



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W GDAŃSKU**



RDOŚ-Gd-WOO.420.62.2021.JP.9
/za dowodem doręczenia/

Gdańsk, dnia 21.04.2022 r.

DECYZJA

Na podstawie:

- art. 75 ust. 1 pkt. 1 lit. t) w związku z 71 ust. 2 pkt 2 oraz art. 84 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 (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2373 ze zm.), dalej ustawa ooś,
- § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 2 pkt. 60 oraz § 3 ust. 1 pkt 32 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839);
- art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 735 ze zm.),

po rozpatrzeniu wniosku Inwestora - PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., działającego poprzez pełnomocnika Pana Patryka Deługowskiego z firmy Green Cities Infrastructure Sp. z o.o. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach znak 001-W031-GCI-SR-PD-21 z dnia 10.11.2021 r. (data wpływu 12.11.2021 r.), uzup. w dniu 29.11.2021 r. oraz w dniu 27.12.2021 r.,

działając w oparciu o:

- opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Gdyni znak NS.4340.19.2021 z dnia 23.12.2021 r. o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko;

- opinię Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku znak GD.RZŚ.435.11.2022.NJ z dnia 25.01.2022 r. o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla nw. inwestycji;

o r z e k a m

I. Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Rozwój publicznego transportu zbiorowego w Gdyni poprzez rozbudowę infrastruktury linii kolejowej nr 250 wraz z rozbudową infrastruktury towarzyszącej, poprawiającej dostępność do zrównoważonych środków transportu”, realizowanego na działkach nr 423, 425, 427, 428, 429, 430, 431, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 640, 641, 644, 646, 648, 650, 1106, 1113, 1114, 1115, 1116, 1117, 1118, 1119, 1120, 1121/2, 1122, 1123, 1125, 1126, 1127, 1129, 1130, 1156/2, 1157, 1158, 1159/2, 1162, 1163, 1164, 1165, 1166, 1212, 1213, 1250, 1295/1, 1295/2, 1364/2, 1365, 1368 obręb nr 0022 Orłowo oraz nr 141, 145, 152, 153 obręb nr 0025 Redłowo;

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

1. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

➤ etap realizacji przedsięwzięcia

- a) prace budowlane będące źródłem hałasu, prowadzić wyłącznie w porze dziennej 6:00-22:00, za wyjątkiem prac wymagających ciągłego procesu technologicznego;
- b) technologię prac dobrać w taki sposób, aby ograniczyć do minimum uciążliwości związane z pracami budowlanymi realizowanymi w porze nocnej (aby zminimalizować zakłócenia w ruchu kolejowym i drogowym) ze względu na konieczność utrzymania czynnego ruchu kolejowego na linii nr 202 i nr 250 oraz ruchu kołowego na ul. Wielkopolskiej i konieczne regularne zamknięcia torowe oraz drogowe;
- c) wszelkie naprawy pojazdów i maszyn, wymianę olejów napędowych, smarów oraz cieczy hydraulicznych związanych z funkcjonowaniem oraz tankowanie sprzętu przeprowadzać poza placem budowy, na terenie stałych baz wykonawcy lub w specjalistycznych punktach serwisowych, na szczelnym stanowisku, izolowanym od podłoża;
- d) w trakcie prac rozbiórkowych ograniczać powstawanie pyłów, np. poprzez nawilżanie wodą elementów demontowanych i usuwanych;
- e) transport materiałów sypkich zabezpieczać plandekami w celu eliminacji pylenia, a prędkość poruszania się pojazdów ograniczyć w przypadku przesuszonego podłoża; dbać o czystość (ewentualne czyszczenie) kół pojazdów przy wyjeździe z budowy;
- f) wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do niezbędnego minimum, wynikającego z warunków technicznych koniecznych do spełnienia przy realizacji inwestycji;
- g) wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków przypadającym od 1 marca do 15 października. Dopuszcza się prowadzenie ww. prac w ww. okresie po wykluczeniu przez specjalistę ornitologa lęgów ptaków oraz po potwierdzeniu wpisem w dokumentacji budowy;
- h) drzewa i krzewy nie podlegające usunięciu, a pozostające w zasięgu prac, zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed:
 - możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzew na podkładzie z rur drenarskich lub mat słomianych pokrywających powierzchnię drzewa pod odeskowaniem,
 - fizycznym uszkodzeniem krzewów, np. poprzez wygrodzenie obszaru występowania krzewów np. taśmą,
 - przesuszeniem bryły korzeniowej, np. poprzez zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów,
 - mechanicznym uszkodzeniem bryły korzeniowej, np. poprzez prowadzenie prac w bezpośrednim sąsiedztwie systemów korzeniowych drzew i krzewów, w sposób ręczny, o ile pozwala na to technologia prac. Powstałe ewentualne uszkodzenia mechaniczne pni i korzeni zabezpieczyć preparatem grzybobójczym;

- j) W związku z wycinką drzew i krzewów w ramach „zadania nr 2-część miejska”, wykonać nasadzenia zastępcze w ilości 2 nasadzenia za jedno usuwane drzewo; do nasadzeń zastępczych wykorzystywać gatunki roślin rodzimych geograficznie i siedliskowo;
- Warunki wynikające z ww. opinii Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku:
- k) zaplecza budowy oraz bazy materiałowo-sprzętowej lokalizować na utwardzonych terenach zlokalizowanych w sąsiedztwie planowanej inwestycji;
 - l) sypkie materiały gromadzić w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków lub systemów odwodnienia;
 - m) ścieki socjalno-bytowe z etapu budowy gromadzić w szczelnych sanitariatach, których zawartość systematycznie przekazywać do utylizacji;
 - n) zaplecza budowy wyposażać w zapas sorbentów lub mat sorpcyjnych, dzięki którym możliwe będzie niezwłoczne usunięcie niepożądanych wycieków substancji ropopochodnych;
 - o) ewentualne wycieki substancji ropopochodnych punktowo neutralizować przy użyciu odpowiednich sorbentów, a zebrany zanieczyszczony grunt magazynować na nieprzepuszczalnym podłożu w sposób zabezpieczający przed powstawaniem odcieków;
 - p) ewentualne odwadnianie wykopów, realizować w możliwie najkrótszym czasie, bez trwałego obniżenia poziomu wód gruntowych. Stosować metody odwodnienia ograniczające jego zasięg oddziaływania na wody gruntowe;
 - q) do transportu sprzętu i materiałów wykorzystywać w miarę możliwości istniejące drogi oraz linie kolejowe;
 - r) nie realizować prac związanych z bezpośrednią modernizacją przepustu nad ciekami Kacza zlokalizowanego w km: 17,019 linii kolejowej nr 250;
 - s) zakres robót w obrębie ww. przepustu ograniczyć do niezbędnego minimum i do jak najkrótszego czasu;
 - t) prace w sąsiedztwie przecięcia z ciekami Kacza prowadzić w sposób ograniczający jego zanieczyszczenie i mącenie wody (np. poprzez wykonanie tymczasowych pomostów roboczych);
 - u) wody opadowe i roztopowe pochodzące z torowiska kierować do kanalizacji deszczowej lub wykorzystywać istniejący system drenażu francuskiego usytuowany na międzycieku;
 - v) wody opadowe i roztopowe zbierane z nowego przystanku SKM zagospodarować w obrębie inwestycji (odprowadzenie do gruntu) lub odprowadzać do kanalizacji deszczowej;
 - w) wody opadowe i roztopowe pochodzące z układów drogowych objętych niniejszym przedsięwzięciem kierować do istniejącej kanalizacji deszczowej po jej wcześniejszej modernizacji;
 - x) odpady niebezpieczne magazynować w sposób wykluczający ich przenikanie do ziemi i wód np. w szczelnych pojemnikach odpornych na działania odpadów, w przypadku zanieczyszczonych mas ziemnych np. poprzez zabezpieczenie folią.

2. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do uzyskania decyzji umożliwiającej realizację przedsięwzięcia:

- a) zaprojektować mury oporowe jako „zielone ściany” porośnięte roślinnością pnącą.

3. Nałożyć na Inwestora następujące obowiązki:

Wykonać kontrolne pomiary emisji hałasu do środowiska, po upływie 12 miesięcy od dnia oddania do użytkowania przedsięwzięcia oraz przekazania do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku oraz Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Gdańsku dokumentacji z wykonanych badań (w tym sprawozdanie z pomiarów) w terminie do 18 miesięcy od dnia oddania inwestycji do użytkowania. Jednocześnie, zobowiązuje się inwestora, do zapewnienia wykonania badań przez podmioty, wymienione w art. 147a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1973 ze zm.), oraz ich wykonania zgodnie z metodyką referencyjną wykonywania okresowych pomiarów hałasu wprowadzanego do środowiska w związku z eksploatacją dróg, linii kolejowych i linii tramwajowych, zgodnie z załącznikiem nr 3 do Rozporządzenia 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. z 2011 r. Nr 140, poz. 824). Ponadto dla zabudowy mieszkaniowej, szpitali, domów pomocy społecznej lub budynków związanych ze stałym albo czasowym pobytem dzieci i młodzieży, spełniających kryteria określone w art. 114 ust. 3 i 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (zlokalizowanych na terenach zamkniętych lub granicy przyległego pasa gruntu w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym), gdzie ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach, zweryfikować rzeczywiste warunki akustyczne wewnątrz budynków.

Monitoring porealizacyjny winien obejmować zakresem wykonanie, w celu weryfikacji poprawności przyjętych założeń oraz sprawdzenia rzeczywistego oddziaływania akustycznego przedmiotowej inwestycji, pomiarów emisji hałasu, powstającego w wyniku eksploatacji inwestycji, w punktach pomiarowych wskazanych w tabeli poniżej:

Nr receptora	Ulica	Piętro
1	Limbowa 3	parter, I p., II p.
2	Limbowa 5	parter, I p., II p., III p.
3	Limbowa 9A	parter, I p., II p.
4	Limbowa 11	parter, I p., II p.
5	Limbowa 13	parter, I p., II p.
6	Limbowa 15	parter, I p.
7	Limbowa 17	parter
8	Limbowa 19	parter, I p., II p.
9	Limbowa 21A	parter, I p., II p.
10	Limbowa 23	parter, I p.
11	Limbowa 25	parter, I p., II p.
12	Limbowa 29	parter, I p., II p.
13	Limbowa 31A	parter, I p., II p.
14	Limbowa 33A	parter, I p., II p.
15	Limbowa 39	parter, I p.
16	Limbowa 41	parter, I p., II p.
17	Limbowa 43	parter, I p., II p.
18	Kasztanowa 20	parter, I p., II p.

III. Uczynić „Charakterystykę przedsięwzięcia” Załącznikiem nr 1 do niniejszej decyzji.

IV. Uczynić wykaz drzew przeznaczonych do wycinki załącznikiem nr 2 do nn. decyzji.

UZASADNIENIE

W dniu 12.11.2021 r. Inwestor - PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., działający poprzez pełnomocnika Pana Patryka Deleńskiego z firmy Green Cities Infrastructure Sp. z o.o. wystąpił do tut. organu z wnioskiem znak 001-W031-GCI-SR-PD-21 z dnia 10.11.2021 r. w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia.

Do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach załączono:

1. kartę informacyjną przedsięwzięcia (zwaną dalej KIP) oprac. pod kier. mgr inż. Patryka Deleńskiego, Gdańsk, listopad 2021 r. – 4 egz. wraz z CD;
2. mapę w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wraz z zapisem mapy w formie elektronicznej;
3. poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
4. wypis, wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenu inwestycji;
5. pełnomocnictwo;
6. wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów;
7. dowód opłaty skarbowej.

W dniu 29.11.2021 r. pełnomocnik Inwestora pismem znak 001-W039-GCI-SR-PD-21 z dnia 26.11.2021 r. złożył wyjaśnienia do KIP.

Liczba stron w przedmiotowym postępowaniu przekracza 10.

Zgodnie z informacją w ww. wniosku o wydanie decyzji środowiskowej, Inwestor zamierza ubiegać się o decyzję pozwolenia na budowę oraz o decyzję zezwalającą na realizację inwestycji drogowej (dalej ZRID).

Inwestycja kwalifikowana jest zgodnie z **§ 3 ust. 2 pkt. 2** – „*polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone; w przypadku gdy jest to druga lub kolejna rozbudowa, przebudowa lub montaż, sumowaniu podlegają parametry tej rozbudowy, przebudowy lub montażu z poprzednimi rozbudowami, przebudowami lub montażami, o ile nie zostały one objęte decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach*” w związku z **§ 3 ust. 2 pkt. 60** – „*linie kolejowe inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 29, urządzenia do przeładunku w transporcie intermodalnym, mosty, wiadukty lub tunele liniowe w ciągu dróg kolejowych oraz bocznice co najmniej z jednym torem kolejowym o długości użytecznej powyżej 1 km*” oraz **§ 3 ust. 1 pkt 32** - „*instalacje do przesyłu pary wodnej lub ciepłej wody, z wyłączeniem osiedlowych sieci ciepłowniczych i przyłączy do budynków*” Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

W związku z powyższym, na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy ooś, realizacja przedsięwzięcia wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zgodnie z art. 75. ust. 1 pkt. 1 lit. t) ustawy ooś regionalny dyrektor ochrony środowiska jest organem właściwym do wydania decyzji środowiskowej dla inwestycji w zakresie linii kolejowych. Powyższy przepis ma zastosowanie w nn. sprawie.

O złożeniu wniosku, wszczęciu postępowania oraz o wystąpieniu do organów opiniujących strony zostały powiadomione pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.62.2021.JP.1 z dnia 06.12.2021 r. oraz zawiadomieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.62.2021.JP.3 z dnia 06.12.2021r.

Informacje o wniosku zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych Ekoportal (www.ekoportal.pl), prowadzonym na podstawie art. 21 ustawy ooś.

Stosownie do treści art. 59 ust.1 pkt 2 ustawy ooś, realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, jeżeli obowiązek przeprowadzenia tej oceny został stwierdzony na podstawie art. 63 ust.1. ustawy ooś. W myśl przywołanego wyżej przepisu oraz art. 64 ust.1 ww. ustawy, 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 ustawy ooś.

W świetle art. 64 ust.1 ustawy ooś postanowienia, o których mowa w art. 63 ust. 1 wydaje się po zasięgnięciu opinii:

- 1) regionalnego dyrektora ochrony środowiska;
- 2) organu, o którym mowa w art. 78, w przypadku przedsięwzięć wymagających decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1-3, 10-19 i 21-28, oraz uchwały, o której mowa w art. 72 ust. 1b;
- 3) organu właściwego do wydania pozwolenia zintegrowanego na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska, jeżeli planowane przedsięwzięcie kwalifikowane jest jako instalacja, o której mowa w art. 201 ust. 1 tej ustawy;
- 4) organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne.

Zgodnie z art. 6 ustawy ooś wymogu uzgodnienia lub opiniowania nie stosuje się, jeżeli organ prowadzący postępowanie jest jednocześnie organem uzgadniającym lub opiniującym.

W związku powyższym w przedmiotowym przypadku Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.62.2021.JP.2 z dnia 06.12.2021 r. wystąpił do:

a) Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Gdyni, o opinię co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i ewentualne określenie zakresu raportu dla przedmiotowego przedsięwzięcia na podstawie art. 64, art. 78 ust. 1 i ust. 4 w powiązaniu z art. 72 ust 1 pkt 1 ustawy ooś;

b) Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Zarządu Zlewni w Gdańsku o opinię/uzgodnienie co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko i ewentualne określenie zakresu raportu na podstawie art. 64 ust. 4, uwzględniając art. 64 ust. 1c ustawy ooś.

W dniu 27.12.2021 r., w odpowiedzi na wezwanie Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Zarządu Zlewni w Gdańsku z dnia 15.12.2021 r., pełnomocnik Inwestora wyjaśnił, iż planowane korzystanie z usług wodnych oraz przewidziane do wykonania urządzenia wodne zlokalizowane będą na terenie zamkniętym kolejowym.

W związku z powyższym Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Zarządu Zlewni w Gdańsku pismem znak GD.ZZŚ.3.435.574.2.2021.AK z dnia 10.01.2022 r. przekazał sprawę wydania opinii dla przedmiotowego przedsięwzięcia Dyrektorowi PGW Wody Polskie, Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku.

Dyrektor PGW Wody Polskie, Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, w opinii znak GD.RZŚ.435.11.2022.NJ z dnia 25.01.2022 r. nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny

oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko oraz wskazał warunki realizacji przedsięwzięcia, które tut. organ literalnie uwzględnił w sentencji nn. decyzji.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Gdyni, w opinii znak NS.4340.19.2021 z dnia 23.12.2021 r. wyraził opinię, iż nie ma konieczności przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko, nie określając przy tym warunków realizacji ww. przedsięwzięcia.

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

1) rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

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

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

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

d) emisji i występowania innych uciążliwości,

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

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

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

2) usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego - uwzględniające:

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

b) obszary wybrzeży i środowisko morskie,

c) obszary górskie lub leśne,

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

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

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

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

h) gęstość zaludnienia,

i) obszary przylegające do jezior,

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej,

k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe;

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

- a) zasięgu oddziaływania - obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać,
- b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze,
- c) charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania,
- d) prawdopodobieństwa oddziaływania,
- e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania,
- f) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,
- g) możliwości ograniczenia oddziaływania.

i na tej podstawie ustalił co następuje:

Planowane przedsięwzięcie obejmuje prace na odcinku linii kolejowej nr 250 i dotyczy budowy nowego przystanku osobowego SKM pomiędzy stacją Gdynia Orłowo (km 15,748) a przystankiem osobowym Gdynia Redłowo (km 17,560) oraz prac niezbędnych w zakresie dostosowania infrastruktury miejskiej dla tego przystanku.

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewidziano realizację dwóch zadań, tj.:

- Zadania nr 1 - rozbudowa infrastruktury linii kolejowej SKM nr 250 poprzez budowę nowego przystanku osobowego SKM (część kolejowa);
- Zadania nr 2- zbliżenie przystanków trolejbusowo-autobusowych oraz zmiany w układzie chodników z jednoczesną realizacją układu ścieżek rowerowych czyli prace niezbędne w zakresie dostosowania infrastruktury miejskiej do potrzeb tego przystanku (część miejska).

Projektowany w ramach Zadania nr 1 dwukrawędziowy przystanek osobowy SKM zlokalizowany będzie pomiędzy stacją Gdynia Orłowo a przystankiem osobowym Gdynia Redłowo na międzytorzu torów nr 501 i 502 w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącego wiaduktu kolejowego nad ul. Wielkopolską. Na etapie realizacji inwestycji zajdzie konieczność poszerzenia międzytorza, tak aby możliwe było usytuowanie na nim peronu o szerokości około 11 m. Poszerzenie międzytorza zostanie wykonane poprzez odsunięcie toru nr 501 i ułożenie go w nowej lokalizacji.

Projektowany peron nowego przystanku będzie miał około 200 m długości i wyposażony będzie m.in. w wiatę na całej długości. Planowane jest wyposażenie peronu w instalację wodociągową z punktem poboru. Zasilanie i sterowanie oświetleniem oraz gablotami informacyjnymi na peronie odbywać się będzie z rozdzielni peronowej RP.

Do oświetlenia przystanku pod wiatą oraz do oświetlenia schodów zaprojektowano oprawy wyposażone w źródło światła LED montowanych do konstrukcji zadaszenia oraz konstrukcji schodów. Ponadto w ramach przystanku zaplanowano również wykonanie obiektów inżynierskich zabezpieczających, jak i umożliwiających bezpieczne przemieszczanie się ruchu pasażerskiego, w tym:

- dwóch wejść na peron o szerokości 4 m wraz ze schodami wejściowymi oraz windami:
 - wejście na peron od strony ul. Kościelnej będzie połączone z nowoprojektowanym przejściem dla pieszych pod torami, którego wyjście usytuowane będzie na ul. Droga Gdyńska;
 - wejście od strony ul. Limbowej;

- murów oporowych od strony ul. Limbowej i cmentarza zabezpieczających tor nr 501 w jego nowej lokalizacji. Mur oporowy powstanie na granicy terenu kolejowego i pasa drogowego ul. Limbowej a następnie prowadzony będzie wzdłuż nowoprojektowanego toru (na granicy terenu kolejowego) w sąsiedztwie terenów kościelnych.

Mury oporowe zostaną zagospodarowane w formie zielonej ściany porośniętej roślinnością pnącą.

W związku z budową nowego peronu oraz z przebudową układu torowego, zaprojektowano przebudowę sieci trakcyjnej i konstrukcji wsporczych.

W ramach inwestycji zaplanowano również rozbiórkę wiaduktu, pod linią kolejową nr 250. W miejscu rozbiórki zaprojektowano budowę nowego, jednoprzęsłowego wiaduktu kolejowego o konstrukcji ramowej, wraz z nowym przystankiem. Podstawowe parametry geometryczne nowego wiaduktu to:

- kąt skrzyżowania obiektu z osią drogi: 90°;
- światło poziome obiektu: ok. 18-21 m;
- światło pionowe obiektu: nie mniejsze niż 4,35 m.

Ze względu na budowę peronu i przesunięcie toru nr 501 zaprojektowano następujące zmiany w urządzeniach srk:

- przełożenie kabli sterujących SBL na długości ok. 550 m do nowej trasy, w tym 200 m do kanalizacji w peronie;

- przełożenie kabli do sygnalizatorów 167 i 168N oraz czujników licznika osi do toru w nowym śladzie na odcinku ok. 40 m;

- zabezpieczenie (przebudowa) kabli na ich skrzyżowaniu z przebudowywanym torem nr 501 rurami osłonowymi, przełożenie ich na międzytorze torów nr 501 i 502;

- przebudowa semaforów odstępowych SBL w km ok. 16,515:

- 167 – demontaż i zabudowa sygnalizatora w tym samym kilometrze po prawej stronie toru nr 501 (pomiędzy torem i murem oporowym),
- 168N – likwidacja konstrukcji wsporczej (półbramki), zabudowa nowego sygnalizatora na maszcie;

- przebudowa czujnika licznika osi t165/t167 przy torze nr 501.

W ramach budowy przystanku osobowego SKM na wysokości ul. Wielkopolskiej zaprojektowano budowę linii i urządzeń teleinformatycznych związanych z obsługą ruchu pasażerskiego. Zakres budowy obejmuje:

- budowę na całej długości peronu kanalizacji kablowej dla potrzeb teleinformatycznych i telesterowania;

- urządzenia końcowe systemu informacji podróżnych na przystanku: sieci rozgłoszeniowej, sygnalizacji czasu, informacji wizualnej oraz systemu INFO/ SOS;

- kamery monitoringu ogólnego oraz monitoringu krawędzi peronu;

- usunięcie kolizji z istniejącymi liniami kablowymi telekomunikacyjnymi;

- przełożenie światłowodu SBL na odcinku pomiędzy najbliższymi studniami – wyciągnięcie i wciągnięcie do przebudowanej trasy.

W związku z rozbiórką istniejącego wiaduktu kolejowego i budową nowego wiaduktu dla linii kolejowej nr 250, zaplanowano przewieszenie istniejącej trakcji trolejbusowej. Jeżeli będzie to konieczne, przewiduje się w niezbędnym zakresie budowę lub przebudowę słupów trakcyjnych i trolejbusowej sieci trakcyjnej znajdującej się w kolizji z projektowanym obiektem.

W związku z planowaną budową poszczególnych elementów przystanku SKM konieczna będzie przebudowa istniejącej magistralnej sieci ciepłowniczej 2xDN300 poprzez likwidację i budowę nowej sieci kolidującej z planowaną konstrukcją muru oporowego.

W związku z realizacją planowanej inwestycji konieczna będzie również częściowa likwidacja i budowa nowych odcinków sieci, przebudowa lub zabezpieczenie kanałów sieci kanalizacji sanitarnej, kanalizacji deszczowej oraz sieci wodociągowej.

W związku z przedmiotową inwestycją dla Zadania 1, usunięciu podlegać będzie także kolidująca zieleń w postaci drzew i krzewów.

Dla Zadania nr 2 przewiduje się:

➤ Branża drogowa:

Założenia i parametry układu drogowego na odcinku od skrzyżowania z ul. Droga Gdyńska do skrzyżowania z Al. Zwycięstwa:

Ul. Wielkopolska:

- klasa techniczna G;
- prędkość projektowa $V_p=50$ km/h, miarodajna $V_m=60$ km/h;
- kategoria ruchu KR5;
- istniejąca szerokość pasów ruchu: ok. 3,0 – 3,25 m;
- zatoki autobusowe;
- obustronne chodniki;
- ścieżka rowerowa/ciąg pieszo-rowerowy.

W ramach inwestycji przewiduje się zbliżenie przystanków trolejbusowo-autobusowych, co poprawi integrację między tymi środkami transportu zbiorowego. Istniejący przystanek „Zwycięstwa-Wielkopolska 04” przy ul. Wielkopolskiej (kierunek Karwiny) zostanie przesunięty w kierunku torów, co skróci drogę dojazdu między przystankiem autobusowo-trolejbusowym a SKM o ok. 100 m. Istniejąca zatoka autobusowa zostanie przekształcona na zatokę dla TAXI (2-3 stanowiska) i dla pojazdów użytkowników indywidualnych jako miejsca KISS&RIDE (1-2 miejsca).

Przystanek linii kursujących w kierunku Al. Zwycięstwa zostanie dobudowany jako dodatkowy. Planowana jest dobudowa w formie dodatkowego pasa autobusowego z przystankiem, co wymaga poszerzenia jezdni ulicy o ok. 2 m, przy jednoczesnym zawężeniu pasów ruchu na kierunku do Al. Zwycięstwa do 3 m. Bez tego dodatkowego przystanku, długość dojazdu dla tego kierunku z najbliższego istniejącego przystanku wyniosłaby ok. 250 m. Ze względu na lokalizację nowego przystanku – przy wiadukcie, po wewnętrznej stronie łuku – wyjazd autobusów z przystanku na pas ruchu w kierunku do centrum/w lewo na skrzyżowaniu (najwięcej linii) odbywać się będzie przy ograniczonej widoczności.

Wraz ze zmianami w układzie przystanków komunikacji zbiorowej przewiduje się zmiany w układzie chodników z jednoczesną realizacją układu ścieżek rowerowych, których obecnie brak w tym rejonie. Po stronie północnej przewiduje się budowę przejścia dla pieszych pod nasypem kolejowym w celu umożliwienia wykonania zejścia z peronów oraz dla poprawy warunków ruchu pieszych, którzy zyskają szerokie przejście na wprost od przejścia przez ul. Droga Gdyńska. Po stronie wschodniej wylotu z przejścia dla pieszych pod torami, zaprojektowano parking dla rowerów BIKE&RIDE (16 miejsc), do którego dostęp przewidziano poprzez projektowany ciąg pieszo-rowerowy.

Obecny chodnik pod wiaduktem, wzdłuż północnej krawędzi jezdni zostanie przeznaczony na ciąg pieszo-rowerowy a ostatecznie po realizacji przystanku i przejścia dla pieszych pod torami zostanie przeznaczony tylko dla rowerzystów (projektowana ścieżka rowerowa). Po południowej stronie - między wiaduktem, a Al. Zwycięstwa - przewiduje się budowę odcinkami ciągu pieszo-rowerowego zamiennie z odcinkami odrębnych ścieżek rowerowych/chodników. Poszerzenie jezdni oraz wykonanie szerokiego przystanku wymaga poszerzenia nasypu ul. Wielkopolskiej, co odbywa się kosztem terenu nieutwardzonego na przedłużeniu ul. Limbowej. Koniec ul. Limbowej

przy planowanym przystanku, zostanie dostosowany jako przestrzeń współdzielona dla pieszych, rowerzystów oraz samochodów.

Projektowany układ wysokościowy opiera się na rzędnych istniejącej jezdni i terenu przyległego. Ścieżki i chodniki wzdłuż ul. Wielkopolskiej wykonywane będą na istniejących rzędnych na niewielkich spadkach. Ze względu na poszerzenie nasypu ul. Wielkopolskiej, przebudowane zostaną schody łączące Wielkopolską z Limbową. Wzdłuż schodów przewiduje się rampę rowerową, która ze względu na różnicę wysokości ok. 3 m będzie miała spadek podłużny wynoszący ok. 14%.

➤ **Obiekty inżynierskie:**

Po stronie północnej przewiduje się budowę przejścia dla pieszych pod torami kolejowymi w celu umożliwienia wykonania wejścia na peron po stronie północnej oraz dla poprawy warunków ruchu pieszych. Planowane przejście pod torami kolejowymi będzie wykonane na wprost od przejścia przez ul. Droga Gdynska. Poniżej parametry planowanego przejścia:

- szerokość ok. 4 m,
- wysokości ok. 2,5 m,
- długość ok. 35 m.

W ramach inwestycji zaplanowano prace w zakresie budowy oświetlenia ulicznego, usunięcia kolizji urządzeń elektroenergetycznych, przebudowy sygnalizacji świetlnej oraz trakcji trolejbusowej.

W związku ze zmianą układu drogowego w rejonie wiaduktu kolejowego oraz skrzyżowania ul. Wielkopolskiej z Al. Zwycięstwa i koniecznością przestawienia słupów trakcyjnych konieczne będzie przeniesienie oświetlenia z demontowanych słupów trakcyjnych na słupy trakcyjne posadowione w nowej lokalizacji. W rejonie inwestycji występują również oświetleniowe kable elektroenergetyczne nN-0,4kV kolidujące z projektowanym układem drogowym, które zostaną przełożone na nowe trasy poprzez wykonanie wstawek kablowych.

W związku ze zmianą układu drogowego w rejonie wiaduktu kolejowego oraz skrzyżowania ul. Wielkopolskiej z Al. Zwycięstwa konieczne będzie przestawienie słupów trakcyjnych w miejsce nie kolidujące z nowym układem drogowym oraz wykonanie nowej sieci trakcyjnej lub jej przebudowy. W związku ze zmianą układu drogowego w rejonie wiaduktu kolejowego oraz skrzyżowania ul. Wielkopolskiej z Al. Zwycięstwa konieczna będzie budowa i przebudowa telekomunikacyjnej kanalizacji kablowej wraz z kablami telekomunikacyjnymi.

Planuje się budowę lub przebudowę odcinków istniejącej infrastruktury technicznej, będącej w kolizji z planowanym układem drogowym, ciągami dla pieszych i rowerzystów na terenie miejskim, tj.: sieć kanalizacji deszczowej, sieć kanalizacji sanitarnej, sieć wodociągowa, sieci gazowe, sieci ciepłownicze.

Planuje się budowę elementów małej architektury, m.in. barierki, siedzisk, ławek, stojaków na rowery, koszów na śmieci, tablic informacyjnych itp.

W związku z przedmiotową inwestycją dla Zadania 2, usunięciu podlegać będzie także kolidująca zieleń w postaci drzew i krzewów.

W KIP rozpatrywano następujące warianty inwestycji:

Wariant realizacyjny (tzw. Wariant 2 - realizacja przystanku osobowego centralnie na wiadukcie kolejowym nad ul. Wielkopolską) zakłada zaprojektowanie peronu o długości ok. 200,00 m i wysokości 0,96 m nad główkę szyny. Peron usytuowano symetrycznie w stosunku do osi wiaduktu nad ul. Wielkopolską. Maksymalna szerokość peronu wyniesie 11,00 m. Dojścia do peronu (chodniki), przewidziane są z obu stron ul. Wielkopolskiej i będą prowadzić do przejść podziemnych. Komunikacja pomiędzy przejściem podziemnym a peronem odbywać się będzie schodami o szerokości min. 4 m oraz windami.

Od północnej strony ul. Wielkopolskiej istniejący chodnik pod wiaduktem zastąpiono zaprojektowaną ścieżką rowerową, która będzie przebiegać od przejazdu przez ul. Droga Gdyńska do przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego przez ul. Wielkopolską.

Ponadto po tej samej stronie (północnej) ul. Wielkopolskiej zaprojektowano chodnik, który będzie łączył projektowane przejście pod torami z ul. Kościelną.

Z południowej strony ul. Wielkopolskiej zaprojektowano chodnik usytuowany w jednym poziomie z istniejącym chodnikiem na ul. Wielkopolskiej, który prowadzić będzie do przejścia podziemnego. Za projektowanym chodnikiem, patrząc w kierunku ul. Limbowej, przewidziano wykonanie pochylni o długości ok. 50,0 m i spadku podłużnym wynoszącym ok. 6%, która zapewni możliwość dojścia do przejścia podziemnego osobom o ograniczonej możliwości poruszania się bezpośrednio z ul. Limbowej, pomiędzy ul. Wielkopolską a ul. Limbową jest znaczna różnica rzędnych – ok. 2,5 m.

Wariant alternatywny (tzw. Wariant nr 1 - realizacja przystanku osobowego na wiadukcie kolejowym nad ul. Wielkopolską, z przesunięciem w stronę ul. Limbowej) zakłada zaprojektowanie peronu o długości 200 m i wysokości 0,96 m nad główką szyny. Peron na zasadniczej długości usytuowany jest przed wiaduktem nad ul. Wielkopolską, a koniec peronu znajduje się na wiadukcie. Maksymalna szerokość peronu wyniesie 11,27 m. Dojścia do peronu (chodniki), przewidziane są z obu stron ul. Wielkopolskiej i będą prowadzić do przejść podziemnych. Komunikacja pomiędzy przejściem podziemnym, a peronem odbywać się będzie schodami o szerokości 4 m oraz windą.

Od północnej strony ul. Wielkopolskiej istniejący chodnik pod wiaduktem zastąpiono zaprojektowaną ścieżką rowerową, która będzie przebiegać od przejazdu przez ul. Droga Gdyńska do przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego przez ul. Wielkopolską.

Ponadto po tej samej stronie (północnej) ul. Wielkopolskiej zaprojektowano chodnik, który będzie łączył projektowane przejście podziemne z ul. Kościelną.

Z południowej strony ul. Wielkopolskiej zaprojektowano chodnik usytuowany w jednym poziomie z istniejącym chodnikiem na ul. Wielkopolskiej, który prowadzić będzie do przejścia dla pieszych pod torami. Za projektowanym chodnikiem, patrząc w kierunku ul. Limbowej, przewidziano wykonanie pochylni o długości ok. 50 m i spadku podłużnym wynoszącym ok. 6%, która zapewni możliwość dojścia do przejścia dla pieszych pod torami, osobom o ograniczonej możliwości poruszania się bezpośrednio z ul. Limbowej, gdyż pomiędzy ul. Wielkopolską, a ul. Limbową jest znaczna różnica rzędnych – ok. 2,5 m.

Wariant alternatywny (tzw. Wariant 3 – realizacja przystanku osobowego na wiadukcie kolejowym nad ul. Wielkopolską, z przesunięciem w stronę kościoła) zakłada zaprojektowanie peronu o długości 200 m i wysokości 0,96 m nad główką szyny. Peron na zasadniczej długości usytuowany jest za wiaduktem nad ul. Wielkopolską a początek peronu znajduje się na wiadukcie. Maksymalna szerokość peronu wyniesie 11,05 m.

Dojścia do peronu (chodniki), przewidziane są z obu stron ul. Wielkopolskiej i będą prowadzić do przejść podziemnych. Komunikacja pomiędzy przejściem podziemnym, a peronem odbywać się będzie schodami o szerokości 4,0 m oraz windą.

Od północnej strony ul. Wielkopolskiej istniejący chodnik pod wiaduktem zastąpiono zaprojektowaną ścieżką rowerową, która będzie przebiegać od przejazdu przez ul. Droga Gdyńska do przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego przez ul. Wielkopolską.

Ponadto po tej samej stronie (północnej) ul. Wielkopolskiej zaprojektowano chodnik, który będzie łączył projektowane przejście podziemne z ul. Kościelną.

Z południowej strony ul. Wielkopolskiej zaprojektowano dojście do przejścia podziemnego w standardzie chodnika, o spadku podłużnym wynoszącym ok. 5,9%.

Wariant realizacyjny został wybrany biorąc pod uwagę kryteria eksploatacyjne oraz kryteria środowiskowe.

Ocenę poszczególnych wariantów pod względem kryteriów eksploatacyjnych, wykonano według następujących kryteriów cząstkowych:

- bezpieczeństwo eksploatacji;
- atrakcyjność połączeń komunikacji miejskiej dla użytkowników.

Bezpieczeństwo eksploatacji przystanku dla pasażerów jest kryterium mającym istotne znaczenie w ramach przeprowadzonej oceny.

Wariantem, który w największym stopniu wpływa na bezpieczeństwo podróżnych, jest Wariant nr 2, w ramach którego wejścia na peron zlokalizowane są centralnie w osi przystanku. Dzięki temu pasażerowie wysiadający i wsiadający do pociągów na tej stacji będą rozproszeni w całości długości peronów. Wariant nr 2 stanowi optymalne rozwiązanie projektowe, gdyż zapewnia on znacznie większą swobodę przemieszczania się na płycie peronu niż pozostałe warianty. Z uwagi na ukształtowanie peronu w tym wariantcie, ruch pasażerów nie będzie kumulował się w jednej strefie peronu. Umożliwia równomierne rozmieszczenie pasażerów wraz z zachowaniem wydzielonej przestrzeni dla pasażerów obierających różne kierunki podróży.

W ramach analizowanego kryterium wszystkie warianty są równoważne, gdyż odległość od projektowanego przystanku do przystanków innych środków komunikacji publicznej znajduje się w takim samym oddaleniu. W wyniku realizacji inwestycji we wszystkich analizowanych wariantach przewiduje się przede wszystkim zbliżenie przystanków trolejbusowo-autobusowych co spowoduje skrócenie drogi dojścia między przystankiem autobusowym/trolejbusowym.

Ocenę poszczególnych wariantów pod względem środowiskowym, wykonano według następujących kryteriów cząstkowych:

- minimalizacja zanieczyszczeń powietrza, wynikająca z ograniczenia wpływu na środowisko dzięki przejęciu ruchu samochodowego przez transport zbiorowy;
- minimalizacja oddziaływań hałasu wynikająca z lokalizacji inwestycji.

Realizacja projektu w każdym z analizowanych wariantów może przyczynić się do przejęcia uczestników ruchu korzystających z transportu indywidualnego, tj. samochody osobowe, a tym samym realizacja inwestycji w każdym z analizowanych wariantów spowoduje zmniejszenie udziału transportu indywidualnego (przede wszystkim pojazdów osobowych) w całkowitym potoku ruchu.

Planowana budowa peronu jest elementem minimalizującym rozprzestrzenianie się hałasu. Konstrukcja peronu ogranicza rozprzestrzenianie się hałasu od dwóch torów linii 202 i jednego toru linii 250

Wariant nr 1 i nr 2 jest bardziej korzystny niż Wariant nr 3, gdyż realizacja inwestycji przy ul. Limbowej wiąże się z najmniejszym oddziaływaniem hałasu. Wynika to z budowy peronu, który jest elementem minimalizującym rozprzestrzenianie się hałasu. Konstrukcja peronu ogranicza rozprzestrzenianie się hałasu od dwóch torów linii 202 i jednego toru linii 250.

Rezygnacja z realizacji inwestycji spowoduje pozostawienie obecnego niekorzystnego układu drogowo-torowego w stanie istniejącym.

Celem przedsięwzięcia jest zwiększenie liczby pasażerów transportu zbiorowego oraz podniesienie efektywności transportu publicznego wskutek poprawy jego integracji.

Realizacja inwestycji pozwoli na poprawę jakości komunikacji miejskiej w Gdyni, a także ulepszy sieć komunikacyjną w rejonie Trójmiasta i na pozostałych okolicznych terenach.

Inwestycja jest planowana do realizacji na obszarze gdyńskiej dzielnicy Orłowo, na terenie silnie zurbanizowanym. Działki inwestycyjne położone są w obrębie Orłowo, działki nr: 423, 425, 427, 428, 429, 430, 431, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 640, 641, 644, 646, 648, 650, 1106, 1113, 1114, 1115, 1116, 1117, 1118, 1119, 1120, 1121/2, 1122, 1123, 1125, 1126, 1127, 1129, 1130, 1156/2, 1157, 1158, 1159/2, 1162, 1163, 1164, 1165, 1166, 1212, 1213, 1250, 1295/1, 1295/2, 1364/2, 1365, 1368 oraz w obrębie Redłowo, działki nr: 141, 145, 152, 153.

Prace przewidziane w ramach prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów realizowane będą na dz. nr 1126, 1127, 1156/2, 1165 obr. 0022 Orłowo, m. Gdynia.

Przewidywana powierzchnia terenu inwestycji wynosi łącznie ok. 5,4 ha.

Obszar planowanej inwestycji, w rejonie ul. Wielkopolskiej, ma funkcję mieszkaniową i mieszkaniowo – usługową. Dominuje tu przede wszystkim zabudowa jednorodzinna lub punktowa zabudowa wielorodzinna niska (do 11 m) z usługami w parterze. Teren jest przecięty linią kolejową (nr 250 i nr 202), usytuowaną prostopadle do ul. Wielkopolskiej, biegnącą z kierunku południowy wschód na północny zachód po wyniesionym nasypie – różnica poziomów terenu wynosi ok. 10 m.

Linia kolejowa nr 250 Gdańsk Główny – Rumia jest linią pierwszorzędą, normalnotorową, dwutorową, zelektryfikowaną napięciem 3000 V prądu stałego. Długość linii wynosi 32,652 km. Linia jest funkcjonalnie wydzielona z systemu kolei i przeznaczona wyłącznie dla ruchu pasażerskiego (w szczególności wojewódzkich i lokalnych przewozów pasażerskich). Maksymalna dopuszczalna prędkość na linii wynosi 70 km/h, a maksymalny nacisk osi wynosi 221 kN/oś tj. 22,5 tony/oś. W bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej zlokalizowane są obszary zieleni, stanowiące barierę izolacyjną. Od strony zachodniej, na długości po ok. 250 m z obu stron ul. Wielkopolskiej, nasyp wyizolowany jest dodatkowo ekranami akustycznymi.

W obrębie działek objętych zakresem przedsięwzięcia obowiązują miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego:

1. Uchwała nr XXXVI/760/13 Rady Miasta Gdyni z dnia 27 listopada 2013 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnic Orłowo i Redłowo w Gdyni, rejon rzeki Kaczej i ulic: Kościelnej, Armatorów i Kasztanowej;
2. Uchwała nr XXXIV/764/09 Rady Miasta Gdyni z dnia 26 sierpnia 2009 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Orłowo w Gdyni, rejon Drogi Czerwonej - odcinek południowy.

Zgodnie z treścią dokumentacji, planowana inwestycja w swoim zakresie nie narusza ustaleń zawartych w powyższych aktach prawa miejscowego.

Teren inwestycji znajduje się poza obszarami Natura 2000 oraz innym podlegającymi ochronie na mocy ustawy o ochronie przyrody (tj. Dz. U. z 2021 r., poz. 1098 ze zm.).

Najbliżej położone obszary Natura 2000 jest zlokalizowany w odległości:

- ok. 1 km na wschód - Klify i Rały Kamienne Orłowa PLH220105;
- ok. 1,6 na wschód - Zatoka Pucka PLB220005.

Inne najbliżej położone obszary chronione na podstawie przepisów ww. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody to zlokalizowane w odległości:

- ok. 1 km rezerwat przyrody „Kępa Redłowska”;
- ok. 1 km Trójmiejski Park Krajobrazowy;
- ok. 2,5 km rezerwat przyrody „Kacze Łęgi”.

Inwestycja zlokalizowana jest poza korytarzami ekologicznymi. Najbliżej planowanej inwestycji znajduje się korytarz ekologiczny „Lasy Trójmiejskie południowy KPn-20E” w odległości ok. 6 km w kierunku północno zachodnim.

Inwestycja zlokalizowana jest w ścisłej tkance miejskiej. Nie przewiduje się bezpośredniego ani pośredniego negatywnego oddziaływania na ww. formy ochrony przyrody.

Zgodnie z informacją w KIP w lipcu 2021 r., na obszarze inwestycji przeprowadzono inwentaryzację dendrologiczną, podczas której stwierdzono występowanie gatunków dziko występujących roślin objętych ochroną: ochrona ścisłą, m.in. jarzęb szwedzki *Sorbus intermedia*.

W granicach planowanej inwestycji łącznie zinwentaryzowano 445 szt. drzew, 1253 m² powierzchni krzewów, 1280 m² podrostu drzew i 131 szt. karpin drzew. Szata roślinna występująca w otoczeniu terenów kolejowych powstała w wyniku naturalnej sukcesji, na co wskazuje znaczny udział drzew, podrostu drzew oraz sporadycznie występujące krzewy. Wśród

istniejącej roślinności występuje nieznaczne zróżnicowanie w zakresie gatunku jak i przedziału wiekowego.

Na terenie od ul. Wielkopolskiej do rzeki Kaczej wzdłuż toru 501, sąsiadującym z terenem Kościoła Rzymskokatolickiego pw. Matki Boskiej Bolesnej występuje zieleń o charakterze izolacyjnym składająca się głównie z drzew gatunku: klon pospolity *Acer platanoides*, klon jawor *Acer pseudoplatanus*, dąb szypułkowy *Quercus robur*. Przestrzeń pomiędzy drzewami uzupełnia podrost drzew i grupy krzewów.

Na odcinku od ul. Limbowej do ul. Kasztanowej występuje zieleń o charakterze izolacyjnym na terenie nasypów kolejowych oraz zieleni ozdobnej zlokalizowanej na prywatnych posesjach. Drzewostan w tym obszarze jest zróżnicowany pod względem gatunkowym, zbudowany głównie z drzew klonu oraz pojedynczych drzew gatunku dąb szypułkowy, topola euroamerykańska *Populus euroamericana*, orzech włoski *Juglans regia* oraz robinia akacjowa *Robinia pseudoacacia*, które w dużej mierze pojawiły się w wyniku wtórnej sukcesji. Okazy sosny pospolitej *Pinus sylvestris*, żywotnika pospolitego oraz z krzewów tj. jeżyny, śnieguliczki białej, róży dzikiej, trzmieliny pospolitej mają charakter nasadzeń przydomowych.

Waloryzacja przyrodnicza:

Wśród drzew zinwentaryzowanych w zakresie inwestycji, występują 32 szt. drzew zakwalifikowane jako cenne przyrodniczo, z czego 9 szt. wytypowano do wycinki w ramach planowanej inwestycji.

Drzew o słabej kondycji zdrowotnej jest 65 szt., z czego 56 szt. wytypowano do wycinki w ramach planowanej inwestycji.

W ramach Zadania 1 – część kolejowa, przewiduje się, iż usunięciu podlegać będzie łącznie:

- ok. 160 szt. drzew i 2 szt. drzew objętych ochroną gatunkową;
- ok. 75 szt. karpin;
- ok. 130 szt. karpin oraz karpin drzew z odrostem;
- ok. 500 m² krzewów;
- ok. 420 m² podrostu drzew.

W ramach Zadania 2 – część miejska, przewiduje się, iż usunięciu podlegać będzie łącznie:

- ok. 10 szt. drzew
- ok. 5 szt. karpin;
- ok. 10 szt. karpin oraz karpin drzew z odrostem;
- ok. 100 m² krzewów;
- ok. 100 m² podrostu drzew.

Wykaz drzew planowanych do wycinki w zakresie Zadania 2 (objętych ZRID) przedstawia załącznik nr 2 do nn. decyzji.

Zgodnie z informacją przekazaną przez pełnomocnika Inwestora, plan nasadzeń następczych zakłada wprowadzenie zieleni ozdobnej w reprezentacyjnej części przy projektowany wejściu na peron SKM, zagospodarowanie terenu skarpy oraz terenów zieleni między drogą a chodnikiem/ścieżką rowerową przy ul. Wielkopolskiej. Zieleń będzie pełnić funkcję biologiczną, estetyczną i ochronną. Gatunki roślin będą dobrane pod względem kolorystyki, formy i fazy kwitnienia, aby uatrakcyjnić teren przez cały rok. Wszystkie nasadzenia zieleni wysokiej powinny zostać zaprojektowane tak, aby uniknąć kolizji z istniejącym i projektowanym uzbrojeniem podziemnym oraz zachować bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz komunikacji pieszej. Przewidziano wprowadzenie nasadzeń w formie krzewów, traw ozdobnych i bylin w ilości ok. 850 m² oraz powierzchnie trawnikowe lub łąki kwietne w ilości ok. 360 m².

Dla przedmiotowej inwestycji przeprowadzono w terminie lipiec/sierpień 2021 r. także inwentaryzację przyrodniczą, która stanowi załącznik do KIP.

Zgodnie z wnioskami w niej zawartymi, na omawianym terenie nie stwierdzono występowania gatunków roślin objętych ochroną prawną (wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia

9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r. poz. 1409), oraz siedlisk przyrodniczych z załącznika nr I Dyrektywy Siedliskowej (wg Dyrektywy 92/43/EWG z 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dz. U. L 206 z 22.7.1992 r.).

Nie stwierdzono zagrożenia inwestycji w stosunku do pomników przyrody.

Nie stwierdzono negatywnego oddziaływania inwestycji na faunę bezkręgową.

W trakcie wizji lokalnej, podczas której penetrowano cały teren inwestycji, wraz z brzegami ciek wodnego, ustalono, że nie jest on odpowiedni dla występowania batrachofauny. Występujący w północnej części terenu ciek wodny Kacza, z racji wartkiego nurtu oraz brzegów wzmacnianych w siatkę metalową i tłuczniem oraz pionowymi płytami betonowymi w obrębie inwestycji nie jest odpowiednim siedliskiem dla płazów. W trakcie badań nie zanotowano również występowania gadów. Może to być związane ze dużą antropopresją w rejonie inwestycji.

W wyniku inwentaryzacji zostały znalezione 4 gniazda ptaków, prawdopodobnie sierpówki *Streptopelia decaocto*. Wszystkie były puste, a część z nich została wybudowana w bieżącym sezonie lęgowym. Nie została znaleziona żadna dziupla. Podczas kontroli nie stwierdzono terytorialnych gatunków, potencjalnie lęgowych na inwentaryzowanym terenie. Jednymi ptakami obserwowanymi na wskazanym obszarze były 2 młode (wyklute w bieżącym sezonie lęgowym) w pełni lotne sierpówki. Ptaki przesiadywały w zadrzewieniach przy ul. Limbowej.

Jak wynika z ww. opinii Dyrektora PGW Wody Polskie, Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku:

Zgodnie z aktualną Mapą Podziału Hydrograficznego Polski (MPHP) linia kolejowa LK 250 na odcinku planowanych prac (km: 17,019) przecina jeden ciek (Kacza). Omawiany odcinek rzeki w okolicach przepustu pod modernizowaną linią kolejową posiada brzegi wzmacniane siatką metalową i tłuczniem oraz pionowymi płytami betonowymi. Na obszarze planowanej inwestycji oraz w jej najbliższym zasięgu nie są zlokalizowane zbiorniki wodne. Z uwagi na charakter i zakres inwestycji nie przewiduje się, negatywnego wpływu planowanego przedsięwzięcia na stan i jakość pobliskich wód powierzchniowych.

W obszarze realizacji przedsięwzięcia nie występują obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód. Najbliższe eksploatowane studnie znajdują się w odległości większej niż 100 m od torowiska. Najbliżej położonym względem planowanej inwestycji ujęciem ze strefą ochronną składającą się z terenu ochrony pośredniej jest ujęcie wód podziemnych "Sieradzka" w Gdyni. Granice terenu ochrony ww. ujęcia zlokalizowane są w odległości około 900 m od terenu realizacji zaplanowanych prac. Z uwagi na charakter i zakres inwestycji przewiduje się, że realizacja planowanego przedsięwzięcia nie wpłynie negatywnie na jakość oraz ilość ujmowanych wód.

Teren przedsięwzięcia jest położony w obrębie kredowego zbiornika wód podziemnych stanowiącego Głównego zbiornika Wód Podziemnych (GZWP nr 111) o nazwie Subniecka Gdańska. Dla wskazanego GZWP na chwilę obecną nie ustanowiono obszaru ochronnego.

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarze stref ochronnych ujęć wód ani na obszarze ochronnym zbiorników wód śródlądowych. Nie jest też zlokalizowane na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 Ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2233 ze zm.). Planowane przedsięwzięcie jest położone poza wszelkimi formami ochrony przyrody na podstawie ustawy o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1098 ze zm.).

Na podstawie danych z Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły opublikowanym w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. poz. 1911 i 1958 stwierdzono, iż przedsięwzięcie znajduje się w regionie wodnym Dolnej Wisły, na obszarze następujących jednolitych części wód:

- powierzchniowych rzecznych o kodzie PLRW20001747989 (Kacza) - JCWP jest silnie zmienioną częścią wód i charakteryzuje się złym stanem ogólnym (potencjał ekologiczny

słaby, średni stan chemiczny poniżej stanu dobrego). Celem środowiskowym dla tej JCWP jest osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego i dobrego stanu chemicznego. Osiągnięcie ww. celów środowiskowych określono jako zagrożone. Ze względu na brak możliwości technicznych przesunięto termin osiągnięcia celów środowiskowych do roku 2021. We wskazanej JCWP znajdują się obszary chronione przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1098 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. Lokalizacja przedmiotowego przedsięwzięcia znajduje się poza tymi obszarami;

- podziemnych o kodzie PLGW200013 - JCWPd charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz chemicznym. JCWPd nr 13 nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, którymi jest utrzymanie dobrego stanu ilościowego oraz chemicznego.

Przewidywane do wykonania prace budowlane w przeważającej większości będą pracami typowo powierzchniowymi. Robotami mogącymi ingerować w środowisko gruntowo-wodne będą m.in. prace przy rozbiórce wiaduktu i utwardzonych nawierzchni oraz wykonaniu nowych systemów odwodnienia i modernizacji istniejącej infrastruktury podziemnej (sieć kanalizacji sanitarnej, kanalizacji deszczowej oraz sieć wodociągowa). Zaplecza budowy (m.in. baza sprzętowo-materiałowa, miejsca magazynowania odpadów) zlokalizowane zostaną poza obszarami zagrożonymi powodzią, z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni. Na obecnym etapie przewidziano potencjalne lokalizacje mogące stanowić zaplecze budowy oraz plac składowy. Wszystkie położone są w bezpośrednim sąsiedztwie terenów kolejowych.

Powstające podczas realizacji prac ścieki socjalno-bytowe będą gromadzone w szczelnych przenośnych sanitariatach, które będą systematycznie odbierane przez specjalistyczną firmę posiadającą stosowne zezwolenie. Zaplecza budowy powinny być wyposażone w zapas sorbentów lub mat sorpcyjnych, którymi będzie można zebrać nadmiar zanieczyszczeń i zapobiec rozprzestrzenianiu się ich w głąb gruntu. Przechowywanie paliw i smarów będzie się odbywać w szczelnych zbiornikach w wydzielonych, uszczelnionych miejscach. Odpady powstające w trakcie eksploatacji inwestycji będą gromadzone w sposób selektywny, w miejscach i w pojemnikach zapewniających pełną izolację od środowiska naturalnego. Odpady będą zagospodarowywane zgodnie z prawem i przekazywane do odbiorców posiadających przewidziane prawem zezwolenia.

Planowana do wykonania budowa i przebudowa systemu odwodnieniowego (kanalizacja, deszczowa, drenaże itp.), sieci kanalizacji sanitarnej oraz sieci wodociągowej będzie realizowana w wykopach otwartych lub metodą bezwykopową. W wyniku realizacji przedsięwzięcia poprawie ulegnie stan techniczny istniejącej infrastruktury, w tym również odwodnienia, co będzie miało korzystny wpływ na stan jakości wód i JCWPd.

Przed przystąpieniem do realizacji przedsięwzięcia przeprowadzone zostaną badania gruntu pod kątem występowania zanieczyszczeń wynikających z dotychczasowego użytkowania terenu. Jeżeli podczas prac ziemnych dojdzie do konieczności odwadniania wykopów, zostanie to wykonane w możliwie najkrótszym czasie, w sposób który nie spowoduje trwałego obniżenia wód gruntowych. Metoda odwodnienia wykopów będzie dobrana w zależności od miejscowych warunków gruntowo-wodnych, pory roku oraz czasu realizacji prac. Rodzaj urządzeń odwadniających, ich liczba i zdolność poboru wody zostaną określone na etapie realizacji przedsięwzięcia. Wszelkie prace budowlane będą prowadzone ze szczególną ostrożnością tak, aby wykluczyć zanieczyszczenia gruntu i lokalnych wód powierzchniowych.

Ułożenie nowej nawierzchni torowej realizowane będzie przy zastosowaniu sprawnych maszyn budowlanych i torowych. Część maszyn demontażowych i budowlanych będzie dostosowana do poruszania się po torach, a większość prac będzie wykonywana z torowiska.

Ponadto, do transportu sprzętu i materiałów budowlanych, jak i wywózki gruzu i innych odpadów, wykorzystywane będą istniejące drogi oraz linie kolejowe, a materiały magazynowane będą na obszarze utwardzonym.

Na analizowanym odcinku linii kolejowej nr 250 znajduje się obecnie jeden obiekt inżynierski, tj. przepust nad ciekiem Kacza zlokalizowany w km 17,019 linii kolejowej LK-250. W ramach niniejszego przedsięwzięcia nie są planowane żadne prace w ramach ww. obiektu. Zakres prac przewidzianych w ww. lokalizacji obejmuje regulację osi toru nr 502, budowę nowej nawierzchni torowej toru nr 501, regulację skarp oraz prace związane z ułożeniem i regulacją sieci kolejowych. W celu ograniczenia oddziaływania na wody cieku Kacza, podczas prowadzenia prac przewidziano wykonanie tymczasowych pomostów roboczych, uniemożliwiających przedostawanie się materiałów do kształtowania nasypu i skarp oraz innych elementów z terenu placu budowy do rzeki. Ponadto, prace prowadzone w sąsiedztwie przepustu zostaną zminimalizowane i ograniczone do jak najkrótszego czasu. W związku z planowanymi pracami nie dojdzie do naruszenia koryta ww. cieku, trwałego zmaczenia wody ani zmian w ilości, kierunku i dynamice przepływu wód.

W czasie eksploatacji omawianego przedsięwzięcia z terenu linii kolejowej, peronu oraz pozostałych elementów infrastruktury miejskiej będą odprowadzane wody opadowe i roztopowe. Odwodnienie nowej nawierzchni torowej zapewnione będzie poprzez ukształtowanie podtorza w pochyleniu poprzecznym 5 % w kierunku skarpy nasypu i muru oporowego. Nasyp za murem oporowym odwodniony będzie drenażem u podstawy muru odprowadzającym wody do kanalizacji deszczowej. Odwodnienie podtorza toru nr 502 pozostaje w stanie istniejącym w postaci drenażu francuskiego usytuowanego na międzytorzu torów nr 501 i 502. Zadaszony peron nowego przystanku SKM wraz z obsługującym go urządzeniami komunikacji pionowej (schody, pochylnie oraz windy) wyposażony będzie w system odwodnieniowy w postaci odwodnienia liniowego. Wody opadowe i roztopowe zebrane za pomocą odwodnień liniowych i rur spustowych zostaną zagospodarowane w obrębie inwestycji (odprowadzenie do gruntu). Jeżeli warunki hydrogeologiczne nie pozwolą na wykonanie wydajnego systemu drenażowego wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą do kanalizacji deszczowej. Budowany i przebudowywany w ramach przedsięwzięcia układ drogowy będzie odwadniany do istniejącej kanalizacji deszczowej po jej wcześniejszej modernizacji.

W związku z powyższym, biorąc pod uwagę oddziaływanie planowanej inwestycji, oddziaływanie zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji nie stwarza ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych wyznaczonych dla jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych określonych dla nich w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły” przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz.U. poz. 1911 i 1958).

W zakresie oddziaływania przedsięwzięcia na etapie realizacji i eksploatacji w aspekcie wprowadzenia do środowiska substancji lub energii, wystąpią oddziaływania na środowisko, do których można zaliczyć hałas emitowany do środowiska, emisję spalin z pojazdów, i oddziaływanie na środowisko gruntowo-wodne.

Podstawowym źródłem hałasu na analizowanym terenie jest oddziaływanie akustyczne od ruchu drogowego oraz kolejowego.

Prace rozbiórkowe i budowlane związane z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia będą źródłem okresowych oddziaływań akustycznych o dużej dynamice zmian, spowodowanych pracą ciężkiego sprzętu budowlanego oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały budowlane i inne surowce.

Głównymi źródłami hałasu na terenie przedsięwzięcia będzie hałas pochodzący od maszyn budowlanych oraz emisja hałasu z urządzeń technologicznych.

Założenia technologiczne przewidują, że na terenie pracować mogą następujące maszyny budowlane:

- koparka o mocy ok. 150 kW pracująca efektywnie 8 godziny dziennie,
- ładowarka o mocy ok. 150 kW pracująca efektywnie 8 godziny dziennie,
- żuraw samojezdny o mocy ok. 100 kW pracujący efektywnie 6 godziny dziennie,
- agregat sprężarkowy o mocy ok. 30 kW pracujący efektywnie 8 godzin dziennie,
- hydrauliczny młot udarowy o masie ok. 200 kg pracujący efektywnie 5 godziny dziennie.

Oddziaływanie na etapie realizacji inwestycji związane z emisją hałasu do środowiska będzie krótkotrwałe (w porównaniu z fazą eksploatacji) i nie spowoduje trwałych zmian w środowisku. Hałas emitowany w trakcie prowadzenia prac będzie hałasem okresowym. Charakteryzować go będzie duża dynamika zmian i odwracalność - zanik bezpośrednio po zakończeniu robót.

Zgodnie z informacją w KIP hałas drogowy w ciągu ul. Wielkopolskiej w okolicy wiaduktu kolejowego w ciągu dnia waha się w przedziale od 65 dB do ponad 75 dB, a w ciągu nocy od 60 dB do 70 dB. Natomiast w obrębie ul. Droga Gdyńska, biegnącej wzdłuż torów kolejowych hałas w porze dnia kształtuje się ok. 55-60 dB, a w nocy osiąga max 60 dB w okolicy zbiegu z ul. Wielkopolską. Hałas drogowy na ul. Lotników w ciągu dnia mieści się w przedziale od 70 dB do ponad 75 dB, a w ciągu nocy od 60 dB do 70 dB. Hałas kolejowy na analizowanym odcinku w ciągu dnia mieści się w granicach od 65 dB do ponad 75 dB, a w ciągu nocy od 60 dB do 70 dB. W tym od zachodniej strony torowisko ograniczone jest ekranami akustycznymi, które skutecznie ograniczają emisję hałasu na tereny przyległe.

Na podstawie przeprowadzonej analizy akustycznej w KIP wskazano, że w związku z rozbudową linii kolejowej nr 250 nie będzie dochodziło do przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu od tej linii.

Z uwagi na położenie w obrębie jednego torowiska analizowanej linii kolejowej nr 250 oraz istniejącej linii kolejowej nr 202 wykonano także analizę akustyczną oddziaływań prognozowanych na obu liniach. Z wniosków z powyższej analizy wynika, iż bezpośredni udział przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu (z linii nr 202 i nr 250) na analizowanym terenie, generowany jest poprzez poruszające się pociągi na linii nr 202. Wskazuje na to prędkość, ilość i rodzaj przejeżdżających pociągów. W związku z tym przyszłościowo zaplanowano budowę środków ochrony akustycznej w postaci ekranów akustycznych umieszczonych na wysokości torów kolejowych po wschodniej stronie torowiska, wzdłuż ul. Limbowej. Wysokość ekranów będzie miała za zadanie skutecznie chronić zabudowania przed hałasem. Ich lokalizacja i parametry będą następujące:

- km 16+346 - 16+361 - ekran akustyczny o wysokości 4 m, długość 15 m;
- km 16+361 - 16+443 - ekran akustyczny o wysokości 3 m, długość 82 m;
- km 16+443 - 16+643 - ekran akustyczny o wysokości 2 m, długość 200 m;
- km 16+643 - 16+678 - ekran akustyczny o wysokości 3 m, długość 35 m.

W KIP wskazano, iż zastosowanie środków ochrony akustycznej w postaci ekranów akustycznych z ww. parametrami skutecznie ograniczy oddziaływanie akustyczne od istniejącej linii kolejowej nr 202 (a tym samym linii nr 250) wzdłuż ul. Limbowej w Gdyni.

Niemniej jednak, tut. organ w warunkach do nn. decyzji zobowiązał Inwestora do ujęcia zagadnień oddziaływania planowanej inwestycji na klimat akustyczny w sąsiedztwie terenów wymagających ochrony przed hałasem, w monitoringu porealizacyjnym.

Podczas budowy obiektu nastąpi wzrost emisji zanieczyszczeń pyłowych oraz gazowych do powietrza w stosunku do stanu aktualnego. Źródłem oddziaływań w zakresie emisji pyłów i gazów będą: maszyny budowlane, pojazdy transportujące materiały służące do budowy, przechowywanie sypkich materiałów budowlanych.

Wielkość emisji, w szczególności emisji pyłowej uzależniona będzie w znacznym stopniu od warunków atmosferycznych, np. podwyższona wilgotność podłoża i gruntu w radykalnym stopniu ograniczy emisję pyłu podczas poruszania się samochodów po drogach gruntowych jak i

innych prac ziemnych. W przypadku transportu materiałów sypkich decydujące znaczenie będzie mieć stan techniczny dróg oraz właściwe zabezpieczenie transportowanego materiału. Zgodnie z wnioskiem w KIP przy uwzględnieniu jednoczesnej pracy maszyn budowlanych na odcinku prowadzonych robót nie przewiduje się znaczącego oddziaływania inwestycji podczas etapu budowy na przekroczenia stężeń substancji w powietrzu z uwagi na krótki czas trwania robót i realizację inwestycji punktowo na poszczególnych odcinkach. Należy jednak zwrócić szczególną uwagę na emisję pyłu z placu budowy.

Na etapie eksploatacji przedmiotowa inwestycja nie będzie stanowiła istotnego źródła emisji substancji do powietrza i nie będzie miała wpływu na kształtowanie się jego jakości w rejonie projektowanego układu komunikacyjnego. Stan jakości powietrza będzie zbliżony do obecnego stanu.

Realizacja przedmiotowej inwestycji nie jest powiązana z innymi przedsięwzięciami. W związku z tym, możliwość kumulowania się oddziaływań do środowiska jest mało prawdopodobna.

Realizacja przedsięwzięcia poprawi stan tras komunikacyjnych i płynność ruchu, co wpłynie na zmniejszenie oddziaływania emisji substancji i energii do środowiska w tym rejonie miasta.

Nie przewiduje się powstania zagrożenia dla życia ludzi w związku z wytwarzanymi odpadami na etapie realizacji inwestycji.

Wpływ oddziaływania na środowisko wytwarzanych podczas realizacji inwestycji odpadów, w przypadku zorganizowania gospodarki odpadami zgodnie z wytycznymi zawartymi m.in. w art. 16 ustawy o odpadach, a także w warunkach właściwej organizacji prac, nie będzie znaczący i ograniczać się będzie do krótkotrwałego (tj. w okresie wykonywania robót budowlanych) oddziaływania na poszczególnych odcinkach robót. Oddziaływanie to związane będzie głównie z zajętością powierzchni terenu w miejscach czasowego gromadzenia/deponowania odpadów i nie będzie wykraczać poza teren objęty pracami budowlanymi.

W fazie eksploatacji nie przewiduje się powstawania znaczących ilości i rodzajów odpadów. Będą powstawać odpady związane z funkcjonowaniem infrastruktury zapewniającej sprawne użytkowanie torowiska oraz dróg (oświetlenie, urządzenia odwadniające, itp.). Do odpadów powstających w wyniku eksploatacji inwestycji należy zaliczyć m.in.: odpady z utrzymania urządzeń oczyszczających wody opadowe (szlamy), odpady związane ze sprawnym funkcjonowaniem układu komunikacyjnego (elementy oświetlenia, sygnalizacja świetlna trakcja), odpady komunalne pozostawione przez podróżujących – papier, szkło, opakowania z tworzyw sztucznych, opakowania metalowe, resztki jedzenia.

Zgodnie z informacją w KIP w trakcie funkcjonowania przedsięwzięcia zarządca terenu zagwarantuje przekazywanie wytworzonych odpadów wyspecjalizowanym podmiotom posiadającym stosowne decyzje w zakresie gospodarki odpadami. W pierwszej kolejności odpady będą przekazywane do odzysku lub recyklingu, a w przypadku braku takiej możliwości – do unieszkodliwienia (np. w drodze składowania).

Nie przewiduje się powstania zagrożenia dla życia ludzi w związku z wytwarzanymi odpadami na etapie eksploatacji inwestycji.

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

Realizacja inwestycji w sposób przedstawiony w KIP nie narusza przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Mając powyższe na uwadze, stwierdza się brak konieczności sporządzenia raportu w zakresie oddziaływania ww. przedsięwzięcia na elementy przyrodnicze.

Planowana inwestycja nie wpłynie na ciągłość i drożność korytarzy ekologicznych.

Planowana inwestycja nie będzie wpływać na zmiany klimatyczne. Przedsięwzięcie nie przyczyni się do pogłębiania zmian klimatu oraz będzie ono optymalnie przystosowane do postępujących zmian klimatu, jak również nie będzie powodowało zwiększenia wrażliwości elementów środowiska na zmiany klimatu. Oddziaływanie na klimat jest niewielkie również ze względu na znikomy zasięg inwestycji w skali globalnej. Nie wystąpi oddziaływanie na klimat lokalny. Rozwiązania projektowe będą w znacznym stopniu uwzględniać zabezpieczenie przed skutkami potencjalnych zmian warunków klimatycznych i ewentualnego wystąpienia zdarzeń ekstremalnych (takich jak np. fale upałów, długotrwałe susze, ekstremalne opady, powodzie, gwałtowne burze i wiatry, fale chłodu i intensywne opady śniegu, zamarzanie i odmarzanie). Celem minimalizacji podatności planowanej inwestycji na zmiany klimatu jest jej zaprojektowanie zgodnie z obowiązującymi normami technicznymi i budowlanymi na podstawie Prawa budowlanego.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie powodować transgranicznego oddziaływania na środowisko, ponieważ oddziaływania będą miały wyłącznie lokalny charakter.

Rodzaj przedsięwzięcia, a także zastosowane do budowy materiały i technologie wykluczają ryzyko wystąpienia poważnych awarii o charakterze awarii przemysłowych.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.62.2021.JP.6 z dnia 11.02.2022 r., poinformował strony postępowania o opiniach wydanych przez organy wpadkowe w ramach przedmiotowego postępowania oraz działając na podstawie art. 10 Kpa zawiadomił strony postępowania o zakończeniu zbierania dowodów w sprawie oraz możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranych dowodów i materiałów. W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi lub wnioski.

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

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

- realizacja powyższego przedsięwzięcia nie będzie miała negatywnego wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły;
- planowane przedsięwzięcie nie wpłynie na pogłębienie zmian klimatu.

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

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

- stosowania przepisów w sprawie warunków technicznych ustanowionych na podstawie art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 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 określonych przepisami ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2233 ze zm.);
- w zakresie prawidłowej eksploatacji urządzeń, określonych przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1973 ze zm.);
- w zakresie gospodarki odpadami, określonej przepisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 699).

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.

Od niniejszej decyzji przysługuje stronie odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, w terminie 14 dnia od daty jej otrzymania, zgodnie z art. 127 i 129 Kpa. Doręczenie uważa się za dokonane po upływie 14 dni od dnia publicznego ogłoszenia.

Tytułem wydania niniejszej decyzji pobrano opłatę skarbową w wysokości 205 zł (Załącznik cz. I, poz. 45 ustawy z dnia 16 listopada 2006 roku o opłacie skarbowej (tekst jedn. Dz. U. z 2021 r. poz. 1923 ze zm.).

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku



Radosław Iwiński

POUCZENIE

Zgodnie z art. 127a 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 w trybie art. 56 ustawy o ochronie przyrody. Na ewentualne zniszczenie siedlisk gatunków, płoszenie lub przenoszenie gatunków znajdujących się pod ochroną należy uzyskać zezwolenie w trybie art. 56 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1098 ze zm.).

Otrzymują:

1. Pan Patryk Delegowski, Green Cities Infrastructure Sp. z o.o., ul. Jaškowa Dolina 11b/3, 80-252 Gdańsk jako pełnomocnik PKP SKM w Trójmieście Sp.z o.o.;
2. Strony postępowania poprzez zawiadomienie;
3. RDOŚ aa

Do wiadomości:

1. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowe Gospodarstwo Wodne WODY POLSKIE, ul. ks. Franciszka Rogaczewskiego 9/19, 80-804 Gdańsk;
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Gdyni, ul. Starowiejska 50, 81-356 Gdynia.



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU

Załącznik nr 1 do Decyzji znak RDOŚ-Gd-WOO.420.62.2021.JP.9

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

pn.: „Rozwój publicznego transportu zbiorowego w Gdyni poprzez rozbudowę infrastruktury linii kolejowej nr 250 wraz z rozbudową infrastruktury towarzyszącej, poprawiającej dostępność do zrównoważonych środków transportu”, realizowanego na działkach nr 423, 425, 427, 428, 429, 430, 431, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 640, 641, 644, 646, 648, 650, 1106, 1113, 1114, 1115, 1116, 1117, 1118, 1119, 1120, 1121/2, 1122, 1123, 1125, 1126, 1127, 1129, 1130, 1156/2, 1157, 1158, 1159/2, 1162, 1163, 1164, 1165, 1166, 1212, 1213, 1250, 1295/1, 1295/2, 1364/2, 1365, 1368 obręb nr 0022 Orłowo oraz nr 141, 145, 152, 153 obręb nr 0025 Redłowo

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewidziano realizację dwóch zadań, tj.:

- Zadania nr 1 - rozbudowa infrastruktury linii kolejowej SKM nr 250 poprzez budowę nowego przystanku osobowego SKM (część kolejowa) centralnie na wiadukcie kolejowym nad ul. Wielkopolską;
- Zadania nr 2- zbliżenie przystanków trolejbusowo-autobusowych oraz zmiany w układzie chodników z jednoczesną realizacją układu ścieżek rowerowych czyli prace niezbędne w zakresie dostosowania infrastruktury miejskiej do potrzeb tego przystanku (część miejska).

Inwestycja jest planowana do realizacji na obszarze gdyńskiej dzielnicy Orłowo, na terenie silnie zurbanizowanym. Działki inwestycyjne położone są w obrębie Orłowo, działki nr: 423, 425, 427, 428, 429, 430, 431, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 640, 641, 644, 646, 648, 650, 1106, 1113, 1114, 1115, 1116, 1117, 1118, 1119, 1120, 1121/2, 1122, 1123, 1125, 1126, 1127, 1129, 1130, 1156/2, 1157, 1158, 1159/2, 1162, 1163, 1164, 1165, 1166, 1212, 1213, 1250, 1295/1, 1295/2, 1364/2, 1365, 1368 oraz w obrębie Redłowo, działki nr: 141, 145, 152, 153.

Prace przewidziane w ramach prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów realizowane będą na dz. nr 1126, 1127, 1156/2, 1165 obr. 0022 Orłowo, m. Gdynia.

Przewidywana powierzchnia terenu inwestycji wynosi łącznie ok. 5,4 ha.

Teren inwestycji znajduje się poza obszarami Natura 2000 oraz innym podlegającymi ochronie na mocy ustawy o ochronie przyrody (tj. Dz. U. z 2021 r., poz. 1098 ze zm.).

Najbliżej położone obszary Natura 2000 jest zlokalizowany w odległości:

- ok. 1 km na wschód - Klify i Rafy Kamienne Orłowa PLH220105;
- ok. 1,6 na wschód - Zatoka Pucka PLB220005.

Inne najbliżej położone obszary chronione na podstawie przepisów ww. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody to zlokalizowane w odległości:

- ok. 1 km rezerwat przyrody „Kępa Redłowska”;
- ok. 1 km Trójmiejski Park Krajobrazowy;

- ok. 2,5 km rezerwat przyrody „Kacze Łęgi”.

Inwestycja zlokalizowana jest poza korytarzami ekologicznymi. Najbliżej planowanej inwestycji znajduje się korytarz ekologiczny „Lasy Trójmiejskie południowy KPn-20E” w odległości ok. 6 km w kierunku północno zachodnim.

Na podstawie przeprowadzonej analizy akustycznej w KIP wskazano, że w związku z rozbudową linii kolejowej nr 250 nie będzie dochodziło do przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu od tej linii.

Na etapie eksploatacji przedmiotowa inwestycja nie będzie stanowiła istotnego źródła emisji substancji do powietrza i nie będzie miała wpływu na kształtowanie się jego jakości w rejonie projektowanego układu komunikacyjnego.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia nie wpłynie w znaczący sposób na względy krajobrazowe.

Z uwagi na specyfikę inwestycji nie przewiduje się, aby realizacja, czy eksploatacja przyczyniły się do wystąpienia znaczących awarii mogących oddziaływać na zdrowie ludzi, bądź środowisko.

Nie przewiduje się, aby realizacja przedsięwzięcia powodowała ponadnormatywne skumulowanie negatywnych oddziaływań z istniejącymi lub planowanymi w sąsiedztwie przedsięwzięciami.

Ewentualne oddziaływanie negatywne na środowisko występować będzie na etapie realizacji przedmiotowej inwestycji, oddziaływania te będą jednak krótkotrwałe i ograniczone do czasu realizacji przedsięwzięcia.

Ze względu na lokalizację, charakter inwestycji i zawężenie jej oddziaływania tylko i wyłącznie do miejsca realizacji i czasu budowy, przedsięwzięcie nie będzie źródłem transgranicznego oddziaływania na środowisko, pochodzącego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie miało negatywnego wpływu na siedliska przyrodnicze oraz gatunki roślin i zwierząt podlegających ochronie na obszarach Natura 2000, ani inne tereny ochrony przyrodniczej, bądź o wysokich walorach krajobrazowych i kulturowych podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Realizacja powyższego przedsięwzięcia nie będzie miała negatywnego wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Planowane przedsięwzięcie nie wpłynie na pogłębienie zmian klimatu.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku


Radosław Iwiński

GLÓWNY SPECJALISTA

10.10.2022 r.
Anna Teiszczyńska

NACZELNIK

Anna Teiszczyńska

CIĄGŁY SPECJALISTA

Zigmuńska Aniszewska

Załącznik nr 2 Wykaz drzew i krzewów przewidzianych do wycinki w ramach Zadania nr 2 przedsięwzięcia pn.: „Rozwój publicznego transportu zbiorowego w Gdyni poprzez rozbudowę infrastruktury linii kolejowej nr 250 wraz z rozbudową infrastruktury towarzyszącej, poprawiającej dostępność do zrównoważonych środków transportu”

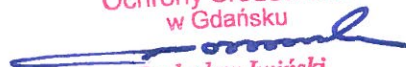
• drzewa do usunięcia:

Nr inwent.	Nazwa drzewa	Obwód pnia na h-130 [cm]	Wiek w lat	Ilość sztuk	Wycinka sanitarna	Obręb	Nr działki
D_282	wiąz górski	140	60	1	TAK	Orłowo	1156/2
D_284	jabłoń kwiecista	79+74	30	1	nie	Orłowo	1156/2
D_298	klon tatarski	32	10	1	TAK	Orłowo	1126
D_299	klon tatarski	46+42+36	15	1	TAK	Orłowo	1126
D_300	śliwa ałycza	95	40	1	nie	Orłowo	1126
D_343	śliwa ałycza	51+20	20	1	nie	Orłowo	1126
D_344	klon jawor	114	60	1	nie	Orłowo	1126
D_301	głóg	30	25	1	TAK	Orłowo	1127
D_302	głóg	39	30	1	nie	Orłowo	1127
D_303	głóg	41	30	1	nie	Orłowo	1127
Suma karpin do usunięcia:				10	szt.		

• wycinka krzewów:

Nr inwent.	Nazwa krzewu	Powierzchnia [m ²]	Obręb	Nr działki
K_51	tawuła japońska 'Anthony Waterer'	9	Orłowo	1156/2
K_54	suchodrzew pospolity	21	Orłowo	1156/2
K_60	leszczyna pospolita, śnieguliczka biała	58	Orłowo	1126, 1127
K_75	śliwa ałycza	1	Orłowo	1165
Suma do usunięcia:		89	m ²	

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku


Radosław Iwiński

GŁÓWNY SPECJALISTA
13.04.2022.
Agnieszka Koszyńska

RDOS-Gd-WOO.420.62.2021.JP.9

STARSZY SPECJALISTA

Agnieszka Koszyńska

NACZELNIK


Anna Wozniak

Strona 26 z 26