystać do podlewania zieleni lub odprowadzić do gruntu poprzez studnie chłonne lub systemy rozsączania wód

deszczowych. Zaprojektowane rozwiązania pozwolą na zatrzymanie lub spowolnienie spływu wody opadowej z terenu kolejowego, a pośrednio z terenu zlewni.

Wariantem wybranym do realizacji przez Inwestora jest wariant W2.

Brak realizacji zaplanowanych prac budowlanych nie przyczyni się do skrócenia czasu przejazdów a przede wszystkim włączenia północnych oraz gminy Kosakowo w system kolei aglomeracyjnej. Zaniechanie analizowanego przedsięwzięcia nie poprawi bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych.

Brak realizacji planowanego przedsięwzięcia nie spowoduje oddziaływań na krajobraz poprzez zaniechanie budowy sieci trakcyjnej. Nie spowoduje również oddziaływań akustycznych związanych z przewidywanym wzmożonym ruchem składów kolejowych. Brak realizacji planowanej inwestycji zachowa dotychczasowe warunki dla życia zwierząt i roślin.

Brak realizacji inwestycji może spowodować jednak wystąpienie także wielu negatywnych oddziaływań.

Coraz mniejsze zainteresowanie przewozami kolejowymi spowodować może wzmacnianie natężenia ruchu na drogach, co z punktu widzenia ludzi i zwierząt jest nieporównywalnie bardziej szkodliwe niż dobrze funkcjonująca i właściwie utrzymana linia kolejowa.

Postępująca degradacja infrastruktury kolejowej może spowodować także zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu pociągów oraz możliwość wystąpienia różnego rodzaju awarii.

Brak realizacji inwestycji spowoduje ponadto:

- wykluczenie mieszkańców północnych dzielnic Gdyni i gminy Kosakowa z możliwości korzystania z kolei aglomeracyjnej;
- zmniejszenie dostępności przestrzennej i czasowej transportu kolejowego;
- zmniejszenie przepustowości oraz punktualności realizowanych połączeń
- brak przejęcie ruchu pasażerskiego przez transport kolejowy z gałęzi transportu mniej przyjaznych dla środowiska (przede wszystkim transportu kolejowego);
- brak polepszenia bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych,
- utrzymanie lub nawet podwyższenie dotychczasowego poziomu hałasu, co ma wpływ zarówno na ludzi jak i właściwe funkcjonowanie poszczególnych populacji zwierząt.

Realizacja przewidywanego zakresu prac będzie wiązała się z potrzebą zastosowania typowych technologii dla zakresu prac związanych z rozbiórką, przebudową i budową, do których można zaliczyć m.in.:

- dowieszenie nowego materiału (szyny i podkłady) na miejsce montażu, przy wykorzystaniu głównie transportu kolejowego;
- demontaż toru (szyn i podkładów);
- usunięcie warstwy zanieczyszczonego ziemią tłucznia;
- wykonanie koryta pod tor, z wywiezieniem nadmiaru gruntu;
- ułożenie warstwy ochronnej + geowłóknina;
- ułożenie warstwy nowego tłucznia;
- montaż toru;
- podbicie toru wraz z uzupełnieniem warstwy tłucznia.

W trakcie prac budowlanych przewiduje się również możliwość wykorzystania pociągów specjalnych.

Prace obejmować będą wówczas następujące etapy:

- dowieszenie nowego materiału (szyny i podkłady) na miejsce montażu, przy wykorzystaniu głównie transportu kolejowego;
- demontaż starego toru z równoczesnym wybraniem wszystkich warstw podtorza, ułożenie nowych warstw podtorza wraz z montażem toru;
- zasypianie toru tłuczniem wraz z podbiciem i uzupełnieniem tłucznia.

Technologia prac budowlanych będzie uwzględniała sprawne wykonywanie robót, z wykorzystaniem wysokowydajnych maszyn w obszarze korony torowiska (np. pociągi do układania torów, ładowarki, koparki, dźwigi, wagony do transportu i wbudowywania podsypki). Do transportu budowlanego wykorzystywane będą istniejące tory kolejowe oraz drogi.

Przewidziany sposób prowadzenia robót budowlanych zgodny będzie z warunkami technicznymi, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie oraz z ustawą o transporcie kolejowym. Zaplecze budowy oraz baza materiałów znajdować się będzie w granicach terenu, w którym będzie realizowane przedsięwzięcie.

Tut. organ wskazał aby zaplecza budowy i miejsca magazynowania materiałów były zlokalizowane w pierwszej kolejności w obszarze kolejowym. Preferowane do tego celu będą utwardzone place istniejące na terenie kolejowym, ewentualnie nieużytki, tereny z zabudową usługową, przemysłową, magazynową, najlepiej bez skupisk zieleni wysokiej.

Jako drogi dojazdowe (techniczne) do terenu budowy używane będą przede wszystkim drogi istniejące, w szczególności utwardzone. W przypadku braku istniejącego dojazdu, nowe tymczasowe drogi poprowadzone będą w sposób minimalizujący zajęcie terenu i omijać będą obszary wrażliwe.

Planowana inwestycja znajduje się w województwie pomorskim, na terenie Gminy Miasta Gdyni oraz w części na terenie Gminy Kosakowo, powiat pucki.

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

Szacuje się, że powierzchnia przekształcenia terenu (trwałego i tymczasowego) w związku z realizacją przedsięwzięcia wyniesie ok. 60 ha, jednak obszar robót będzie obejmował m. in. obecnie zajmowany teren, na którym od wielu lat istnieje i funkcjonuje infrastruktura kolejowa.

Obszar objęty przedsięwzięciem w znacznej części obejmuje zurbanizowane tereny miasta Gdyni, które charakteryzuje zwarta zabudowa oraz gęsta sieć komunikacyjna, zarówno drogowa jak i kolejowa. Występują tu także tereny przemysłowe wraz z portem morskim i terminalem kontenerowym.

Teren objęty opracowaniem jest wykorzystywany do transportu kolejowego (istniejące torowisko, stacje kolejowe). Obszar przeznaczony pod planowaną inwestycję w otoczeniu linii kolejowej pełni obecnie różne funkcje. W części, w której powstanie nowa linia kolejowa obszar zagospodarowany jest w znacznej większości jako użytki zielone oraz częściowo jako teren lotniska i obszar zurbanizowany.

Na obszarze analizowanego przedsięwzięcia i w jego otoczeniu podstawowym źródłem hałasu jest ruch komunikacyjny.

W obrębie analizowanego obszaru nie występują parki kulturowe, pomniki historii ani obiekty wpisane na listę światowego dziedzictwa UNESCO. Zidentyfikowano obiekty i obszary

wpisane do rejestru zabytków oraz te, które posiadają ustalenia ochrony wpisane w MPZP Gminy.

W obszarze przewidywanego oddziaływania (bufor 100 m od linii rozgraniczających przedsięwzięcia w wariantach W2, wariantach W5 oraz wariantach W2 bis), znajdują się głównie strefy ochrony konserwatorskiej, dwa budynki, cmentarz oraz miejsca pamięci. Na szczególną uwagę zasługują tu zabytki wpisane do rejestru, do których należą: rzymskokatolicki kościół garnizonowy Marynarki Wojennej RP w Gdyni oraz strefa ochrony konserwatorskiej I obejmująca Zespół Dowództwa Floty i Centrum Wyszkożenia Specjalistów Floty Marynarki Wojennej, na części której planuje się realizację prac.

W analizowanym obszarze znajdują się stanowiska archeologiczne, z których część obejmuje obszary, na których planuje się realizację prac w związku z projektowaną inwestycją.

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

- Zatoka Pucka PLB220005, oddalony o ok. 0,99 km na wschód od planowanej inwestycji,
- Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032, oddalony o ok. 1,35 km na północny wschód od planowanej inwestycji.
- Klify i Rify Kamienne Orłowa PLH220105, oddalony o ok. 4,56 km na południowy wschód od planowanej inwestycji.
- Bezlist koło Gniewowa PLH220102, oddalony o ok. 8,24 km na zachód od planowanej inwestycji,
- Puszcza Darżlubska PLB220007, oddalony o ok. 8,78 km na północny zachód od planowanej inwestycji.

Planowana inwestycja nie wkracza w granice obszarów Natura 2000. Najbliżej wariantu W2 (linia 228 1) w odległości ok 1017 m znajduje się obszar Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005. W wariantach W2 bis najbliżej położony jest obszar Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005 ok 770 m od linii 801 oraz obszar Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032 ok. 883 m.

Dla obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005 oraz Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032 przyjęte zostały tymczasowe cele działań ochronnych. Realizacja planowanej inwestycji nie uniemożliwi wykonania wskazanych dla przedmiotów ochrony celów. 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.

Inne najbliżej 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:

- ok. 0,62 km na południe Trójmiejski Park Krajobrazowy,
- ok. 1,33 km na północ Nadmorski Park Krajobrazowy,
- ok. 1,60 km na północ rezerwat przyrody „Mechelińskie Łąki”,
- ok. 2,83 km na południowy zachód rezerwat przyrody „Cisowa”,
- ok. 3,39 km na północ rezerwat przyrody „Beka”,
- ok. 4,56 km na południowy wschód rezerwat przyrody „Kępa Redłowska”.

Przedsięwzięcie zarówno w sposób bezpośredni jak i pośredni nie oddziałuje na zidentyfikowane w buforze 5 km Parki Krajobrazowe. Brak bezpośredniej ingerencji inwestycji wyklucza możliwość wpływu na cele ochrony parków krajobrazowych. Tym samym nie zostaną naruszone zakazy obowiązujące na terenie parków krajobrazowych.

Planowane przedsięwzięcie w wariantcie W2 znajduje się w odległości 1600 m od rezerwatu przyrody „Mechelińskie Łąki”. Realizacja zamierzenia nie stanowi przeszkody w prowadzeniu działań ochronnych dotyczących ochrony czynnej rezerwacie przyrody Mechelińskie Łąki. Rezerwat oddzielony jest od planowanej inwestycji zwarta zabudową miejscowości Mosty. Takie położenie inwestycji wyklucza jej bezpośrednie oddziaływanie na cele ochrony rezerwatu.

W liniach zajętości terenu przeznaczonego pod planowaną inwestycję znajduje się pomnik przyrody - dąb szypułkowy *Quercus robur* (Nr z CRFOP PL.ZIPOP.1393.PP.2211052.7235). Realizacja zamierzenia może w sposób bezpośredni lub pośredni oddziaływać na ww. pomnik poprzez jego mechaniczne uszkodzenie lub zmianę warunków gruntowo - wodnych. W celu wyliniowania możliwego oddziaływania należy podjąć działania minimalizujące, które tut. organ uwzględnił w warunkach do nin. postanowienia.

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 5 km od granicy planowanej inwestycji występuje korytarz ekologiczny (dane 2012) o nazwie Lasy Trójmiejskie południowy (kod: KPn-20E) jak również korytarze lokalne i regionalne

Według danych pochodzących z opracowania koncepcji sieci ekologicznej regionu pomorskiego z 2014 r. oraz mapy załączonej do SUIKZP gminy Kosakowo, przez północny fragment terenu inwestycji przebiega regionalny korytarz ekologiczny „Pradoliny Redy-Łeby”. Korytarz ten obejmuje obniżenie geomorfologiczne największych rzek przymorskich (tutaj rzeki Redy), wraz z istniejącymi w jego obrębie podmokłościami i terenami zalesionymi. Stanowi również ważną drogę migracyjną nietoperzy.

Lokalizacja inwestycji względem korytarza ekologicznego Pradolina Redy – Łeby:

Nazwa korytarza ekologicznego	Kilometraż maksymalnego zbliżenia [ok. Km]	Minimalna odległość od osi linii [ok. m]	Położenie względem osi linii: strona (lewa, prawa lub przecięcie)
Korytarz ekologiczny Pradoliny Redy-Łeby	6+700	5,7	prawa

Źródło: Raport oos

W rejonie planowanego przedsięwzięcia przebiegają również korytarze wskazane w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego, ustanowionego Uchwałą NR 318/XXX/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 grudnia 2016 r., do których należą: korytarz ponadregionalny, subregionalny i regionalny.

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarze stref ochronnych ujęć wód. Obszar inwestycji znajduje się w zasięgu Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 110 Pradolina Kaszuby i rzeka Reda i 111 Subniecka Gdańska.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane nie jest na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 Ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (tekst jedn. Dz. U. z 2023, poz. 1478 ze zm.).

Inwestycja położona jest poza obszarami wybrzeży. Nie jest usytuowana na terenie środowiska morskiego.

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

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 PLRW2000154796 Chylonka. Stanowi ona silnie zmienioną część wód, jest monitorowana. Jej stan ogólny określono jako zły (dobry 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 gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Zagórska Struga od ujścia do jazu w miejscowości Rumia (dla troci wędrowniej) oraz dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono odstępstwo od osiągnięcia celów środowiskowych i ustalono mniej rygorystyczny cel środowiskowy (art. 4.5. Ramowej Dyrektywy Wodnej) w zakresie wskaźników: przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C.

– kod PLRW20001047929 Zagórska Struga. Stanowi ona naturalną część wód, jest monitorowana. Jej stan ogólny określono jako zły (umiarkowany potencjał ekologiczny, stan chemiczny – brak danych). JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWP to umiarkowany stan ekologiczny oraz dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono odstępstwo od osiągnięcia celów środowiskowych do 2027 r. (art. 4.4. Ramowej Dyrektywy Wodnej) w zakresie wskaźników: bromowane difenyloetery(b), rtęć(b), heptachlor(b) oraz ustala się mniej rygorystyczny cel środowiskowy (art. 4.5. Ramowej Dyrektywy Wodnej) w zakresie wskaźnika benzo(a)piren(w),

– kod PLTW20003WB5 Zatoka Pucka Zewnętrzna. Stanowi ona naturalną część wód, jest monitorowana. Stan wód oceniono jako zły (zły stan ekologiczny stan chemiczny poniżej dobrego). Jest ona zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel ekologiczny dla JCWP to umiarkowany stan ekologiczny oraz dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono odstępstwo od osiągnięcia celów środowiskowych do 2027 r. (art. 4.4. Ramowej Dyrektywy Wodnej) w zakresie wskaźników: azot ogólny, fosfor ogólny, cynk, bromowane difenyloetery (b), Rtęć (b), Heptachlor (b). oraz ustala się mniej rygorystyczny cel środowiskowy (art. 4.5. Ramowej Dyrektywy Wodnej) w zakresie wskaźników: ESMIz, Indeks B, Indeks SI.

➤ podziemnych:

– kod PLGW200013 – JCWPd charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz chemicznym. JCWPd nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWPd to dobry stan ilościowy oraz chemiczny.

W ww. JCW 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 znajduje się poza obszarami objętymi ochroną prawną.

W ramach przedmiotowej inwestycji znajdują się dwa skrzyżowania z ciekim Potok Chyloński. Niemniej jednak z uwagi na bezkolizyjne przejście w jednym miejscu i budowę przepustu w drugim przejściu, inwestycja nie wpłynie negatywnie na ten ciek. Planowane roboty na etapie budowy nie wpłyną negatywnie na stan JCWP w obrębie inwestycji, a także nie spowodują zmiany klasyfikacji jej stanu. Przewiduje się jedynie lokalne i czasowe pogorszenie warunków naturalnych panujących w obrębie obiektów inżynierskich, które ustaną z zakończeniem robót i nie wpłyną na cele środowiskowe określone dla JCWP.

Wody opadowe i roztopowe spływające z torowiska, przy zastosowaniu odpowiedniego systemu odwodnienia nie będą stanowić zagrożenia dla stanu jednolitych części wód powierzchniowych. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1311) wody opadowe lub roztopowe odprowadzane z obszaru kolejowego do wód lub urządzeń wodnych nie wymagają podczyszczenia. Potwierdzają to także badania przeprowadzone na zlecenie PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. zaprezentowane w opracowaniu „Analiza składu jakościowego wód opadowych i roztopowych pochodzących z obszarów kolejowych” z badań przeprowadzonych w latach 2011 – 2016 w różnych miejscach linii kolejowych. Można stwierdzić, że ewentualne oddziaływanie na wody związane z odprowadzaniem zawieszin i węglowodorów ropopochodnych z planowanego przedsięwzięcia nie będzie znaczące. Badania wykonane w ramach ww. opracowania prowadzone były przez akredytowane laboratoria zgodnie z wymaganymi metodykami. Z uwagi na fakt, iż nie zmieni się sposób użytkowania terenów kolejowych analizowanych linii, a założenia inwestycji przewidują zdecydowaną poprawę stanu analizowanej linii kolejowych zarówno w zakresie bezpieczeństwa podróżnych, jak i bezpieczeństwa otaczającego ją środowiska przyrodniczego – funkcjonowanie linii nie będzie miało negatywnego wpływu (również długofalowego) na jakość wód podziemnych. Realizacja planowanego przedsięwzięcia nie spowoduje zagrożenia nieosiągnięcia celów środowiskowych dla JCWPd. Potencjalny wpływ na etapie eksploatacji może mieć jedynie charakter incydentalny, związany z funkcjonowaniem linii – ewentualne wycieki z eksploatowanego taboru, poważne awarie w transporcie.

W związku z powyższym uwzględniając charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia 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 opublikowanym w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury dnia 4 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023, poz. 300).

Na potrzeby przedmiotowej inwestycji przeprowadzono inwentaryzację przyrodniczą. Inwentaryzacja przyrodnicza obejmowała rozpoznanie i oszacowanie wartości środowiska naturalnego, stan zagospodarowania terenu, rozpoznanie źródeł i rodzajów zagrożeń oraz określenie wpływu planowanej inwestycji na komponenty środowiska przyrodniczego. Składały się na nie następujące elementy:

- 1) chronione typy siedlisk przyrodniczych;
- 2) rośliny, w tym wybrane gatunki obce, inwazyjne;
- 3) grzyby (w tym porosty);
- 4) bezkręgowce;
- 5) ichtiofauna;
- 6) herpetofauna;
- 7) ornitofauna;
- 8) chiropterofauna;

fauna lądowa i wodna (ssaki lądowe i wodne, w tym ssaki nie objęte mocą prawa krajowego i unijnego, ale dla których rozpoznanie tras migracyjnych jest niezbędne, a także gatunki obce, inwazyjne);
 przyrodnicza dotyczyła:

- 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 z dzikiej fauny i flory, ze zmianami (Dyrektywa Siedliskowa) – załącznik I – gatunki roślin i zwierząt;
- gatunków, nie objętych ochroną na mocy prawa krajowego i unijnego, ale dla których rozpoznanie tras migracyjnych jest niezbędne (np. gatunków ssaków kopytnych);
- gatunków zwierząt wymienionych w Dyrektywie Rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 r. w sprawie ochrony gatunków ptaków, ze zmianami (Dyrektywa Ptasia);
- gatunków zwierząt, grzybów (w tym porostów) chronionych prawem krajowym (Dyrektywa Siedliskowa) oraz gatunków roślin i zwierząt obcych, w tym inwazyjnych; gatunków zagrożonych w skali kraju-regionu, w którym zlokalizowane jest siedlisko.

W ramach inwentaryzacji drzew i krzewów wraz z szacowanym wiekiem (przedziały 20-letnie) na powierzchni z wyszczególnieniem drzew i krzewów, które znajdują się w odległości do 15 m od torów kolejowych oraz drzew i krzewów, które znajdują się w odległości do 15 m od torów.

W ramach inwencji i w jej bezpośrednim sąsiedztwie stwierdzono jedno siedlisko o szczególnym zainteresowaniu Unii Europejskiej:

Siedlisko: *Stellario - Carpinetum* – 9160.

W ramach inwencji i w jej bezpośrednim sąsiedztwie stwierdzono jedno siedlisko o szczególnym zainteresowaniu Unii Europejskiej: *Stellario - Carpinetum* – 9160. Jest to siedlisko z grupy mezofitnej, wielogatunkowych lasów dębowo-grabowych na obszarach północnej części Europy Środkowej, które znajdują się pod postacią pagórkowatej szczytowej, gdzie na żyznych i wilgotnych zboczach szczytu zajmują fitocenozy buczyn, grąd lokuje się głównie u ich podnóża i na zboczach wklęsłych i niżej położonych. Są to głównie podnóża wzniesień i młode zbocza dolin rzecznych oraz płaskie obniżenia z gładką powierzchnią. Podobnie jak inne lasy dębowo-grabowe, grąd posiada bogaty skład gatunkowy i wielowarstwowy i wielogatunkowy. W ramach inwencji odnotowano jeden płat o powierzchni 0,06 ha. Stan zachowania siedliska: dobry (U1).

W ramach inwencji i w jej bezpośrednim sąsiedztwie stwierdzono jedno siedlisko o szczególnym zainteresowaniu Unii Europejskiej: *Stellario - Carpinetum* – 9160.

Km linii [km]	Pow. stanowiska w buforze inwentaryzacji [ha]	Pow. siedliska gatunku w obszarze realizacji inwestycji narażona na zniszczenie [ha]	Odległość od linii kolejowej (torów) [m]	Stan zachowania	Strona linii kolejowej	Siedlisko w granicach inwestycji (tak/nie)
2+510	0,06	0,0007	10	U1	lewa	tak

Planowane przedsięwzięcie nie wpłynie na zmniejszenie zasobów lokalnych oraz krajowych siedliska łąki.

Przeprowadzona analiza umożliwiła, sformułowanie działań minimalizujących, których zastosowanie pozwoli na uniknięcie lub znaczne zminimalizowanie potencjalnych oddziaływań związanych przede wszystkim z zajęciem pozostałej części łąki.

Na analizowanym terenie odnotowano występowanie 6 chronionych gatunków roślin naczyniowych i 1 gatunku mszaka, umieszczonych na listach taksonów chronionych, ginących i zagrożonych.

Gatunki te zestawiono w poniższej tabeli, wraz z zaznaczeniem kategorii zagrożenia oraz rodzaju ochrony.

Gatunek		Ochrona		PCzK	CzLRIG/ CZLP	PZ	PGd
Nazwa łacińska	Nazwa polska	ściśła	czę- ściowa				
MCHY							
<i>Pseudoscleropodium purum</i>	brodawkowiec czysty	-	+	-	-	-	-
ROŚLINY NACZYNIOWE							
<i>Callitriche verna</i>	rzęśl wiosenna	-	-	-	DD ¹	-	NT
<i>Dactylorhiza majalis</i>	kukułka szerokolistna	-	+	-	NT ¹	-	NT
<i>Epipactis helleborine</i>	kruszczyk szerokolistny	-	+	-	-	-	-
<i>Helichrysum arenarium</i>	kocanki piaskowe	-	+	-	-	-	-
<i>Hippophae rhamnoides</i>	rokitnik pospolity	-	+	-	-	-	-
<i>Sorbus intermedia</i>	jarzab szwedzki (prawdopodobnie nasadzany)	+	-	EN	EN ¹	-	-
<i>Taxus baccata</i>	cis pospolity (prawdopodobnie nasadzany)	-	+	-	-	-	-

Objaśnienia:

PCzK – Polska Czerwona Księga Roślin; PCzLR – Polska Czerwona Lista paprotników i roślin kwiatowych; CzLP – Czerwona lista porostów Polski; PZ – Lista roślin naczyniowych ginących i zagrożonych na Pomorzu Zachodnim i w Wielkopolsce; PGd – Lista gatunków zagrożonych na Pomorzu Gdańskim (Ginące i zagrożone rośliny naczyniowe Pomorza Gdańskiego, Czerwona Lista Porostów zagrożonych na Pomorzu Gdańskim)

Kategorie zagrożenia gatunków wg IUCN wraz z poprawką regionalizacyjną: Ex/RE – wymarły i zaginiony/ wymarły w regionie, CR – krytycznie zagrożony, E/EN – wymierający (silnie zagrożony), V/VU – narażony na wyginięcie (umiarkowanie zagrożony), R/NT – rzadki/bliski zagrożenia, LC – najmniejszej troski/niskiego zagrożenia (słabo zagrożony), DD/I – niedostatecznych danych.

Najliczniej występującym gatunkiem na terenie badań był rokitnik zwyczajny *Hippophae rhamnoides*. Dostępnie występował także jarzab szwedzki *Sorbus intermedia* – mimo że jest to gatunek objęty ochroną ścisłą, możliwe, że stanowiska te są pochodzenia antropogenicznego. Inwentaryzacja w terenie wykazała występowanie kilku (dokładnie 10) stanowisk cisa pospolitego *Taxus baccata*. Są to stanowiska nasadzone w celach ozdobnych. Spośród cennych składników flory, większość gatunków stwierdzono na pojedynczych stanowiskach. Należą tu częściowo chronione: kukułka szerokolistna *Dactylorhiza majalis*, odnotowana na łące wilgotnej w pobliżu Mostów (ok. 9+900 km planowanej linii kolejowej) i kocanki piaskowe *Helichrysum arenarium* – występujące na zarastającej murawie napiaskowej ze szczytlichą siwą, w pobliżu Mostów bliska zagrożenia na Pomorzu Gdańskim oraz umieszczona na Polskiej czerwonej liście paprotników i roślin kwiatowych – rzęśl wiosenna *Callitriche verna*, notowana w niewielkich zagłębieniach wodnych w okolicy lotniska

Kosakowo, a także kruszczyk szerokolistny *Epipactis helleborine*, stwierdzany w starszym nasadzeniu topoli kanadyjskiej, w pobliżu lotniska Kosakowo

Na badanym terenie odnotowano 2 gatunki chronionych grzybów i porostów:

Gatunek		Ochrona		PCzK	CzLRIG/ CzLP	PZ	PGd
Nazwa łacińska	Nazwa polska	Ścisła	Częściowa				
<i>Cladonia rangiferina</i>	chrobotek reniferowy	-	+	-	-	-	-
<i>Inonotus obliquus</i>	błyskoporek podkorowy	-	+	-	-	-	-

Zestawienie stanowisk chronionych gatunków grzybów występujących na terenie objętym inwentaryzacją – wariant W2 i W5:

Lp.	Nazwa łacińska gatunku	Nazwa polska gatunku	Nr linii kolejowej	Kilometraż linii	Odległość od linii kolejowej [m]	Strona linii kolejowej	Liczba obserwowanych osobników	Stanowisko w zakresie inwestycji (tak/nie)
1	<i>Inonotus obliquus</i>	plyskoporek podkorowy	PKA 801	5+812	85	lewa	1	nie

Zestawienie stanowisk chronionych gatunków porostów występujących na terenie objętym inwentaryzacją – wariant W2 i W5:

Lp.	Nazwa łacińska gatunku	Nazwa polska gatunku	Nr linii kolejowej	Kilometraż linii	Odległość od linii kolejowej [m]	Strona linii kolejowej	Powierzchnia stanowiska w buforze inwentaryzacji [ha]	Powierzchnia siedliska gatunku w obszarze realizacji inwestycji narażona na zniszczenie [ha]	Stanowisko w zakresie inwestycji (tak/nie)
20	<i>Cladonia rangiferina</i>	chrobotek reniferowy	PKA 801	8+095 8+373	39	prawa	1,9188	0	nie

Na badanym terenie stwierdzono 12 gatunków roślin uznawanych za inwazyjne:

- rdestowiec sachaliński *Reynoutria sachalinensis*
- rdestowiec ostrokończysty *Reynoutria japonica*
- róża pomarszczona *Rosa rugosa*
- sumak octowiec *Rhus typhina*
- winobluszcz zaroślowy *Parthenocissus inserta*
- barszcz Sosnowskiego *Heracleum sosnowskyi*
- kolczurka klapowana *Echinocystis lobata*
- robinia akacjowa *Robinia pseudoacacia*
- niecierpek gruczołowaty *Impatiens glandulifera*
- klon jesionolistny *Acer negundo*
- jesion pensylwański *Fraxinus pennsylvanica*
- czeremcha amerykańska *Prunus serotina*

Najliczniej występującym gatunkiem inwazyjnym na terenie badań był rdestowiec ostrokończysty *Reynoutria japonica*. Do często występujących gatunków inwazyjnych należy zaliczyć również takie gatunki jak róża pomarszczona *Rosa rugosa*, robinia akacjowa *Robinia pseudoacacia*, czy sumak octowiec *Rhus typhina*. Dostyc licznie występuje także niecierpek gruczołowaty *Impatiens glandulifera*, winobluszcz zaroślowy *Parthenocissus inserta*, kolczurka klapowana *Echinocystis lobata* oraz jesion pensylwański *Fraxinus pennsylvanica*. Szczególną uwagę należy zwrócić na występowanie barszczu Sosnowskiego *Heracleum*

sosnowskyi. Na obszarze badań stwierdzono trzy stanowiska tego gatunku. Jest to roślina silnie toksyczna i stanowi zagrożenie dla zdrowia ludzi.

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

Zawarta w raporcie oś analiza stanu istniejącej zieleni wzdłuż wariantów na podstawie ortofotomap, danych Banku Danych o Lasach oraz terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie wskazuje, że szacunkowa ilość powierzchni przeznaczonych do wycinki wynieść może:

Wariant	Szacunkowa powierzchnia terenów leśnych kolidujących z inwestycją [ha]	Szacunkowa powierzchnia terenów lasów prywatnych kolidujących z inwestycją [ha]	Szacunkowa powierzchnia terenów lasów gminnych kolidujących z inwestycją [ha]	Szacunkowa powierzchnia drzew i krzewów poza lasami [ha]	Łącznie
wariant W2	7,92	1,09	0,93	8,68	18,62

Ostateczna ilość/powierzchnie drzew i krzewów przeznaczonych do usunięcia będzie znana na dalszych etapach projektowych. W związku z wycinką zastosowane zostaną działania minimalizujące określone nin. decyzją.

Na potrzeby przedmiotowej inwestycji przeprowadzono inwentaryzację fauny.

Bezkręgowce:

Podczas prac terenowych prowadzonych od kwietnia do sierpnia 2019 roku, na badanym terenie zaobserwowano obecność 3 gatunków chronionych bezkręgowców: trzmieł *Bombus s. str. sp.*, czerwona mrówka leśna *Formica rufa gr.*, czerwończyk nieparek *Lycaena dispar*. Na badanym obszarze, podczas całości prac prowadzonych w 2021 r., stwierdzono występowanie 83 gatunków bezkręgowców. Wśród gatunków bezkręgowców odnotowano występowanie 7 gatunków wymienionych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. Wśród nich 6 jako gatunki objęte ochroną częściową i 1 jako gatunek objęte ochroną ścisłą, ten sam gatunek ujęty zostały w załącznikach do dyrektywy Rady 92/43/EWG są to: trzmieł kamiennik *Bombus lapidarius*, trzmieł gajowy *Bombus lucorum*, trzmieł rudonogi *Bombus ruderarius*, trzmieł ziemny *Bombus terrestris*, mrówka rudnica *Formica rufa*, ślimak winniczek *Helix pomatia*, czerwończyk nieparek *Lycaena dispar*.

Lycaena dispar, czerwończyk nieparek, jest motylem z rodziny modraszkwatych. W Polsce pospolity, występuje na całym obszarze oprócz wysokich gór. Preferuje tereny nadwodne oraz obrzeża rowów melioracyjnych. Gatunek ściśle związany z występowaniem roślin, którymi żywią się formy młodociane - rodzaju *Rumex*, głównie szczawiu lancetowatego *Rumex hydrolapathum*. Przepoczwarcza się na roślinie pokarmowej lub w jej pobliżu. Imagines spotykane od końca maja do końca sierpnia. Gatunek umieszczony na czerwonej liście IUCN w kategorii LC (najmniejszej troski), wymieniony w załączniku II oraz IV dyrektywy Rady 92/43/EWG, w Polsce objęty ochroną ścisłą.

Teren objęty inwentaryzacją, na którym planowana jest inwestycja, jest bardzo mocno przekształcony przez człowieka. Dominują tereny zabudowy miejskiej i ruderalne, znaczny jest też udział nieużytków. Siedliska te nie posiadają praktycznie żadnej wartości z punktu widzenia ich przydatności dla fauny chronionych i rzadkich bezkręgowców. Najcenniejszym siedliskiem na badanym terenie jest kompleks łąk rozciągający się na północ od linii 228. Stwierdzono tam

występowanie czerwończyka nieparka jednak siedlisko jest rozległe a gatunek cechuje się otwartą populacją i dużą mobilnością, dlatego uznano je za siedlisko o mniejszym znaczeniu.

Ichtiofauna:

Na trasie badanego odcinka linii kolejowej sprawdzono ciek, który przecina linia kolejowa, gdzie występowała możliwość bytowania ichtiofauny – Chylonkę (Potok Chyloński). W badanej lokalizacji ciek płynie w formie wyprostowanego rowu całkowicie przekształconego morfologicznie. Koryto zostało ujęte w betonowy kanał o szer. ok. 1,5 – 2 m z dnem wyłożonym betonowymi płytami. Część cieku przebiega podziemnymi przepustami. Głębokość w momencie badań wynosiła najwyżej kilkanaście cm. Do kanału uchodzą liczne wyloty z drenów oraz kanalizacji deszczowej. Pomimo, że w momencie badań jakość wody wydawała się dobra, to istnieje duże prawdopodobieństwo przedostawania się zanieczyszczeń ze zurbanizowanej zlewni. Ciek przedstawia skrajnie niekorzystne warunki dla bytowania ichtiofauny. Przeprowadzone w maju 2019 r odłowy nie wykazały ryb.

Z uwagi na całkowite przekształcenie morfologiczne, brak ryb i skrajnie niekorzystne warunki do ich bytowania ciek zaliczono do siedlisk stosunkowo niewrażliwych.

Herpetofauna:

W wyniku przeprowadzonych w 2019 i 2021 kontroli na terenie inwestycji stwierdzono jeden gatunek gada oraz pięć gatunków płazów. Najliczniej reprezentowanymi gatunkami na badanym obszarze były ropucha szara oraz żaba trawna. Stwierdzono niewielką liczbę miejsc rozrodu oraz kilka siedlisk stanowiących żerowiska i obszary migracji herpetofauny. W poniższych tabelach zaprezentowano listę stwierdzonych gatunków płazów i gadów wraz ze wskazaniem statusu ich ochrony:

Lp.	Nazwa polska	Nazwa łacińska	Status ochrony	Załącznik II Dyrektywy Siedliskowej
PŁAZY				
1	Ropucha szara	<i>Bufo bufo</i>	OCz-1	n/d
2	Ropucha zielona	<i>Pseudepidalea viridis</i>	OŚ -1	n/d
3	Żaba trawna	<i>Rana temporaria</i>	OCz-1	n/d
4	Żaba moczarowa	<i>Rana arvalis</i>	OŚ-1	n/d
5	Kompleks żab zielonych (complex)	<i>Pelophylax esculentus complex (Pelophylax esculentus)</i>	OCz-1	n/d
6	Traszka zwyczajna	<i>Lissotriton vulgaris</i>	OCz-1	n/d
GADY				
1	Jaszczurka zwinka	<i>Lacerta agilis</i>	OCz-1	n/d

Teren, na którym prowadzono inwentaryzację jest w dużej części zurbanizowany. Na omawianym terenie wyznaczono siedem siedlisk rozrodczych płazów i jedno siedlisko rozrodcze gadów. Są to obszary o niskiej i średniej wartości przyrodniczej. Obszary te oceniono jako średnio i stosunkowo niewrażliwe. Wartość przyrodnicza tych siedlisk jest i średnia. W niedalekiej odległości od torów kolejowych znajdują się kanały, stawy, wybetonowane zbiorniki, które są miejscem rozrodu płazów. W przypadku gadów miejsce rozrodu stwierdzono na nasypie kolejowym- jaszczurka zwinka.

W trakcie prac znaleziono zaledwie kilka zbiorników wodnych, w tym kanał wodny, w którym odbywał się rozród płazów. Zbiornik wodny (zbiornik retencyjny) przy skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej nr 100 ul. Rumska i ul. Astrowa, nie jest odpowiednim miejsce do rozrodu dla płazów, ze względu na jego funkcje, retencja wód opadowych z dróg – w zbiorniki tym nie

stwierdzono obecności płazów podczas kontroli w czerwcu i lipcu 2020 r. oraz kwietniu 2021 r. Płazów nie stwierdzono także w pobliskim zbiorniku przy ul. Astrowej, ponieważ nie było w nim wody podczas prac w czerwcu 2020 r. i w kwietniu 2021 r. Podczas prac latem 2020 r. i wiosną 2021 r. stwierdzono kilka zbiorników okresowych, tzn. znajdujących się w tymczasowych koleinach napełnionych wodą na drodze gruntowej na zamkniętym terenie Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo. W tego typu nietypowych zbiornikach wodnych (koleinach napełnionych wodą) rozradzały się 3 gatunki płazów, tj.: traszka zwyczajna, ropucha szara i żaba trawna.

Podczas prowadzonych badań, zidentyfikowano trasy migracji płazów do godowisk w porze wiosennej. Nie stwierdzono tras migracji z żerowisk letnich do zimowisk w porze jesieni. Liczba stwierdzonych tras migracji była mała, wytłumaczeniem jest m.in. niezwykle mała liczba zbiorników rozrodczych, odpowiednich dla płazów w obszarze prowadzonej inwentaryzacji. Liczebności stwierdzonych osobników w trakcie migracji wiosennej 2021 r. potwierdziły przede wszystkim obserwacje zabitych płazów podczas kolizji na jezdniach – miejsca kolizji wskazują przebieg tras migracji. Śmiertelność na jezdniach także nie była duża z racji braku intensywnej migracji.

Wymienione gatunki płazów i jeden gatunek gada, stwierdzone w obszarze opracowania są szeroko rozpowszechnione w nizinnej części kraju, są także wciąż dość liczne i pospolite (Juszczak 1987, Głowaciński Sura (red.) 2018). Wszystkie stwierdzone gatunki herpetofauny są objęte częściową ochroną, oprócz żaby moczarowej *Rana arvalis* i ropuchy zielonej *Pseudepidalea viridi*, które są objęte ścisłą ochroną gatunkową, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt.

Podczas prowadzonej w maju 2023 r. wizji terenowej stwierdzono występowanie jaszczurki zwinki w km 1+900 LK301 w odległości ok 40 m od osi planowanego przebiegu.

Ornitofauna:

Na badanym obszarze w 2019 r. przy linii kolejowej stwierdzono łącznie 85 gatunków ptaków, w tym 6 gatunków z Zał. I Dyrektywy Ptasiej: sokół wędrowny, derkacz, żuraw, dzięcioł czarny, lerka, gąsiorek.

Podczas badań prowadzonych w 2021 r. odnotowano 111 gatunków objętych ochroną ścisłą, 6 gatunków chronionych częściowo. Wykazano 7 gatunków łownych. Gatunków zamieszczonych w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej oznaczono 10, z tego tylko dla 2 gatunki uznano możliwość gniazdowania (gąsiorek i lerka).

Podczas dodatkowej wizji terenowej przeprowadzonej w maju 2023 r. na obszar analizowanych odcinków stwierdzono 23 gatunki ptaków w tym jeden z Załącznika I Dyrektywy Ptasie -bocian biały oraz jeden gatunek łowny – bażant.

W celu zwaloryzowania ornitologicznego całej linii kolejowej za najcenniejsze uznawano gatunki lęgowe (przynajmniej 1 para lęgowa do 150 m od linii kolejowej) i wskazane w kategoriach, określających stopień ich ochrony oraz zagrożenia. Ostatecznym kryterium zaliczenia do tej grupy była obecność w przynajmniej jednej z poniższych kategorii:

- 1) gatunku, wymienionego w rozporządzenia Ministra Środowiska z dn. 16.12.2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt, objętego: OŚ – ochroną ścisłą i OŚC – wymagającego ochrony czynnej;
- 2) gatunku wskazanego w art. 4(1) Dyrektywy Ptasiej i wymienionego w załączniku I tej Dyrektywy;
- 3) gatunku wymienionego w Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt (Głowaciński 2001);

4) gatunku SPEC (Species of European Conservation Concern) w kategorii 1-3 (BirdLife International 2004) - pomijano gatunki SPEC 2 i 3, dla których wykazano liczną lub bardzo liczną populację lęgową w Polsce (Chodkiewicz i in. 2015), a równocześnie prezentują stabilny lub wzrostowy trend liczebności (Chylarecki i in. 2018);

5) gatunków stosunkowo nielicznych na Pomorzu lub nielicznych i zmniejszających liczebność w skali Polski, w tym gatunków o najsilniej zarysowanych spadkach indeksów liczebności w ciągu ostatnich lat (Sikora 2001, Sikora i in. 2013, Chylarecki 2018).

Ostatecznie wytypowano 4 najcenniejsze gatunki, wymienione w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej, są to: derkacza *Crex crex*, gąsiorek *Lanius collurio*, lerka *Lullula arborea* i żuraw *Grus grus*.

W granicach prowadzonych w 2021 r. prac terenowych w buforze 150 m po obu stronach linii kolejowej stwierdzono gniazdowanie (kategoria gniazdowania, wg Sikora i in. 2007) tylko 4 gatunków ważnych dla wspólnoty europejskiej, czyli wymienionych w Dyrektywie Ptasiej, załącznik I. Były to:

1. Derkacz *Crex crex* – możliwe gniazdowanie na 2 stanowiskach na terenach łąk kośnych gminy Kosakowo oraz 1 stanowisko na łąkach na zamkniętym terenie Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo, jednak w tym ostatnim przypadku derkacz odbywał się poza granicami analizowanego terenu inwestycji, a ponadto w dniu 21 lipca 2020 r. łąki były już wykoszone, tak więc to siedlisko lęgowe na terenie portu lotniczego przestało istnieć. Monitoring liczebności lęgowej populacji derkacza prowadzony w latach 2008-2012 wskazuje, że ten jest gatunkiem średnio licznym w skali kraju (Chodkiewicz i in. 2015). W zachodniej części Polski jest ptakiem nielicznym, a wyższe zagęszczenie osiąga jedynie lokalnie, w dolinach rzek. Optymalnym siedliskiem tego gatunku są wilgotne, żyzne łąki kośne, porośnięte wysokimi trawami oraz z dużym udziałem roślinności zielnej (Chylarecki i in. 2018).

2. Gąsiorek *Lanius collurio* – 1 stanowisko możliwego gniazdowania na terenach ruderalnych i przemysłowych miasta Gdyni. Monitoring liczebności lęgowej populacji gąsiorka prowadzony w latach 2008-2012 wskazuje, że jest to gatunek liczny w skali kraju (Chodkiewicz i in. 2015). Dodatkowo ptak ten cechuje się umiarkowanym trendem wzrostowym wśród gatunków związanych z krajobrazem rolniczym (Chylarecki i in. 2018).

3. Lerka *Lullula arborea* – 1 stanowisko możliwego gniazdowania na terenach muraw z nalotem sosnowym w gminie Kosakowo. Tereny otwarte z piaszczystymi murawami i prześwietlone drzewostany sosnowe są odpowiednimi siedliskami dla lerki (Dombrowski i in. 2007, Dombrowski 2009). Monitoring liczebności lęgowej populacji lerki prowadzony w latach 2008-2012 wskazuje, że jest to gatunek liczny w skali kraju (Chodkiewicz i in. 2015). Dodatkowo gatunek ten cechuje się stabilnym trendem liczebności (Chylarecki i in. 2018).

4. Żuraw *Grus grus* – 1 stanowisko możliwego gniazdowania stwierdzono na moczarach, rozlewisku z szuwarem trzcinowym pod wsią Rewa podczas kontroli kwietniowych 2021r. W skali kraju gatunek ten określany jest jako nieliczny lub bardzo nieliczny ptak lęgowy (Tomiałojć, Stawarczyk 2003 oraz Sikora i in. 2007). Monitoring liczebności lęgowej populacji żurawia prowadzony w latach 2008-2012 wskazuje, że jest to gatunek nieliczny w skali kraju (Chodkiewicz i in. 2015). Znacznie lepiej przedstawia się sytuacja populacji na Pomorzu, gdzie jest to gatunek średnio liczny, podczas gdy w pozostałej części kraju jest nieliczny lub bardzo nieliczny (Kuczyński, Chylarecki 2012). Najnowsze wyniki monitoringowe wskazują, że ptak ten cechuje się umiarkowanym trendem

wzrostowym (Chylarecki i in. 2018), a wzrostowi liczebności towarzyszy poszerzenie spektrum zajmowanych środowisk (np. zasiedlanie śródpolnych zbiorników wodnych) i spadek płochliwości (Kuczyński, Chylarecki 2012). Zmniejszająca się antropofobia gatunku skutkuje coraz powszechniejszym zajmowaniem siedlisk lęgowych w krajobrazie rolniczym (Kotlarz 2011).

Wpływ inwestycji na gatunki ptaków związany będzie z możliwością ich płoszenia w związku z emisją hałasu. Będzie to oddziaływanie czasowe, krótkookresowe, które ustąpi po okresie realizacji. Oddziaływanie związane będzie również z utratą potencjalnych miejsc gniazdowania oraz miejsc żerowiskowych na skutek wycinki zadrzewień i zakrzewień.

Mając na uwadze obecny sposób zagospodarowania obszarów przyległych do inwestycji, stwierdza się, że nie będzie to oddziaływanie znaczące, gdyż gatunki te przeniosą się czasowo na inne siedlisko o podobnym charakterze.

W celu ograniczenia wpływu inwestycji na wszystkie występujące w jej otoczeniu gatunki ptaków, tut. organ w warunkach do nin. decyzji wskazał na konieczność prowadzenia wycinki drzew i krzewów poza okresem lęgowym ptaków, czyli poza okresem od 1 marca do 15 października z dopuszczeniem prowadzenia wycinki w ww. okresie pod nadzorem ornitologa, po stwierdzeniu braku gniazd i udokumentowanie tego faktu poprzez adnotację w dokumentacji budowy.

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się negatywnego oddziaływania inwestycji na ptaki.

Teriofauna

Podczas wszystkich kontroli stwierdzono, 10 gatunków ssaków. Zaobserwowano miejsca koncentracji aktywności ssaków, zwłaszcza kopytnych, na obszarach miejskich oraz zalesionych (LK 228 2+700 – 3+100; LK 301 1+200 – 1+600, LK801 (W2) 0+000 – 2+000 i 2+700 – 4+400 oraz w wariantach W2bis 7+100 + 7+600) oraz ścieżki migracji zwierząt.

Najcenniejsze siedlisko ssaków w obszarze inwestycji to siedlisko wilka stwierdzone w 1 lokalizacji na terenie Portu Lotniczego Kosakowo. Wilk w Polsce objęty jest ochroną ścisłą, jest to gatunek wymieniony w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej oraz w Polskiej Czerwonej Księdze ze statusem „NT” (gatunek bliski zagrożenia).

Chiropterofauna

Podczas prac terenowych zidentyfikowano 5 gatunków nietoperzy. Ich listę przedstawiono w tabeli poniżej. W nagraniach detektorowych najliczniejszy był borowiec wielki i karlik malutki. Mniej liczne były karlik większy, karlik drobny i mroczek późny. Kontrole potencjalnych kryjówek nietoperzy nie wykazały ich obecności w 11 obiektach inżynierskich, głównie w przejściach dla pieszych i wiaduktach. Nie wykazano kryjówek nietoperzy w innych obiektach w buforze inwentaryzacji.

Lp.	Nazwa polska	Nazwa łacińska	Ochrona gatunkowa	Załączniki Dyrektywy Siedliskowej
1	Borowiec wielki	<i>Nyctalus noctula</i>	ścisła	IV
2	Mroczek późny	<i>Eptesicus serotinus</i>	ścisła	IV
3	Karlik malutki	<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	ścisła	IV
4	Karlik drobny	<i>Pipistrellus pygmaeus</i>	ścisła	IV
5	Karlik większy	<i>Pipistrellus nathusii</i>	ścisła	IV

W trakcie wyszukiwania miejsc zimowania nietoperzy w 2019 r. i 2021 r., nie stwierdzono zimujących nietoperzy ani potencjalnych miejsc, w których mogłyby zimować.

Podczas wszystkich kontroli przeprowadzonych w 2021 r. w miejscach, gdzie obserwowano przeloty nietoperzy, aktywność utrzymywała się na poziomie wysokim i bardzo wysokim poziomie aktywności w pozostałych przypadkach aktywności nie zaobserwowano. Najprawdopodobniej najwyższe osiągane wartości indeksu aktywności, obserwowane w połowie sierpnia, są związane z jesienną migracją nietoperzy (Ciechanowski 2016). W buforze badań planowanego przedsięwzięcia stwierdzono dwa punkty, w których średni indeks aktywności osiągnął wartości bardzo wysokie, jest to: transekt T1 zlokalizowany na granicy lasu obok terenu zabudowanego i punkt P2 na skraju zabudowy i otwartych terenów zielonych.

Nie stwierdzono siedlisk nietoperzy w postaci kryjówek, kolonii rozrodczych, miejsc zimowania, czyli obszarów, które są podstawą do wyznaczenia określonych siedlisk będących podstawą waloryzacji. Wszystkie zarejestrowane gatunki należały do powszechnie występujących w skali kraju i regionu w związku z czym wszystkie te obszary zostały zwaloryzowane jako walor niski. Zespół gatunkowy nietoperzy jest charakterystyczny dla okolicy, dominują w nim przedstawiciele rodzaju karlik oraz inne gatunki związane z przestrzenią otwartą takie jak borowce wielkie czy mroczki późne, na terenie inwestycji nie znaleziono kryjówek rozrodczych bądź zimowisk, potencjalna rozbudowa linii kolejowej nie powinna mieć większego wpływu na nietoperze.

Tut. organ w warunkach do nin. decyzji wskazał aby inwestycję realizować pod nadzorem przyrodniczym, m.in. specjalistów w dziedzinie chiropterologii. Nadzór specjalistyczny należy prowadzić w okresie projektowania i realizacji inwestycji.

Ponadto dla ochrony chiropterofauny na obszarze inwestycji w trakcie realizacji (oświetlenie placu budowy) oraz eksploatacji, w miejscach wymagających oświetlenia, należy zastosować źródła światła o możliwie najniższej emisji barw niebieskich i promieniowania UV.

Oddziaływanie na środowisko gruntowo-wodne

Źródłami ewentualnych zanieczyszczeń powstających na etapie realizacji inwestycji mogą być: spływy 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 szczególna ostrożność, a zastosowane zabezpieczenia uniemożliwią przedostawanie się substancji niebezpiecznych do środowiska gruntowo - wodnego.

Istnieje również prawdopodobieństwo, że w wyniku prowadzonych prac budowlanych dojdzie do zanieczyszczenia wód lub gleb substancjami niebezpiecznymi, co może prowadzić do pogorszenia stanu chemicznego JCW. Należy jednak podkreślić, iż potencjalny negatywny wpływ na stan chemiczny mógłby mieć miejsce jedynie w przypadku wystąpienia poważnej awarii sprzętu. Ryzyko wystąpienia takiej sytuacji może zostać ograniczone do minimum poprzez prowadzenia prac przy pomocy sprawnego i zaawansowanego technologicznie sprzętu.

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

- wszelkie prace prowadzone będą przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy. Na bieżąco będzie sprawdzany stan techniczny pracujących maszyn budowlanych i transportowych. W

- poobliżu miejsca garażowania i tankowania pojazdów zostaną zabezpieczone odpowiednie ilości sorbentów przeznaczonych do zbierania rozlewów, w celu neutralizacji możliwych wycieków substancji niebezpiecznych, w tym ropopochodnych;
- zaplecze budowy oraz bazy materiałowe zostaną zlokalizowane w odległości ponad 20 m od rzeki Kaczej;
 - plac budowy oraz zaplecze budowy wyposażone będą w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych (sorbenty lub inne materiały umożliwiające zebranie wycieków substancji niebezpiecznych). W przypadku zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi w wyniku awarii zostaną one niezwłocznie zebrane i przekazane do utylizacji podmiotowi posiadającemu stosowne uprawnienia. Należy również zabezpieczyć użytkowane maszyny, sprzęt budowlany i transportowy przed wyciekami paliw i olejów;
 - powierzchnia pasa zajętego pod prace budowlane zostanie ograniczona do niezbędnego minimum;
 - wszystkie prace w korycie rzeki Kaczej będą prowadzone z zachowaniem ciągłości hydrologicznej cieków;
 - umocnienia brzegów rzeki w miejscach tego wymagających zostaną wykonane z materiałów naturalnych;
 - zostanie zapewnione odpowiednie zagospodarowanie ścieków - powstające ścieki bytowe z zaplecza budowy będą odprowadzane do przewoźnych sanitariatów, a następnie wywożone przez uprawnione jednostki do oczyszczalni ścieków;
 - zostanie zapewnione właściwe gospodarowanie odpadami, minimalizowane będą ich ilości, odpady będą składowane selektywnie, w wydzielonych i przystosowanych do tego miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych;
 - po zakończeniu prac teren zapleczy budowy zostanie uporządkowany.

Umocnienie koryta rzeki Kaczej będzie wykonane w zakresie niezbędnym dla prawidłowego funkcjonowania projektowanych zbiorników retencyjnych. Na pozostałym odcinku zostanie zachowany taki przebieg koryta rzeki, który zapewni odpowiednią retencję doliny, przy zachowaniu naturalnego charakteru doliny rzeki Kaczej. Umocnienie brzegowe zostanie wykonane w miejscach, w których jest to niezbędne, m.in. w rejonie urządzeń upustowych na zaporach, z użyciem materiałów pochodzenia naturalnego.

Faza realizacji inwestycji, przy zachowaniu ww. środków przeciwdziałania zagrożeniom nie wywoła znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko gruntowo - wodne.

W ramach realizacji inwestycji zostanie wykonane odwodnienie ulicy Wiczlińskiej i obiektu mostowego na rzece Kaczej, zgodnie z obowiązującymi przepisami i decyzjami administracyjnymi. Po oddaniu obiektów do użytkowania, konieczne będzie przeprowadzanie okresowych prac na terenie czaszy zbiorników, polegających na zapobieganiu zarastania terenu na obszarze uregulowanym. Okresowo będzie występować konieczność oczyszczania koryta rzeki i utrzymywanie jego głębokości zgodnie z parametrami projektowanymi. Piaskowniki przed wlotami do spustów będzie należało okresowo oczyszczać z naniesionego materiału. Częstotliwość prac oczyszczających będzie należało dopasować do ilości pojawiającego się materiału. Po oddaniu do eksploatacji konstrukcje zapor i pozostałych niezbędnych elementów infrastruktury, będzie należało poddawać przeglądom zgodnie z odpowiednimi przepisami.

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 we wszystkich wariantach 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.

Klimat akustyczny w rejonie inwestycji kształtują istniejące linie kolejowe oraz ciągi komunikacyjne drogowe, w granicach miasta Gdyni, natomiast w gminie Kosakowo ciągi komunikacyjne drogowe.

Wykonanie prac planowanych w ramach niniejszej inwestycji będzie wymagało użycia różnych maszyn ciężkich takich jak: koparki, spycharki, samochody ciężarowe itp. oraz urządzeń odznaczających się wysoką mocą akustyczną takie jak piły itp.

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.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia może dochodzić do kumulacji oddziaływań w zakresie akustyki. Głównym dodatkowym źródłem hałasu uwzględnianym w analizie oddziaływania skumulowanego są drogi kołowe obciążone dużym ruchem. W analizie akustycznej dla przedmiotowego przedsięwzięcia wykonano obliczenia skumulowane uwzględniając natężenia ruchu na następujących ciągach komunikacyjnych: ul. Rumska, ul. Żeromskiego, ul. Derdowskiego, ul. Wiejska, ul. Kwiatkowskiego, ul. Pucka, ul. Hutnicza, ul. Janka Wiśniewskiego, ul. Morska (ZOT-Kwiatkowskiego), ul. Morska (Kwiatkowskiego-Śródmieście).

W wyniku analiz zidentyfikowano budynki mieszkalne potencjalnie narażone na oddziaływanie drgań i hałasu wtórnego powodowanych przez projektowaną linię kolejową.

Oddziaływania akustyczne zostaną zminimalizowane poprzez zastosowanie ekranów akustycznych.

Proponowane zabezpieczenia akustyczne w formie ekranów akustycznych:

Nazwa zabezpieczenia	Linia kolejowa	Początek – koniec zabezpieczenia		Długość zabezpieczenia [m]	Wysokość zabezpieczenia [m]	Typ zabezpieczenia	Strona LK (L/P)
wariant W2, wariant W2 bis, wariant W5							
1	LK250 tor 502	26 322	26 388	66	3	pochłaniający	L
02a	LK250 tor 502	26 437	26 501	64	4	transparentny - odbijający	L
02b	LK250 tor 502	26 501	26 670	169	6	transparentny - odbijający	L
02c	LK250 tor 502	26 670	26 963	293	5	transparentny - odbijający	L
03a	LK 228 tor 1	1 400	1 471	72	4	pochłaniający	L
03b	LK 228 tor 1	1 471	2 284	815	3	pochłaniający	L
4	LK 228 tor 1	2 511	2 655	144	3	pochłaniający	L
5	LK 228 tor 1	2 748	2 819	72	3	pochłaniający	L
6	LK 228 tor 1	3 345	3 422	77	5	transparentny - odbijający	L
7a	LK 228 tor 1	3 503	3 647	145	3	pochłaniający	L
7b	LK 228 tor 1	3 642	3 775	133	3	pochłaniający	L
8	LK 228 tor 1	4 188	4 420	232	3	pochłaniający	L
09a	LK 228 tor 1	4 661	4 822	160	6	pochłaniający	L
09b	LK 228 tor 1	4 822	4 891	69	7	pochłaniający	L
10	LK 228 tor 1	4 895	4 943	48	6	pochłaniający	L

W ramach planowanej inwestycji zastosowane zostaną także metody ograniczania hałasu u źródła, poprzez zastosowanie nowej technologii torowiska, tj. szyn bezstykowych oraz podkładów betonowych na podsypce. Dodatkowo, w wyniku planowanego wdrożenia

wymogów Rozporządzenia Komisji (UE) Nr 1304/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy — hałas”, zmieniające decyzję 2008/232/WE i uchylające decyzję 2011/229/UE, zakłada się, że dla roku 2025 nastąpi efekt redukcji hałasu kolejowego, wynikający z wymiany starszego taboru na nowoczesny (przewidywana redukcja hałasu o ok. 3 dB). W związku z powyższym rzeczywisty hałas może być niższy od prognozowanego.

Tut. organ w warunkach do nin. decyzji zobligował Inwestora do wykonania monitoringu porealizacyjnego w celu weryfikacji przyjętych środków redukcji hałasu. Analiza porealizacyjna będzie również podstawą do ewentualnego zaproponowania dodatkowych zabezpieczeń akustycznych.

Lokalizacja wykonania pomiarów hałasu w ramach analizy porealizacyjnej.

Lp.	Nr receptora	Km	Linia Kolejowa	strona LK
1	1	26 387	LK 250 tor 502	lewa
2	13	26 695	LK 250 tor 502	lewa
3	22	26 846	LK 250 tor 502	lewa
4	80	3 476	LK 228 tor 1	lewa
5	90	3 597	LK 228 tor 1	prawa
6	98	4 715	LK 228 tor 1	lewa
7	99	4 745	LK 228 tor 1	lewa
8	102	4 870	LK 228 tor 1	lewa
9	103	4 904	LK 228 tor 1	lewa
10	109	290	PKA 801	lewa

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 zmianami). Punkty pomiarowe należy zlokalizować przy elewacji budynków w odległości od 0,5 m do 2 m w świetle okna kondygnacji ekspozowanej na hałas, a gdy nie ma takiej możliwości, na wysokości 4 m ± 0,2 m nad powierzchnią terenu.

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 eksploatacji 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 raporcie o oś, na etapie realizacji inwestycji zostaną zastosowane następujące zalecenia:

- minimalizowanie ilości powstających odpadów poprzez wdrożenie systemu gospodarowania odpadami na etapie robót wykonawczych, mającego na celu selekcjonowanie, zabezpieczanie i systematyczne usuwanie odpadów — przekazywanie ich do jednostki uprawnionej do odbioru i gospodarowania odpadami, w pierwszej kolejności do odzysku lub unieszkodliwiania, w ostateczności na składowisko 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 unieszkodliwiania 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 jednak 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.

Podsumowując w ocenie tut. organu przedłożony raport oddziaływania na środowisko odpowiada treści art. 66 ustawy ooś. Na podstawie analiz przeprowadzonych w przedłożonym w sprawie raporcie ooś, określono oddziaływania i potencjalne zagrożenia środowiska związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia. Przeprowadzone analizy pozwoliły na zaproponowanie środków zapobiegawczych i minimalizujących potencjalne negatywne oddziaływania.

Po przeanalizowaniu raportu ooś, biorąc pod uwagę lokalizację inwestycji, w tym względem obszarów chronionych, zakres planowanych prac, kierując się zasadą przeczności, tut. organ określił niniejszą decyzją warunki do zastosowania na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia oraz do projektu budowlanego. Uwarunkowania te wynikają także z zaleceń sporządzonego raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

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

- 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 2023 r. poz. 682 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). 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 ze zm.)

z up. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska
w Gdańsku

Agnieszka Moszyńska
p.o. Naczelnika

Wydziału Ocen Oddziaływania na Środowisko

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 płożenie, należy uzyskać zezwolenie w trybie art. 56 ust. 1 ww. ustawy o ochronie przyrody.

Otrzymują:

1. Pan Wieńczysław Szwindowski, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa (Pełnomocnik)
2. Gmina Miasta Gdyni, al. marsz. Piłsudskiego 52/54, 81-382 Gdynia
3. Gmina Kosakowo, ul. Żeromskiego 69, 81-198 Kosakowo
4. Strony postępowania poprzez zawiadomienie
5. 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

30.04.2024
GŁÓWNY SPECJALISTA

Justyna Powaczyńska

Zastępca Naczelnika
Wydziału Ocen Oddziału ds. Środowiska

Agnieszka Łędraszek



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W GDAŃSKU**

ZAŁĄCZNIK Nr 1 do decyzji nr RDOŚ-Gd-WOO.420.2.2023.ŁT.IBA.JP.29

Wykaz działek, na których planowana jest realizacja przedsięwzięcia pn.:
„Włączenie północnych dzielnic miasta Gdyni i gminy Kosakowo w system kolei aglomeracyjnej na obszarze pomorskiej metropolii”.

województwo	powiat	gmina	obręb	nr działki
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Chylonia	5
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Chylonia	304
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Chylonia	9
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Chylonia	27
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Chylonia	2
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Chylonia	3
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Chylonia	12
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Chylonia	287
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Chylonia	801
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Chylonia	6
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Chylonia	419/1
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Chylonia	288
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Chylonia	289
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Chylonia	7
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Chylonia	303
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Chylonia	306
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Chylonia	290
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Chylonia	284
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Chylonia	259
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Chylonia	128
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Chylonia	8
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Chylonia	264
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Chylonia	4
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1315
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1312
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1148
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1191
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1119
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	92
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1011
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1173
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1160

pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1129
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1201
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1141/2
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1151
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1198
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1244
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1194
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1248
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1342
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	85
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1014
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1150/1
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	84
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	941
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	87
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	96
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1142
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1174
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1137
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	102
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1015
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1171
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	97
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1008
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1243
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1203
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1450
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1260
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	2513
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	940
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1319
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1532
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1149
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1012
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1177
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1178
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1341
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1197/2
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	98
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1158
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1196
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1200
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1232
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	94
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1487
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1311
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1147

pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1480
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1152
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1136
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1125
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1195
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1197/1
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1013
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1259
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1242/2
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1464
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	86
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	100
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1126
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1176
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1337
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1344
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1192
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1490
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1007
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1338
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1212
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1457
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1488
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	95
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1466
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	99
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1157/1
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1339/4
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1486
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1472
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	93
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1478
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1441
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1209
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1492
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1473
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1208/2
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1489
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1249
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1491
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1343
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1193
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1485
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1340
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1204
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1175
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1444

pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1131
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1458
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1132
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	101
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1130
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1449
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1440
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1016
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1481
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1538
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Cisowa	1339/3
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	296
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	100
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	90/1
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	123
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	135/2
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	114/2
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	122
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	29
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	279/1
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	91
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	119/7
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	102
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	30/26
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	142/8
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	271
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	126/2
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	115/7
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	34/33
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	18/9
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	133/19
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	103/3
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	103/1
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	120/1
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	272
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	295
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	142/7
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	103/2
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	136/12
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	23/2
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	114/1
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	51/6
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	142/3
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	439
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	34/32
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	19/4
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	270

pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	129/4
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	20
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	28
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	393
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	136/3
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	377
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	379
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	133/9
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	120/5
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	133/20
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	125/3
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	402
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	136/7
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	113
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	142/1
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	133/10
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	411
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	133/12
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	269
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	115/6
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	145/12
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	134
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	19/2
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	438
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	127
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	126/1
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	142/5
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	143/1
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	184
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	34/18
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	133/15
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	88/36
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	125/1
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	453
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	143/37
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	118/5
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	99
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	145/13
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	118/4
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	136/5
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	136/11
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	19/3
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	145/9
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	185
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	34/15
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	125/6
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	381

pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	145/18
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	145/16
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	145/10
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	382
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	143/38
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	21/3
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	145/8
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	145/11
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	136/8
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	144
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	130/3
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	136/6
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	139
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	378
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	380
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	143/36
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	145/15
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	133/11
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	143/30
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	401
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	145/17
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	145/14
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	143/23
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	291/1
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	129/3
pomorskie	pucki	Kosakowo	Kosakowo	143/22
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obłuże	1566
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obłuże	516
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obłuże	144
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obłuże	519/2
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obłuże	65
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obłuże	514
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obłuże	480
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obłuże	1
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obłuże	2
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obłuże	1608
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obłuże	2043
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obłuże	1496
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obłuże	70
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obłuże	1612
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obłuże	62
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obłuże	461
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obłuże	2041
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obłuże	1564
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obłuże	5
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obłuże	79
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obłuże	1565

pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	3
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	2042/4
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	143
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	458
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	520
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	384
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	369
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	142
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	2042/3
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	370
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	518
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	67
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	68
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	517
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	2046
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	2040/1
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	412
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	18
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	102
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	512
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	2040/2
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	1588
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	37
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	4
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	524
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	2051
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	64
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	1611
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	383
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	1586
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	29
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	103
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	1584
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	507
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	1602
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	98
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	515
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	63
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	501
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	467
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	368
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	2045
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	1587
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	386
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	26
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	529
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	541

pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	533
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	472
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	34
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	376
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	1585
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	378
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	78
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	500
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	381
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	104
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	105
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	539/1
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	483
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	35
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	19
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	535
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	1540/2
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	508
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	519/1
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	380
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	539/2
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	372
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	2049
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	465
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	22
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	460
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	373
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	77
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	536
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	382
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	30
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	385
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	387
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	522
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	377
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	2050
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	1610
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	25
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	1538
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	379
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	537
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	1541/2
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	410
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	24
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	497
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	28
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	1541/1

pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	453
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	54
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	21
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	1540/1
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	491
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	526
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	27
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	538
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	371
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	1609
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	455
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	66
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	523
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	454
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	20
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	31
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	375
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	23
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	69
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Obluże	413
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Oksywie	1623
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Oksywie	369
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Oksywie	1622
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Oksywie	2116/2
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Oksywie	1620
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Oksywie	1303
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Oksywie	355
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Oksywie	2098/2
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Oksywie	387
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Oksywie	1621
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Oksywie	2117/2
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Oksywie	1304
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Oksywie	1613
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Oksywie	360
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Oksywie	1614
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Oksywie	357
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Oksywie	1617
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Oksywie	2204/9
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Oksywie	1601
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Oksywie	370
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Oksywie	386
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Oksywie	1618
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Oksywie	363
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Oksywie	353
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Oksywie	365
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Oksywie	1624
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Oksywie	359

pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Oksywie	354
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Oksywie	1615
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Oksywie	362
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Oksywie	358
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Oksywie	364
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Oksywie	374
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Oksywie	356
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Oksywie	373
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pierwoszyño	5/10
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pierwoszyño	6/2
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pierwoszyño	5/9
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pierwoszyño	3/2
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pierwoszyño	12/2
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pierwoszyño	12/4
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pierwoszyño	19/2
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pierwoszyño	20/6
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pierwoszyño	20/7
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pierwoszyño	9
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pierwoszyño	12/3
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	212/14
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2051
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	213/13
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1115
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	213/21
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	38/2
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	1090/8
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1099
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	372
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	213/22
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	654
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	90/4
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	34/5
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1095
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	71/24
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	629
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	213/26
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	388
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1369
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	632
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2020
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	90/3
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	1090/6
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1174
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	40/1
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1303
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1102
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	209/9

pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1360
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1353
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	213/7
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	74/2
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1116
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	779
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	42/2
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	76/4
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2036
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	601
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	76/1
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	41/6
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1178
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2040
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1993
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1101
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	747
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1362
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2045
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	643
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2030
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2024
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	36/77
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	311
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	42/14
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1096/1
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	55/3
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	394
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	713
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	213/18
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	1090/5
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	374
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1372
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	310
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1958
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	213/11
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	505
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	624
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1096/2
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2008
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	681
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1109
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	44
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1175
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	391
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	502
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2000

pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	39/4
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	504
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2001
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1184
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	36/45
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	644
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1136
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1098
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	612
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	641
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	31/2
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	33/1
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	40/14
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2022
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	90/10
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	71/22
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1088
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2046
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	213/15
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	507
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	133/14
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	630
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1998
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2007
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	395
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1176
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	687
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	76/3
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	55/1
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	56/3
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1129
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	633
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1305
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	209/1
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1994
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	614
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1992
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1371
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	43/7
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	76/10
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	510
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1999
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	36/92
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2032
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	92/4
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2003
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	3/30

pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	39/29
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	536
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1104
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	36/91
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	41/4
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2009
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1231
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	618
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1120
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	3/43
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2056
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	210
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	1090/3
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	303
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	307
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	71/30
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1373
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	392
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	686
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1361
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	396
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	804
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	3/27
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2006
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	75/4
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	34/4
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	38/1
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	3/26
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	71/23
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	203/5
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	40/6
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1183
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1367
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2041
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1106
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	359/1
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	304
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1181
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	628
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	680
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	458
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1182
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	3/44
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	617
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	803
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	39/3
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	94/6

pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2028
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1997
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	627
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	616
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2039
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	674
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	205/2
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	673
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	697
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	37
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	3/24
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	208/3
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	56/2
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	92/2
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	36/84
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1179
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	777
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2002
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	755
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	42/15
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2011
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	750
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	204/4
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	90/9
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	626
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1094
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2005
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	398
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	711
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	132/3
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	90/7
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	649
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1097
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2021
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1086
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2014
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	775
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	360
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	206/4
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1354
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1988
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	716/1
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	75/2
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	642
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	90/8
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	682
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	90/6

pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1368
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	358
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	397
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	334
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	33/3
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1122
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1112
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	3/25
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2015/2
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1185
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	511
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	688
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2025
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	75/3
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	679
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	73/2
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	854
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1987
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	359/2
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	751
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	3/29
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1996
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2010
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	675
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	503
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	128/16
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	71/29
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	76/11
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	695
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	753
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	370
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	619
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	678
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1105
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	3/50
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	128/13
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	36/78
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	492
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	71/5
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	338
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2019
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	660
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	708
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	32
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1364
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	41/1
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	55/2

pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	684
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	206/6
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	132/4
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	508
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	621
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	336
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1984
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2016
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2004
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2018
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	207
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	712
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	620
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	683
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	535
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	689
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1990
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	94/5
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1986
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	677
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	623
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1143
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	56/1
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	692
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2023
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2013
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	117
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2017
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2054
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	525
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	203/6
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	625
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	95/4
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1959
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2031
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1160
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	3/28
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1108
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2053
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1989
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	36/85
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	685
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1355
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	659
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1365
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1124
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	208/2

pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	690
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	40/13
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	91
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	709
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	509
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	204/3
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1363
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1107
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	622
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	776
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	650
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2012
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1985
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	749
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1366
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	128/15
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	855
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	694
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	337
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1142
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	2015/1
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1306
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	373/1
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1138
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	716/3
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	831
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	36/1
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	39/28
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	696
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	752
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	631
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1139
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1180
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	714
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1123
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	710
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	715
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1141
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1117
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	92/3
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1121
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1103
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1087
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	205/1
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1137
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	693
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	691

pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Pogórze	1110
pomorskie	pucki	Kosakowo	Pogórze	128/17
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	264
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	236/6
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	330
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	497
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	54
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	490/2
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	270
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	6/2
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	337
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	506
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	343
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	232
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	515
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	329
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	122
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	517
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	91
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	93
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	10
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	508/2
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	273
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	233
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	237
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	475
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	7
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	344
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	1
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	348
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	235
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	40
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	338
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	481/1
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	123
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	512
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	498
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	41
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	55
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	502
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	328
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	124
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	230
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	8
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	11
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	51
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	223

pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	9
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	516
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	486/1
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	336
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	505
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	490/1
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	49
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	504
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	234
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	4/1
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	48
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	6/1
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	53
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	2
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	231
pomorskie	Gdynia	Gdynia (miasto)	Śródmieście	52

z up. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska
w Gdańsku

Agnieszka Moszyńska

n.o. Naczelnika

Wydziału Oceny Oddziaływania na Środowisko

GŁÓWNY SPECJALISTA Zastępca Naczelnika
Wydziału Oceny Oddziaływania na Środowisko

Agnieszka Powaczynska

Agnieszka Jedraszek



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU

ZAŁĄCZNIK Nr 2

do decyzji nr RDOŚ-Gd-WOO.420.2.2023.ŁT.IBA.JP.29

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Linia kolejowa objęta przedsięwzięciem zlokalizowana jest w północnej części Polski, w całości na terenie województwa pomorskiego. Przebiega przez obszary dwóch powiatów: puckiego oraz m. Gdynia na terenach dwóch gmin: miasto Gdynia i Kosakowo.

Inwestycja obejmuje modernizację istniejących oraz budowę nowej zelektryfikowanej linii kolejowej składającej się z dwóch bezkolizyjnych torów PKA pomiędzy posterunkiem Gdynia Chylonia, a nowoprojektowanym przystankiem Gdynia Pogórze, równoległe do linii kolejowej 723, a następnie dalej od Gdyni Pogórze do Gminy Kosakowo (Mosty Zachód). Dodatkowo Inwestycja zakłada dobudowę drugiego toru linii kolejowej 228 między przystankiem Gdynia Pogórze, a Gdynia Port Oksywie oraz elektryfikację tego odcinka.

Realizacja projektu pozwoli na osiągnięcie następujących celów ogólnych:

- Zwiększenie dostępności przestrzennej i czasowej transportu kolejowego.
- Poprawa niezawodności, wydajności i efektywności transportu kolejowego.
- Zwiększenie przepustowości oraz punktualności realizowanych połączeń.
- Integracja transportu kolejowego z innymi gałęziami transportu.
- Przejęcie ruchu pasażerskiego przez transport kolejowy z gałęzi transportu mniej przyjaznych dla środowiska (przede wszystkim transportu drogowego).
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego i bezpieczeństwa osobistego podróżnych.
- Podwyższenie komfortu podróżowania.
- Racjonalizacja kosztów eksploatacji i utrzymania zarządzanej infrastruktury oraz ograniczenie
- dewastacji infrastruktury kolejowej.
- Umożliwienie równego, niedyskryminowanego dostępu do infrastruktury kolejowej pasażerom o ograniczonej możliwości poruszania się.
- Zmniejszenie oddziaływania transportu na środowisko.
- Likwidacja wąskich gardeł w sieci kolejowej.
- Polepszenie warunków konstrukcji rozkładów jazdy, szczególnie w ruchu aglomeracyjnym.

Projekt przyczyni się do usprawnienia połączeń pomiędzy centrum aglomeracji, a sąsiadującymi obszarami osadniczymi, przez utworzenie na terenie Gdyni dodatkowych miejsc przesiadkowych, poprawiając ich dostępność komunikacyjną. Dodatkowe przystanki osobowe poprawią dostępność kolei dla okolicznych mieszkańców, tworząc w ten sposób alternatywę dla transportu kołowego, który jest mniej korzystny z uwagi na aspekt ekologiczny. Kolej jest w stanie obsłużyć w jednym czasie więcej podróżnych niż komunikacja samochodowa, a więc przyczynia się do zmniejszenia liczby pojazdów silnikowych emitujących produkty spalania do atmosfery. Projektowane rozwiązania mają na celu również

poprawę przepustowości i zakładają połączenie istniejących linii o znaczeniu państwowym wraz z odcinkami, na których będzie prowadzony lokalny ruch pasażerski.

Wariantem wybranym do realizacji przez Inwestora jest wariant W2, który zakłada budowę dwóch bezkolizyjnych torów PKA pomiędzy posterunkiem Gdynia Chylonia, a nowoprojektowanym przystankiem Gdynia Pogórze, równoległe do linii kolejowej 723, budowę drugiego toru linii kolejowej 228 między przystankiem Gdynia Pogórze, a Gdynia Port Oksywie, budowę nowej linii od Gdyni Pogórze do Gminy Kosakowo (Mosty Zachód).

Najbardziej istotne oddziaływania będą miały miejsce na etapie budowy. Ustąpią jednak po zakończeniu robót budowlanych. Etap budowy wiąże się głównie z zajęciem terenu, zarówno pod nowe elementy inwestycji (stałe zajęcie), jak i bazy dla zaplecza budowlanego (czasowe zajęcie). Ryzyko zanieczyszczenia gleb substancjami ropopochodnymi ze sprzętu budowlanego określono jako niewielkie, pod warunkiem zapewnienia m.in. należytego stanu sprzętu budowlanego. Na etapie budowy pewne uciążliwości mogą dotyczyć emisji hałasu i emisji zanieczyszczeń do powietrza z maszyn budowlanych, a także utrudnień w korzystaniu z linii kolejowych i przejazdów kolejowych przez pasażerów (czasowe zamknięcia).

Faza eksploatacji, czyli funkcjonowania linii już po przebudowie, w żadnym z analizowanych wariantów nie będzie znacząco oddziaływać na gatunki i siedliska będące przedmiotami ochrony przecinanych obszarów chronionych. Oddziaływanie na etapie eksploatacji związane jest głównie z ryzykiem kolizji zwierząt z pociągami, ale należy stwierdzić, że funkcjonowanie linii kolejowej nie wpłynie na dotychczasowe możliwości migracyjne zwierząt.

Inwestycja, nie będzie miała znaczącego negatywnego wpływu na obszary podlegające ochronie, w tym obszary Natura 2000. W raporcie zaproponowano odpowiednie środki minimalizujące potencjalnie negatywny wpływ (zakaz lokalizacji zaplecza budowy i dróg dojazdowych, tymczasowe ogrodzenie, nadzór przyrodniczy).

W ramach analiz obliczono poziom hałasu, jaki może wystąpić po oddaniu linii do użytkowania. W ramach planowanej inwestycji zastosowane zostaną metody ograniczania hałasu u źródła, poprzez zastosowanie nowej technologii torowiska, tj. szyn bezстыkowych oraz podkładów betonowych na podsypce. Ponadto w celu ochrony klimatu akustycznego zastosowane zostaną zabezpieczenia akustyczne ekranów akustycznych.

Aspektem, którego nie da się całkowicie zminimalizować jest konieczność wykupu działek w miejscach, gdzie nowe torowisko jest planowane poza terenem kolejowym. To oddziaływanie będzie więc trwałe. W związku z realizacją inwestycji zajdzie potrzeba wyburzenia istniejących budynków.

Z uwagi na zakres i lokalizacje planowanej inwestycji, nie przewiduje się wystąpienia oddziaływań o charakterze transgranicznym.

z up. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska
w Gdyni

Agnieszka Moszyńska
p.o. Naczelnika

Wydziału Ocen Oddziaływania na Środowisko

GLÓWNY SPECJALISTA

Zastępca Naczelnika
Wydziału Ocen Oddziaływania na Środowisko

Agnieszka Łędraszek

