



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU

RDOŚ-Gd-WOO.420.2.2021.ŁT.16
Za dowodem doręczenia

Gdańsk, dnia 29.06.2021 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 (tekst jedn. Dz. U. 2021 r., poz. 247, ze zm.), dalej ustawa OOŚ,
- § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 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 (tekst jedn. Dz. U. z 2021 r. poz. 735),

po rozpatrzeniu wniosku Inwestora: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., reprezentowanego przez pełnomocnika Panią Magdalenę Kozyrę, znak: IOS4-4424-15.5/20, z dnia 14.01.2021 r., o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla niżej wymienionego przedsięwzięcia, wraz z uzupełnieniami i wyjaśnieniami z dnia 26.02.2021 r., 31.03.2021 r. oraz 23.04.2021 r., działając w oparciu o opinię:

- Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Lęborku znak ZNS.90.4810.1.2021 z dnia 28.01.2021 r. (data wpływu 02.02.2021 r.),
- Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku znak GD.RZŚ.435.5.2021.MBC.1 z dnia 28.01.2021 r. (wpływ 02.02.2021 r.),

orzekam

1. **Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.:** „Rewitalizacja i elektryfikacja linii kolejowej nr 229 na odcinku Lębork – Nowa Wieś Lęborska”, realizowanego na działkach wyszczególnionych w Załączniku nr 2 do niniejszej decyzji;
2. **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:**

A. na etapie realizacji inwestycji:

- a) planowane usunięcie drzew i krzewów przeprowadzić poza okresem od 1 marca do 15 października; dopuszcza się wycinkę drzew w ww. okresie, o ile drzewa i krzewy nie będą stanowić stanowisk lęgowych ptaków, co musi być zweryfikowane podczas wizji terenowej dokonanej przez specjalistę ornitologa i potwierdzone właściwym wpisem w dokumentacji budowy;
- b) drzewa i krzewy przeznaczone do pozostawienia zabezpieczyć na czas realizacji poprzez: zgrupowania drzew i krzewów odgrodzić siatką ogrodzeniową, a pojedyncze drzewa zabezpieczyć poprzez zastosowanie osłon na pniu (deski, maty, siatki ochronne); ponadto w sąsiedztwie systemów korzeniowych prace prowadzić ręcznie, a wykopy i odsłonięte korzenie zabezpieczyć przed utratą wilgoci przez zastosowanie mat ochronnych; na powierzchni wyznaczonej przez rzut koron drzew nie gromadzić materiałów budowlanych, odpadów oraz nie parkować sprzętu i pojazdów;
- c) dokonać przesadzenia rokitnika zwyczajnego *Hippophae rhamnoides* pod nadzorem osoby posiadającej wiedzę i kompetencje z zakresu botaniki; w przypadku ewentualnej niemożności przesadzenia, odnotować ten fakt w dokumentacji budowlanej;
- d) na etapie realizacji planowanego przedsięwzięcia, ze względu na zidentyfikowane w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej stanowiska gatunków chronionych, sprawować w trakcie robót Nadzór Przyrodniczy, w tym m.in. kontrolę terenu przed rozpoczęciem robót budowlanych pod kątem aktualności występowania gatunków chronionych, identyfikację zagrożeń dla gatunków w wyniku realizacji planowanych prac, zabezpieczanie tych terenów, podejmowanie na bieżąco działań zapobiegającym zagrożeniom (np. wstrzymanie prac w sytuacji ryzyka zniszczenia stanowisk gatunków chronionych do czasu uzyskania decyzji derogacyjnych zgodnie z obowiązującymi przepisami), zabezpieczanie stanowisk chronionych roślin naczyniowych, kontrola stanu zachowania najcenniejszych składowych szaty roślinnej, uzyskanie (w razie konieczności) stosownego zezwolenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska na odstępstwo w stosunku do gatunków objętych ochroną prawną; ponadto do zadań nadzoru przyrodniczego należeć będzie udział w ustalaniu szczegółowych lokalizacji zaplecza budowy, baz materiałowych oraz parkingów;
- e) w trakcie realizacji prowadzić nadzór botaniczno - siedliskowy: nadzór polegać ma na kontroli zakresu prac budowlanych prowadzonych w pobliżu siedlisk i gatunków roślin objętych ochroną prawną, w celu weryfikacji prac i zagrożeń dla tych siedlisk i gatunków;
- f) w trakcie realizacji prowadzić nadzór herpetologiczny – monitorować poprzez Nadzór Przyrodniczy miejsce realizacji robót pod kątem obecności płazów i gadów, w okresie od 1 marca do 15 listopada (w okresie wiosennych i jesiennych migracji oraz w okresie rozrodu),
- g) przed rozpoczęciem robót ziemnych polegających na zdejmowaniu humusu i likwidowaniu zastoisk wodnych i podmokłości lub wykopów, teren kontrolować pod Nadzorem Przyrodniczym pod kątem obecności płazów oraz innych gatunków chronionych; każdorazowo przed przystąpieniem do prac oraz bezpośrednio przed zasypaniem wykopów kontrolować pod kątem obecności płazów; prace prowadzić pod Nadzorem Przyrodniczym; napotkane osobniki odłowić, a następnie uwolnić w bezpiecznym miejscu;
- h) w trakcie realizacji prowadzić nadzór chiropterologiczny - kontrolować obiekty inżynieryjne podczas prowadzonych rozbiórek obiektów inżynieryjnych pod kątem występowania nietoperzy; w przypadku zasiedlenia tych obiektów przez nietoperze, wstrzymać prace mogące spowodować zniszczenie kryjówek, do czasu ich opuszczenia przez zamieszkujące je zwierzęta lub uzyskania właściwej decyzji derogacyjnej z zakresu ochrony gatunkowej;
- i) prace na obiektach inżynieryjnych zlokalizowanych w km 103,620 (rz. Łeba) i km 105,216 (rz. Kisewska Struga) prowadzić poza okresem rozrodu zinwentaryzowanych gatunków ryb (od początku marca do końca lipca);
- j) w celu zabezpieczenia cieków, przed zanieczyszczeniem w trakcie realizacji prac rozbiórkowych i modernizacyjnych mostów i torowiska prowadzonych w zasięgu cieków:

- nie lokalizować w odległości do 30 m od koryt cieków zaplecza budowy, parkingów sprzętu, baz materiałów i dróg dojazdowych;
 - zastosować siatkę pod obiektem lub wykonać zabezpieczenia w postaci osłony z desek w celu ochrony cieków przed wpadaniem do niego demontowanych elementów obiektów;
 - zabezpieczyć brzegi cieków przed osuwaniem się materiału ziemnego do koryta oraz przed spływem wód z dużą ilością zawiesiny w trakcie prac - przez odeskowanie, palikowanie lub wykonanie wzdłuż cieków nasypów o wysokości gwarantującej zatrzymanie spływających wód opadowych;
- k) w celu zabezpieczenia zbiorników wodnych w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia:
- nie lokalizować w odległości do 30 m od brzegów zbiornika zaplecza budowy, parkingów sprzętu, baz materiałów i dróg dojazdowych;
 - zabezpieczyć brzegi zbiorników przed osuwaniem się materiału ziemnego do koryta oraz przed spływem wód z dużą ilością zawiesiny w trakcie prac przez odeskowanie, palikowanie lub wykonać wzdłuż cieków nasypy o wysokości gwarantującej zatrzymanie spływających wód opadowych;
- l) wszystkie czynności wykonywane pod nadzorem przyrodniczym, a także wszelkie zalecenia i uwagi specjalisty nadzoru przyrodniczego, wraz ze sposobem ich realizacji i opisem skuteczności, zawrzeć w dokumentacji budowy;
- m) w celu uzupełnienia bazy siedliskowej w sąsiedztwie przedsięwzięcia powiesić skrzynki lęgowe dla ptaków; liczbę, typy budek i ich lokalizację ustalić w porozumieniu ze specjalistą ornitologiem.
- n) miejsca postoju maszyn i urządzeń budowlanych, stwarzających zagrożenie zanieczyszczenia środowiska gruntowo - wodnego substancjami ropopochodnymi szczelnie utwardzić oraz wyposażyć w maty sorpcyjne;
- o) warstwy urodzajnej gleby zdjąć i składować oddzielnie, a następnie wykorzystać przy rekultywacji po zakończeniu robót;
- p) prace budowlane w rejonie terenów objętych ochroną przed hałasem prowadzić w porze dziennej (w godz. 6:00-22:00); w uzasadnionych technologicznie lub organizacyjnie przypadkach dopuszcza się pracę w godzinach nocnych;
- q) podczas prowadzenia robót ziemnych i montażowo – budowlanych, w przypadku wzmożonego pylenia, zwłaszcza w okresie bezdeszczowym, eliminować poprzez zraszanie dróg dojazdowych i terenu placu budowy;
- r) materiały sypkie przeładowywać i magazynować w sposób eliminujący pylenie;
- B. na etapie eksploatacji inwestycji:
- a) w sąsiedztwie cieków wodnych, zbiorników i innych terenów podmokłych nie stosować chemicznych środków do odchwaszczania torowiska;
- C. na etapie likwidacji:
- a) zachować swobodny przepływ wód w ciekach oraz:
- zastosować siatki pod obiektem lub wykonać zabezpieczenia w postaci osłony z desek w celu ochrony cieków przed wpadaniem do niego demontowanych elementów obiektów;
 - zabezpieczyć brzegi w trakcie prac przed osuwaniem się materiału ziemnego do koryta oraz przed spływem wód z dużą ilością zawiesiny przez odeskowanie, palikowanie lub wykonać wzdłuż cieków nasypy o wysokości gwarantującej zatrzymanie spływających wód opadowych;
- D. w zakresie projektu budowlanego:
- a) w rowach odwadniających torowisko zaprojektować nachylenie skarp nie większe niż 1:1,25;
- b) w przypadku konieczności umocnienia rowów przy użyciu prefabrykatów betonowych zastosować płytkie korytka o parabolicznym lub łukowym przekroju dna, z zachowaniem nachylenia ścian, umożliwiające samodzielne wychodzenie płazów i przekraczanie przez nie liniowych obiektów odwodnieniowych;
- c) wszelkie obiekty odwodnieniowe, w szczególności otwarte zbiorniki odwodnieniowe, otwarte separatory substancji ropopochodnych i osadniki, studzienki i niecki wpadowe, które mogą

powodować śmiertelność ptaków, zaprojektować z uwzględnieniem uniemożliwienia wpadania do nich małych zwierząt;

Warunki Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku na etapie realizacji i eksploatacji

- a) zabezpieczyć przed zanieczyszczeniami wody cieków: Łeba, Kisewska Struga oraz 3 cieki bez nazwy, w trakcie wykonywania robót budowlanych. Podczas prac nad ww. ciekami stosować zabezpieczenia w postaci np. siatki, desek w celu zabezpieczenia cieku przed przedostawaniem się do niego odpadów z rozbiórki, materiałów budowlanych;
- b) zapewnić swobodny przepływ wód w trakcie remontu lub wymiany mostów i przepustów;
- c) do umocnień dna i brzegów stosować materiały naturalne (głazy, kamień, żwir), tam gdzie tylko pozwala na to reżim technologiczny;
- d) zapewnić drożność rowów odwodnieniowych oraz innych elementów odwodnienia.
- e) systematycznie oczyszczać przepusty;
- f) zaplecza budowy, bazy materiałowe oraz parkingi sprzętu i maszyn lokalizować poza korytami rzek, w min. odległości 30 m od rzeki Łeby w km 103,620 oraz rzeki Kisewska Struga w km 105,216;
- g) zaplecze budowy wyposażać w przenośne urządzenia sanitarne ze szczelnymi zbiornikami bezodpływowymi, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty;
- h) wszelkie sypkie materiały np. kruszywo, ziemia z wykopów gromadzić w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków lub rowów melioracyjnych lub systemów odwodnienia na skutek odpływu wód opadowych;
- i) 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;
- j) 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.

Proponowane warunki zostały wzięte pod uwagę w ten sposób, że zostały wpisane i tym samym w pełni uwzględnione w sentencji niniejszej decyzji.

3. Nałożyć na Wnioskodawcę obowiązek monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i sporządzenia analizy porealizacyjnej:

- zobowiązuje się inwestora do sporządzenia analizy akustycznej porealizacyjnej w następujących punktach:
 - PR01 - Lębork - Emilii Plater 11A,
 - PR02 - Lębork - Emilii Plater 8A,
 - PR03 - Lębork - Emilii Plater 6A,
 - PR04 - Lębork - Emilii Plater 1A,
 - PR05 - Lębork - dz. nr 117/26,
 - PR06 - Lębork - ul. Czołgistów 15C,
 - PR07 - Lębork - ul. Czołgistów 15D,
 - PR08 - Lębork - ul. Orlińskiego 10A,
 - PR09 - Lębork - ul. Nadmorska 15F,
 - PR10 - Nowa Wieś Lęborska - ul. Szyprów 3,
 - PR11 - Nowa Wieś Lęborska - ul. Bałtycka 12C,
 - PR12 - Nowa Wieś Lęborska - dz. nr ew. 712/8,
 - PR13 - Nowa Wieś Lęborska - ul. Mostowa 1E,
 - PR14 - Nowa Wieś Lęborska - ul. Mostowa 37B,
 - PR15 - Nowa Wieś Lęborska - ul. Mostowa 37A,

- PR16 - Nowa Wieś Lęborska - ul. Dworcowa 4,
- PR17 - Nowa Wieś Lęborska - ul. Dworcowa 2,
- PR18 - Nowa Wieś Lęborska - ul. Dworcowa 14A,
- PR19 - Lębork - dz. nr 30/2,
- PR20 - Lębork - dz. nr 30/2,
- PR21 - Lębork – ul. Czołgistów 18,
- PR22 - Nowa Wieś Lęborska – ul. Dworcowa 13B,
- PR06-GR - Lębork - ul. Czołgistów 15C, dz. nr 173/6, obr. Lębork 2,
- PR07-GR - Lębork - ul. Czołgistów 15D, dz. nr 173/7, obr. Lębork 2,
- PR08-GR - Lębork - ul. Orlińskiego 10A dz. nr 17, obr. Lębork 3,
- PR09-GR - Lębork - ul. Nadmorska 15F dz. nr 52/15, obr. Lębork 13,
- PRIO-GR - Nowa Wieś Lęborska - ul. Szyprów 3, dz. nr 707/8, obr. Nowa Wieś Lęborska,
- PRII-GR - Nowa Wieś Lęborska - ul. Bałtycka 12C, dz. nr 710/5, obr. Nowa Wieś Lęborska,
- PR12-GR - Nowa Wieś Lęborska - ul. Bałtycka 6A, dz. nr 712/8, obr. Nowa Wieś Lęborska,
- PR13-GR - Nowa Wieś Lęborska - ul. Mostowa IE, dz. nr 647/6, obr. Nowa Wieś Lęborska,
- PR14-GR - Nowa Wieś Lęborska - ul. Mostowa 37 B, dz.nr 644/8, obr. Nowa Wieś Lęborska,
- PR15-GR - Nowa Wieś Lęborska - ul. Mostowa 37A, dz. nr 644/5, obr. Nowa Wieś Lęborska,
- PR16-GR - Nowa Wieś Lęborska - Dworcowa 4, dz. nr 818/6, obr. Nowa Wieś Lęborska,
- PR17-GR - Nowa Wieś Lęborska - ul. Dworcowa 2, dz. 818/3, obr. Nowa Wieś Lęborska,
- PR18-GR - Nowa Wieś Lęborska - ul. Dworcowa 14A, dz. nr 448/3, obr. Nowa Wieś Lęborska,
- PR22-GR - Nowa Wieś Lęborska - ul. Dworcowa 13B, dz. nr 323, obr. Nowa Wieś Lęborska,
- PR23-GR - dz. nr 68/1, obr. 2,
- PR24-GR - dz. nr 55/7, obr. 13,
- PR25-GR - dz. nr 46/1 i 46/2 obr. 13.

Analiza powinna obejmować pomiary hałasu na terenach wymagających ochrony przed hałasem; przeprowadzić badania w punktach, w których prowadzono pomiary we wcześniejszym okresie, co pozwoli na porównanie ich wyników; badania należy wykonać zgodnie z *Referencyjną metodyką wykonywania okresowych pomiarów poziomów hałasu wprowadzanego do środowiska w związku z eksploatacją dróg, linii kolejowych i linii tramwajowych oraz kryteria lokalizacji punktów pomiarowych* określoną w załączniku 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 lub z aktualnie obowiązującą metodyką referencyjną. Badania przeprowadzić przez laboratorium posiadające certyfikat akredytacji, wydany przez PCA lub równoprawną jednostkę akredytującą; analizę porealizacyjną wykonać po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienia jej wyników w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczenia wartości dopuszczalnego poziomu hałasu, zastosować środki zaradcze; analizę należy przedstawić Regionalnemu

Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku oraz Pomorskiemu Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska.

4. **Uczynić charakterystykę przedsięwzięcia Załącznikiem nr 1 do niniejszej decyzji.**
5. **Uczynić wykaz działek ewidencyjnych przedstawiających lokalizację planowanego przedsięwzięcia oraz wykaz działek ewidencyjnych, na które będzie oddziaływać przedsięwzięcie Załącznikiem nr 2 do niniejszej decyzji.**

UZASADNIENIE

W dniu 14.01.2021 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku wpłynął wniosek PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., z dnia 14.01.2021 r., o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia jw.

Do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej dołączono:

- 1) Kartę informacyjną przedsięwzięcia w trzech egzemplarzach wraz z zapisem w formie elektronicznej;
- 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;
- 3) Upoważnienie nr IOR-028-741/18 z dnia 21.08.2018 r. udzielone pani Ewie Kozyrze.

Przedsięwzięcie objęte ww. wnioskiem kwalifikowane jest zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jedn. Dz. U. z 2019 r., poz. 1839) jako: „polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone; w przypadku gdy jest to druga lub kolejna rozbudowa, przebudowa lub montaż, sumowaniu podlegają parametry tej rozbudowy, przebudowy lub montażu z poprzednimi rozbudowami, przebudowami lub montażami, o ile nie zostały one objęte decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach,” w związku z § 3 ust. 1 pkt. 60 ww. rozporządzenia: „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”. W związku z tym realizacja ww. przedsięwzięcia wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zgodnie z treścią art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy OOS, dla planowanych „przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko” jest wymagane uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zgodnie z art. 72 ust. 1 ustawy OOS wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem:

- decyzji o pozwoleniu na budowę, decyzji o zatwierdzeniu projektu budowlanego oraz decyzji o pozwoleniu na wznowienie robót budowlanych – wydawanych na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane;
- decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu – wydawanej na podstawie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym;
- pozwolenia wodnoprawnego na wykonanie urządzeń wodnych wydawanych na podstawie ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne.

Przedsięwzięcie będące przedmiotem wniosku jest inwestycją z zakresu linii kolejowych. W związku z powyższym, stosownie do brzmienia art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t) ustawy OOS, organem właściwym do

rozpoznania przedmiotowej sprawy i wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku.

O złożeniu wniosku i wszczęciu postępowania strony zostały powiadomione pismem znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.2.2021.ŁT.1 z dnia 10.01.2021 r. oraz obwieszczeniem znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.2.2020.ŁT.3 z dnia 10.01.2021 r., które zamieszczono na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku [<http://www.gdansk.rdos.gov.pl>] oraz na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku a także na tablicach ogłoszeń: Urzędu Miasta Lębork, Urzędu Gminy Nowa Wieś Lęborska. Informację o powyższym wniosku umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych *Ekoport* (<http://www.ekoportal.pl>) pod numerem 32/2021, prowadzonym na podstawie art. 22 ww. ustawy OOS.

Zgodnie z art. 6 ustawy OOS wymogu uzgodnienia lub opiniowania nie stosuje się, jeżeli organ prowadzący postępowanie jest jednocześnie organem uzgadniającym lub opiniującym. W niniejszej sprawie nie mają zastosowania przepisy dotyczące opiniowania i uzgadniania przez RDOŚ. W okolicznościach niniejszej sprawy organami właściwymi w sprawie opiniowania są: Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Lęborku oraz Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku.

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.

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 uwarunkowania określone w art. 63 ust.1;
- po zasięgnięciu opinii: 1) organu Państwowej Inspekcji Sanitarnej, 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 21-23; 2) dyrektora urzędu morskiego – gdy przedsięwzięcie jest realizowane na obszarze morskim, 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.

Postanowienie wydaje się również, jeżeli organ nie stwierdzi potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

W związku z powyższym tut. organ, działając na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 2 oraz art. 78 ust. 1 i 4 ustawy OOS, pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.2.2021.ŁT.2. z dnia 20.01.2021 r., zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Lęborku oraz do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, z prośbą o opinię w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Lęborku w piśmie znak ZNS.90.4810.1.2021 z dnia 14.04.2021 r. (data wpływu 20.04.2021 r.), wyraził opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku w piśmie znak: GD.RZŚ.435.5.2021.MBC.1 z dnia 28.01.2021 r. (data wpływu 02.02.2021 r.), nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

Pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.2.2021.ŁT.5 z dnia 12.02.2021 r., w trybie art. 50 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego, tut. organ wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia informacji w KIP, m.in. o:

- Na czym będzie polegała regulacja niwelety cieków wodnych na długości ok. 250 m, w związku z budową przepustu w km 106,051;
- Doprecyzowania sposobów zabezpieczenia cieków wodnych przed zanieczyszczeniem;
- Sposobów zabezpieczenia cieków wodnych, przed zamuleniem i zniszczeniem siedlisk gatunków ryb wymienionych w KIP (m.in. tarlisk, żerowisk) oraz zaburzeniem ich migracji, podczas realizacji prac budowlanych na obiektach inżynierskich (w tym czterech rozbieranych i budowanych od nowa);
- Przedstawienia szacunkowej liczby przeznaczonych do usunięcia drzew (wraz z podaniem ich nazw gatunkowych) oraz powierzchni krzewów przeznaczonych do usunięcia;
- Analizy rozwiązań alternatywnych w przypadku zniszczenia ośmiu stanowisk rokitnika zwyczajnego *Hippophae rhamnoides*, np. możliwości przesadzenia w inne miejsce;
- Charakterystyki sieci trakcyjnej w wariantach inwestycyjnych (wysokość trakcji, słupów trakcyjnych, odległości między słupami, głębokość wykopów pod fundamenty itp.);
- Doprecyzowania informacji o systemie odwodnienia przedmiotowej inwestycji, m.in. w przypadku wykonania nowych rowów odwodnieniowych;
- odniesienie się do zagadnień zawartych w pismach Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łęborku, znak ZNS.90.4810.1.2021 z dnia 02.02.2021 r. oraz znak ZNS.90.4810.1.2021 z dnia 16.03.2021 r.

W odpowiedzi na powyższe wezwanie, Inwestor pismami znak: IOS4-452-1.2021.MKo.2.IRE-02192-I z dnia: 26.02.2021 r. oraz znak: IOS4-452-1.2021.MKo.3.IRE-02192-I z dnia 31.03.2021 r. przekazał uzupełnienie wymaganych informacji.

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:

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 zważył co następuje:

Planowane przedsięwzięcie obejmuje dostosowanie linii kolejowej, na odcinku Lębork – Nowa Wieś Lęborska od km 102,560 do km 106,206, do prędkości maksymalnej $V_{\max}=100$ km/h dla pociągów pasażerskich oraz prędkości maksymalnej $V_{\max}=80$ km/h dla pociągów towarowych (ruch incydentalny).

Stan istniejący

Linia kolejowa nr 229, na odcinku od km 102,560 do km 106,206, jest linią znaczenia miejscowego, jednotorową, niezelektryfikowaną, pasażersko – towarową. Prędkość konstrukcyjna linii wynosi 100 km/h, natomiast obowiązująca prędkość rozkładowa dla pociągów pasażerskich (składy wagonowe i autobusy szynowe) oraz towarowych wynosi 60 km/h z lokalnymi ograniczeniami na przejazdach (brak widoczności). Na analizowanym odcinku linia kolejowa na przeważającej długości przebiega w niskim nasypie (średnio ok. 2,0 m), nie przekraczającym 3 m.

Odwodnienie

Na linii nr 229 odcinek Lębork – Nowa Wieś Lęborska występuje system odwodnienia w postaci rowów kolejowych ziemnych, biegnących wzdłuż linii kolejowej, nieumocnionych oraz częściowo umocnionych korytkami betonowymi. Stan rowów nie zapewnia możliwości swobodnego odpływu wód opadowych z torowiska. Rowy są zarośnięte, zamulone i nie posiadają odpowiedniego profilu, przez co woda stagnuje przy ławie torowiska. Fragmentami linia kolejowa nie posiada odwodnienia (brak rowów biegnących wzdłuż linii). W obrębie przedmiotowego odcinka nie występuje system kanalizacji drenażowej wraz ze studniami.

Obiekty obsługi podróźnych

Na omawianym odcinku linii kolejowej znajdują się dwa przystanki osobowe:

- Lębork Nowy Świat w km 103,832 – czynny przystanek kolejowy z ładownią, który codziennie w sezonie wakacyjnym obsługuje połączenia Lębork-Łeba. Na przystanku znajduje się jeden peron zlokalizowany po prawej stronie od km 103,794 do km 104,022.
- Nowa Wieś Lęborska w km 105,588 – czynny sezonowo przystanek kolejowy, a dawniej stacja kolejowa w Nowej Wsi Lęborskiej na linii kolejowej nr 229 (budynek dworcowy rozebrany). Na przystanku znajduje się jeden peron zlokalizowany po prawej stronie od km 105,463 do km 105,619.

Stan techniczny peronów na ww. przystankach oraz dojścia do peronów jest w stanie dostatecznym. Perony i dojścia nie są dostosowane do obsługi osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Brak jest ścieżek prowadzących dla osób niewidomych i niedowidzących.

Punkt ładunkowy na przystanku Lębork Nowy Świat nie ma ramp, placów oraz wyładowni na terenie przystanku. Punkt ładunkowy na przystanku Nowa Wieś Lęborska posiada rampę ładunkową będącą w złym stanie technicznym (obłamane krawędzie i spękana nawierzchnia), tor ładunkowy prowadzący do rampy jest rozebrany.

Istniejące perony na ww. przystankach osobowych posiadają nawierzchnię gruntową, a przystanek Nowa Wieś Lęborska częściowo także z płyt chodnikowych. Perony nie posiadają odwodnienia powierzchniowego.

Obiekty inżynieryjne

W ciągu analizowanej linii kolejowej znajduje się dziewięć obiektów inżynieryjnych:

- dwa mosty (nad rzeką Łeba i Kisewa),
- siedem przepustów.

Ogólny stan wszystkich obiektów inżynieryjnych jest dostateczny, co oznacza, że obiekty wykazują uszkodzenia, których pozostawienie spowoduje skrócenie okresu bezpiecznej eksploatacji.

Przejazdy kolejowo-drogowe

Na przedmiotowym odcinku linii kolejowej nr 229 znajduje się osiem przejazdów w poziomie szyn. W ciągu dróg powiatowych zlokalizowany jest jeden przejazd, natomiast pozostałe są w ciągu dróg gminnych. Sześć przejazdów posiada nawierzchnię bitumiczną, natomiast jeden (w km 105,024) ma nawierzchnię gruntową z płytami betonowymi.

Sześć przepustów znajduje się w stanie średnim, czyli przejazd wymagający częściowego remontu, który spełnia warunki eksploatacyjne. Przejazd przez skrzyżowanie nie jest utrudniony, lecz wymagany jest bieżący remont dróg dojazdowych oraz wymiana i uzupełnienie oznakowania drogowego (przejazd wymagający dostosowania do aktualnych przepisów prawa). Pozostałe dwa przejazdy są w złym stanie, co oznacza, że przejazd przeznaczony jest do natychmiastowego remontu lub przebudowy (przejazd jest w złym stanie technicznym i utrudnia bezpieczne korzystanie ze skrzyżowania).

Istniejące przejazdy nie są odwodnione. Brak jest odwodnienia opaskowego przejazdów za pomocą drenażu oraz odwodnienia powierzchniowego na dojazdach – w postaci odwodnienia liniowego.

Obiekty kubaturowe

W obrębie analizowanego odcinka linii kolejowej nie występują obiekty kubaturowe należące do PKP PLK S.A. W sąsiedztwie linii znajdują się trzy zespoły garaży, zespół altan, budynek gospodarczo-mieszkalny oraz budynek warsztatowo-magazynowy.

Urządzenia SRK

Na przedmiotowym odcinku nie występują posterunki ruchu, stycznym posterunkiem ruchu jest stacja Lębork. Przejazdy kolejowe nie są wyposażone w urządzenia srk.

Zakres rzeczowy planowanego przedsięwzięcia (skala przedsięwzięcia)

Wariantem wybranym przez Inwestora do realizacji jest wariant W2b – wariant modernizacyjny. Obiekty inżynierskie będą realizowane zgodnie z wariantem W2b – wariant modernizacyjny (rozbiórka i budowa nowego obiektu). W przypadku obiektów inżynierskich, jeżeli po wykonaniu badań okaże się, iż stan techniczny obiektów (lub inne uwarunkowania) pozwoli na ich remont, czyli wykonanie prac zgodnie z wariantem W2b-1, obiekty zrealizowane będą zgodnie z wariantem W2b-1 (wariant ograniczonego zakresu).

Planowane przedsięwzięcie obejmuje dostosowanie linii kolejowej, na odcinku Lębork – Nowa Wieś Lęborska od km 102,560 do km 106,206, do prędkości maksymalnej $V_{\max}=100$ km/h dla pociągów pasażerskich oraz prędkości maksymalnej $V_{\max}=80$ km/h dla pociągów towarowych (ruch incydentalny).

Zakres przewidywanych prac

Układ torowy

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się osiągnięcie parametrów eksploatacyjnych przeznaczonych dla linii typu P120. Planuje się optymalizację układu geometrycznego w postaci korekty promieni łuków, długości krzywych przejściowych i wielkości przechyłek. Łuk lewy na przystanku osobowym Lębork Nowy Świat oraz łuk lewy przed Nową Wsią Lęborską ulegną przesunięciu. Przyjęto nieznaczne podniesienie niwelety toru. Przewiduje się wymianę nawierzchni toru szlakowego na całym odcinku.

Stacja Nowa Wieś Lęborska

Na stacji Nowa Wieś Lęborska zmianie ulegnie położenie toru nr 1, a mianowicie zostanie on przesunięty w lewo, tak aby zapewnić miejsce na wybudowanie dodatkowego toru odstawczego. Nastąpi zmiana geometrii łuków wjazdowych i budowa trzech torów głównych – głównego zasadniczego przelotowego, głównego dodatkowego przelotowy oraz głównego dodatkowego ślepego, z którego odgałęziać będą się cztery tory odstawcze.

Odwodnienie

Odwodnienie na szlaku będzie polegało na odprowadzaniu powierzchniowym wody z podtorza na skarpę nasypu, a w przekopach do rowu otwartego z wykorzystaniem istniejącej już sieci rowów odwadniających. Tam, gdzie będzie to niezbędne wykonane zostaną nowe rowy odwodnieniowe. W związku z budową przepustu w km 106,051 konieczna będzie regulacja niwelety cieku wodnego na długości ok. 60 m.

Przystanek Lębork Mireckiego (nazwa robocza)

W zakresie odwodnienia przystanku Lębork Mireckiego przewiduje się następujący zakres:

- odwodnienie wgłębne podtorza za pomocą drenażu (dreny, drenokolektory z owinięciem geowłókniną i z obsypaniem warstwą filtracyjną tworzącą filtr odwrotny),
- odwodnienie powierzchniowe peronu – z uwagi na jego usytuowanie po stronie zewnętrznej toru przewiduje się wykonanie za peronem prefabrykowanych korytek betonowych płytkich, w których zlokalizowane będą studzienki z wpustem deszczowym oraz odwodnienie liniowe na długości dojścia do peronu,
- odprowadzanie wód z odwodnienia peronu do kolektora prowadzonego w peronie,
- budowa kolektora z rur pełnych wraz ze studzienkami z kręgów betonowych i tworzywa sztucznego, bez i z osadnikami,
- odprowadzenie wód drenażowych przewiduje się do istniejących rowów otwartych,
- odwodnienie przejazdu kolejowo-drogowego.

Przystanek Lębork Nowy Świat

W zakresie odwodnienia przystanku Lębork Nowy Świat przewiduje się następujący zakres:

- odwodnienie wgłębne podtorza za pomocą drenażu (dreny, drenokolektory z owinięciem geowłókniną i z obsypaniem warstwą filtracyjną tworzącą filtr odwrotny),
- odwodnienie powierzchniowe peronu – z uwagi na jego usytuowanie po stronie zewnętrznej toru przewiduje się wykonanie za peronem prefabrykowanych korytek betonowych płytkich, w których zlokalizowane będą studzienki z wpustem deszczowym,
- odprowadzanie wód z odwodnienia peronu do kolektora prowadzonego w peronie,
- budowa kolektora z rur pełnych dla odprowadzenia wód drenażowych wraz ze studzienkami z kręgów betonowych i tworzywa sztucznego, bez i z osadnikami,
- budowa zbiornika retencyjnego,
- wody z odwodnienia odprowadzane będą do podziemnego, szczelnego zbiornika retencyjnego,
- odwodnienie przejazdu kolejowo-drogowego.

Stacja Nowa Wieś Lęborska

W zakresie odwodnienia stacji Nowa Wieś Lęborska przewiduje się następujący zakres:

- odwodnienie wgłębne podtorza za pomocą drenażu (dreny, drenokolektory z owinięciem geowłókniną i z obsypaniem warstwą filtracyjną tworzącą filtr odwrotny),
- odwodnienie powierzchniowe peronów za pomocą odwodnienia liniowego, z odprowadzeniem wód do kolektora prowadzonego w peronie,
- budowa kolektora z rur pełnych wraz ze studzienkami z kręgów betonowych i tworzywa sztucznego, bez i z osadnikami,
- budowa zbiornika retencyjnego,
- wody z odwodnienia odprowadzane będą do podziemnego, szczelnego zbiornika retencyjnego,
- odwodnienie przejazdu kolejowo-drogowego.

Obiekty obsługi podróżnych

Wariant przewiduje zmianę geometrii łuku i przeniesienie istniejącego przystanku osobowego Lębork Nowy Świat do wewnątrz łuku (przeniesienie peronu ze strony prawej na lewą stronę toru), budowę nowego przystanku zlokalizowanego przy ul. Mireckiego oraz budowę dwóch nowych peronów na stacji Nowa Wieś Lęborska (dotychczasowy przystanek osobowy zostanie zastąpiony stacją, na którą składają się trzy tory główne i dwa odstawcze). Nowe perony będą umożliwiły swobodne dojście do peronów osobom o ograniczonej możliwości poruszania się i niedowidzącej. Każdy obiekt będzie miał zapewnione dojście połączone z ciągami komunikacyjnymi.

Projekt małej architektury obejmuje wykonanie: ławki, poręczy do oparcia na stojąco, kosze na śmieci, stojaki na rowery, balustrady oraz wiaty zabezpieczające osoby przebywające na peronie przed opadami atmosferycznymi. Na peronach jednokrawędziowych należy przewidzieć poszerzenie peronu w miejscu lokalizacji wiat. Zastosowano informacje wizualne w postaci: tablic, gablot, piktogramów.

Wyposażenie stacji i przystanków w informację dynamiczną. Na wszystkich stacjach i przystankach przewidziano kanalizację pod system informacji dynamicznej. Na stacjach Nowa Wieś Lęborska oraz przystanku Lębork Nowy Świat i Lębork Mireckiego (nazwa robocza) przewidziano budowę urządzeń informacji dynamicznej, na wszystkich stacjach i przystankach: megafony, zegary oraz słupki alarmowo- rozmówne.

Przy peronach znajdują się elementy małej architektury w postaci stojaków na rowery i są one w dobrym stanie, planuje się ich ponowne wykorzystanie.

Parametry przystanków:

Przystanek Lębork Mireckiego (nazwa robocza)

- lokalizacja w km 102,940,

- peron jednokrawędziowy.

Przy dojściu do peronu zaplanowano nowe stojaki na rowery. Zaprojektowano dojście od ul. Mireckiego.

Przystanek Lębork Nowy Świat

- lokalizacja w km 103,832,
- peron jednokrawędziowy.

Pozostawiono istniejące elementy w postaci stojaków na rowery, ich stan został oceniony na dobry, są one nowe i niezniszczone. Stojaki zostały zlokalizowane w pobliżu dojścia na peron. Zachowano istniejącą lokalizację dojścia, zlokalizowaną od ul. Pionierów.

Stacja Nowa Wieś Lęborska

Dotychczasowy przystanek osobowy zostanie zastąpiony stacją, na którą składają się trzy tory główne i dwa odstawkowe. Perony zostaną zlokalizowane:

- peron dwukrawędziowy nr 2 na międzytorzu torów nr 1 (główny zasadniczy) i toru nr 3 (główny dodatkowy przelotowy);
- peron jednokrawędziowy nr 1 po prawej stronie toru nr 5.

Parametry projektowanego Peronu nr 1:

- peron jednokrawędziowy.

Parametry projektowanego Peronu nr 2:

- peron dwukrawędziowy.

Pozostawiono istniejące elementy w postaci stojaków na rowery, ich stan został oceniony na dobry, są one nowe i niezniszczone. Stojaki zostały zlokalizowane w pobliżu dojścia na peron. Zachowano istniejącą lokalizację dojścia, zlokalizowaną od ul. Dworcowej.

Obiekty inżynieryjne

W ciągu analizowanego odcinka linii kolejowej znajduje się 9 obiektów inżynieryjnych (2 mosty oraz 7 przepustów), z czego w ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się roboty budowlane na 4 obiektach:

- 103,620 km: most, rzeka Łeba: rozbiórka i budowa nowego,
- 104,512 km: przepust, rów: rozbiórka i budowa nowego,
- 105,216 km: most na rzece Kisewa: rozbiórka i budowa nowego,
- 106,051 km: przepust, rów: rozbiórka i budowa nowego.

Z zakresu analizowanego przedsięwzięcia wyłączone zostały 3 przepusty:

- przepusty w km 104,179 i km 104,180, które będą wymieniane na nowe w ramach inwestycji prowadzonej przez Miasto Lębork na podstawie projektu pn. „Przebudowa przepustu pod drogą linii kolejowej nr 229 w km 104,179”.
- przepust w km 103,395 który będzie przebudowany w ramach inwestycji prowadzonej przez Miasto Lębork na podstawie projektu pn. „Budowa z rozbudową układu komunikacyjnego – połączenie ulicy Czołgistów z ulicą Matejki w Lęborku – wraz z instalacjami technicznymi”.

Przewiduje się wykonanie robót budowlanych w obrębie istniejących obiektów inżynieryjnych tak aby uzyskać założone parametry linii kolejowej. W poniższej tabeli scharakteryzowano zakres prac na obiektach inżynieryjnych objętych zakresem przedsięwzięcia.

Przy budowie nowych mostów w km 103,620 i 105,216 zastosowane będą maty wibroizolacyjne.

W ramach prac na obiektach wykonane będą następujące roboty dodatkowe:

- przywrócenie sprawności elementów wyposażenia obiektów inżynieryjnych, w szczególności wpływających na bezpieczeństwo użytkownika,
- udrożnienie i oczyszczenie rowów w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów w zakresie umożliwiającym swobodny spływ wody,
- umocnienie skarp w bezpośredniej bliskości głowic,
- umocnienie dna i skarp rowów i cieków w bezpośredniej bliskości głowic,
- ogrodzenie i oznakowanie terenu wykonywania robót budowlanych,
- uporządkowanie terenu po wykonaniu robót budowlanych.

Prace utrzymaniowe w obrębie istniejących drogowych obiektów inżynierskich będą wykonane przez Zarządcę drogi. Jeżeli po wykonaniu badań okaże się, iż stan techniczny obiektów (lub inne uwarunkowania) pozwolą na ich remont, czyli wykonanie prac zgodnie z wariantem W2b-1, obiekty zrealizowane będą zgodnie z wariantem W2b-1 (wariant ograniczonego zakresu).

Układ drogowy

Na przedmiotowym odcinku linii kolejowej nr 229 znajduje się 8 przejazdów w poziomie szyn. W ramach przedsięwzięcia przewiduje się przebudowę 6 przejazdów, remont 1 przejazdu oraz wymianę płyt przejazdowych na 1 przejeździe. Zakres prac obejmuje m.in. ingerencję w układ przejazdów (tj. zmiana kategorii przejazdu). Dodatkowo zakłada się dostosowanie kategorii przejazdów do podwyższonych prędkości linii kolejowej oraz iloczynów ruchu. Prace będą polegały na regulacji, wymianie płyt przejazdowych lub zmianie typu zabudowy przejazdu oraz utwardzeniu, bądź naprawie nawierzchni dojazdów i uzupełnieniu lub wymianie oznakowania.

Na dojazdach od przejazdów odtworzona będzie istniejąca nawierzchnia chodników i opasek z elementów rozbiornych poprzez ich rozebranie i ponowne wbudowanie, jeżeli pozwoli na to ich stan techniczny, a także należy odtworzyć nawierzchnię ciągów rowerowych z nawierzchni asfaltowej dostosowując pochylenie podłużne wyżej wymienionych elementów drogi do niwelety linii kolejowej, nie przekraczając dopuszczalnych pochyłeń.

Zakres rzeczowy planowanego przedsięwzięcia na przejazdach kolejowych

Przewiduje się budowę drogi dojazdowej o nawierzchni gruntowej do zbiornika retencyjnego zlokalizowanego po wschodniej stronie linii kolejowej przy stacji Nowa Wieś Lęborska. Dojazd do zbiornika retencyjnego zlokalizowanego po wschodniej stronie linii kolejowej za przystankiem osobowym Lębork Nowy Świat zapewniony jest przez istniejącą drogę gruntową.

W ramach obiektów obsługi podróżnych przewiduje się dojścia do peronów, a także rezerwę terenu pod parking:

- p.o. Lębork Mireckiego (nazwa robocza) - budowa dojścia do peronu p.o. Lębork Mireckiego od strony przejazdu w ciągu ul. Mireckiego oraz rezerwa pod budowę dojścia od strony wyznaczonej rezerwy terenu pod parking. Dojazd i dojście do rezerwy terenu pod parking zapewniono od ul. Plater.
- p.o. Lębork Nowy Świat - budowa dojścia do peronu po północnej stronie przejazdu w ciągu ul. Pionierów wraz z wyznaczeniem rezerwy terenu pod parking.
- stacja Nowa Wieś Lęborska – budowa dojść do peronów st. Nowa Wieś Lęborska od strony przejazdu w ciągu ul. Dworcowej wraz z wyznaczeniem rezerwy terenu pod parking.

Przewiduje się rozbiórkę rampy ładunkowej znajdującej się na stacji Nowa Wieś Lęborska.

Obiekty kubaturowe

W ramach planowanego przedsięwzięcia na stacji Nowa Wieś Lęborska przewiduje się budowę zestawu kontenerowego na potrzeby urządzeń SRK. Zespół złożony będzie z 2 kontenerów, niezwiązanych trwale z gruntem. Obiekt będzie parterowy. Lokalizacja obiektu umożliwi przyłączenie go do istniejącej infrastruktury zlokalizowanej na terenie drogi gminnej. Przewiduje się utwardzenie terenu kostką betonową. Zabezpieczono 2 miejsca parkingowe. W ramach przedsięwzięcia nie przewiduje się rozbiórki obiektów kubaturowych.

Telekomunikacja

Zakres prac obejmuje przywrócenie parametrów technicznych infrastruktury telekomunikacji kolejowej jakie powinna spełniać dla prawidłowego działania. Przewiduje się wymianę urządzeń niezdatnych do dalszej eksploatacji oraz naprawę urządzeń i systemów telekomunikacyjnych z wykorzystaniem jako medium transmisyjne nowo projektowany kabel telekomunikacyjny dla PKP PLK S.A. Istniejący kabel zostanie przełożony do rurociągu kablowego. Ponadto w celu zwiększenia bezpieczeństwa prowadzenia ruchu pociągów przewiduje się zabudowę nowych TVu na przejazdach kolejowo - drogowych kat. A, B, F oraz przejściach obsługiwanym z odległości. Dla zwiększenia bezpieczeństwa podróżnych i urządzeń przewiduje się budowę peronowej kanalizacji

kablowej dla potrzeb SMW i CSDIP (p.o. Lębork Mireckiego, p.o. Lębork Nowy Świat, p.o. Nowa Wieś Lęborska). Zakłada się uruchomienie p.o. Lębork Mireckiego (nazwa robocza).

Sterowanie ruchem kolejowym

Przewidywany jest następujący zakres prac dotyczący urządzeń SRK:

- zabudowa nowych komputerowych urządzeń na stacji Nowa Wieś Lęborska,
- włączenie projektowanych urządzeń komputerowych do systemu sterowania stacji Lębork (połączenie stacji Lębork z posterunkiem Nowa Wieś Lęborska jako jeden posterunek ruchu)
- zabezpieczenie przejazdów kolejowo – drogowych związane z zabudową nowych komputerowych urządzeń przejazdowych.

Sieć trakcyjna

W ramach przedsięwzięcia planuje się elektryfikację linii kolejowej na odcinku od Lęborka do Nowej Wsi Lęborskiej. W ramach elektryfikacji przewiduje się budowę sieci nad torem szlakowym i głównymi zasadniczymi, a także nad torami głównymi dodatkowymi i torami odstawczymi. Przewiduje się nawiązanie sieci trakcyjnej do modernizowanej linii nr 202 w stacji Lębork. Zasilanie sieci trakcyjnej przewiduje się z rozbudowanej PT Lębork o jedno pole zasilacza z wyłącznikiem szybkim z wyprowadzeniem zasilacza do zasilania sieci trakcyjnej wraz z dodatkowym kablem powrotnym w kierunku Nowej Wsi Lęborskiej.

Elektroenergetyka do 1 kV

Przewiduje się całkowitą przebudowę oświetlenia wynikającą z przebudowy torów, przejazdów i peronów oraz konieczności dostosowania dla nich parametrów oświetleniowych zgodnych z aktualnymi przepisami, wraz z wykonaniem nowego zasilania i sterowania oświetleniem.

Przewidywany zakres prac:

- przebudowa oświetlenia na przejazdach w km 103,405 i 105,686,
- rozbiórka istniejącego oświetlenia peronu na stacji Nowa Wieś Lęborska,
- budowa nowego oświetlenia na przejazdach w km: 103,072; 103,788; 105,024 i 105,276,
- budowa nowego oświetlenia na peronie nr 1 przystanku Lębork Mireckiego (nazwa robocza), na peronie nr 1 przystanku Lębork Nowy Świat oraz na peronie nr 1 i 2 stacji Nowa Wieś Lęborska,
- budowa nowego oświetlenia na międzytorzach,
- budowa nowego oświetlenia dla zabudowanych rozjazdów w branży torowej.

Ponadto wybudowane zostaną nowe urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów na przystanku Nowa Wieś Lęborska wraz z wykonaniem nowego zasilania i sterowania dla tych rozjazdów. Urządzenia będą miały możliwość włączenia do systemu zdalnego nadzoru i sterowania w Lokalnym Centrum Sterowania (LCS) oraz będą przystosowane do włączenia w istniejący na PKP PLK S.A. System Monitoringu Urządzeń Elektroenergetycznych (SMUE).

Podstawowe zasilanie urządzeń przewiduje się od Operatorów Sieci Dystrybucyjnej OSD, poprzez istniejącą sieć elektroenergetyczną.

Usunięcie kolizji

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się usunięcie kolizji z istniejącą infrastrukturą zgodnie z warunkami przebudowy odpowiednich gestorów.

Przewiduje się usunięcie kolizji sieci energetycznych (napowietrznych i kablowych), telekomunikacyjnych oraz sieci wodno-kanalizacyjnych i gazowych.

Usunięcie drzew i krzewów

W ramach realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia przewiduje się usunięcie drzew i krzewów w celu zachowania wymogów bezpieczeństwa. W mniejszym stopniu usunięcia drzew i krzewów będzie wynikało z kolizji z projektowanymi elementami planowanego przedsięwzięcia. Szacunkowa powierzchnia, na której rosną drzewa i krzewy przewidziane do usunięcia wyniesie ok. 5 250 m².

W ramach planowanego przedsięwzięcia na linii kolejowej nr 229 na odcinku Lębork – Nowa Wieś Lęborska przewidywane prace będą obejmowały m.in.:

- wymianę nawierzchni kolejowej,
- wzmocnienie podtorza,
- budowę nowych elementów odwodnienia,
- modernizację istniejących obiektów obsługi podróźnych,
- budowę nowego przystanku osobowego Lębork Mireckiego (nazwa robocza),
- przeniesienie przystanku Lębork Nowy Świat na lewą stronę linii,
- budowę stacji Nowa Wieś Lęborska z dwoma torami dodatkowymi i czterema torami odstawczymi,
- budowę peronów,
- budowę zespołu kontenerów (2 kontenery),
- rozbiórkę i budowę obiektów inżynieryjnych,
- przebudowę i remont przejazdów kolejowo-drogowych,
- elektryfikację linii,
- wycinkę drzew i krzewów.

Prace na linii kolejowej prowadzone będą przy całkowicie zamkniętej linii w przeciągu 7 miesięcy (poza sezonem letnim), prace na stacji Nowa Wieś Lęborska oraz prace przy infrastrukturze towarzyszącej będą prowadzone na czynnej linii. 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.:

- prace związane z przygotowaniem terenu budowy w tym m.in. usuwanie drzew i krzewów, karczowaniem pni, usuwaniem systemów korzeniowych w pasie o szerokości wynikającej z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. z 2020 r., poz. 1247).

Zgodnie z powyższym Rozporządzeniem drzewa i krzewy zlokalizowane poza lasami mogą być usytuowane w sąsiedztwie linii kolejowej biegnącej po nasypie albo w przekopie albo otoczonej rowami bocznymi – w odległości nie mniejszej niż 6 m od dolnej krawędzi nasypu albo górnej krawędzi przekopu albo od zewnętrznej krawędzi rowów bocznych. W lasach położonych w sąsiedztwie linii kolejowej drzewa i krzewy mogą być usytuowane bezpośrednio za zewnętrzną krawędzią bruzdy tworzącej pas przeciwpożarowy. W przypadkach innych niż określone powyżej drzewa i krzewy mogą być usytuowane w odległości nie mniejszej niż 6 m od skrajnej szyny.

Drzewa i krzewy usuwane będą przy użyciu piły ręcznej lub mechanicznej za pomocą wysięgnika, lin odciągających, ciągników mechanicznych, itp., w przypadku karczowania stosuje się spycharki lub koparki.

- zorganizowanie zapleczy budowy, baz materiałowych, zapewnienie dróg dojazdowych, umocnienie płytami betonowymi miejsc postoju pojazdów lub dróg dojazdowych, postawienie kontenerów socjalnych, itp.,
- prace rozbiórkowe przy zastosowaniu maszyn i sprzętu budowlanego prowadzone z korony torowiska, jak również z terenu sąsiadującego np. prace związane z obiektami inżynieryjnymi,
- prace ziemne (wykopy),
- roboty trakcyjne (budowa sieci trakcyjnej w związku z elektryfikacją linii kolejowej),
- roboty drogowe (przebudowa i remont przejazdów drogowo-kolejowych), projektowane roboty drogowe zostaną wykonane w technologii warstw bitumicznych i gruntowych ulepszonych, natomiast na przejazdach przewiduje się wykonanie robót w technologii płyt małogabarytowych),

- w ramach robót przy obiektach inżynierskich przewiduje się wykonanie ręcznych i mechanicznych prac w zakresie:
 - przygotowanie i zabezpieczanie placu budowy,
 - roboty ziemne,
 - roboty betoniarskie lub stalowe,
 - roboty montażowe,
 - roboty hydroizolacyjne i nawierzchniowe,
 - roboty wykończeniowe m.in. roboty malarskie, umocnienie skarp i nasypów itp.
- wykonanie robót wykończeniowych i porządkowych poprzez usunięcie tymczasowych dróg dojazdowych, uporządkowanie terenu na placu budowy, itp.,
- wszystkie prace będą wykonywane z zachowaniem przepisów BHP i ppoż.

W rejonie planowanego przedsięwzięcia zlokalizowane są następujące drogi: droga ekspresowa S6, droga wojewódzka 214, droga powiatowa nr 1183G oraz 6 dróg gminnych z którymi krzyżuje się analizowana linia kolejowa. Ponadto w odległości ok. 480 m na południe od analizowanej linii kolejowej znajduje się linia nr 202.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia oddziaływanie skumulowane z istniejącymi układami komunikacyjnymi związane będzie z emisją hałasu i emisją substancji do powietrza, wynikającą z pracy ciężkiego sprzętu budowlanego (koparki, ładowarki) oraz samochodów transportujących materiały budowlane. Oddziaływanie to będzie miało nieznaczne nasilenie, będzie krótkotrwałe, odwracalne i będzie miało zasięg lokalny oraz ustąpi w pełni po zakończeniu prac budowlanych. Ponadto dobra organizacja pracy znacznie ograniczy kumulację negatywnych oddziaływań.

Na etapie eksploatacji oddziaływanie skumulowane spowodowane połączeniem oddziaływań pochodzących z układów komunikacyjnych istniejących w sąsiedztwie planowanej inwestycji związane jest głównie z emisją hałasu. Przedmiotowe przedsięwzięcie dotyczy istniejącej linii kolejowej, dlatego w wyniku poprawienia stanu infrastruktury kolejowej oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia w zakresie emisji hałasu zostanie zminimalizowane.

Przewiduje się użycie maszyn do zmechanizowanej wymiany nawierzchni torowej takich jak: oczyszczarka tłucznia, suwnica bramowa, podbijarka, zgarniarka, profilarka, stabilizator dynamiczny i zgrzewarka szyn. Będą wykorzystywane również maszyny ogólnobudowlane jak koparki, spycharki ładowarki, równiarki, zagęszczarki płytowe, walce wibracyjne, wywrotki.

Alternatywne warianty przedsięwzięcia

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

- W0 – wariant bezinwestycyjny zakładający maksymalną dopuszczalną prędkość na poziomie istniejącym (60 km/h) dla przewozów pasażerskich i 60 km/h dla przewozów towarowych,
- W2a – wariant modernizacyjny zakładający dopuszczalną maksymalną prędkość ruchu na poziomie 80 km/h dla przewozów pasażerskich i 60 km/h dla przewozów towarowych,
- W2b-1 – wariant kompleksowej modernizacji (stanowi modyfikację wariantu W2b) zakładający dopuszczalną maksymalną prędkość ruchu na poziomie 100 km/h dla przewozów pasażerskich i 80 km/h dla przewozów towarowych.

Wariantem wybranym do realizacji przez Inwestora jest wariant W2b.

Wariant 0 – wariant bezinwestycyjny

Wariant bezinwestycyjny zakłada utrzymanie dotychczasowego stanu infrastruktury ($V_{\max} = 60$ km/h, $V_{\text{tmax}} = 60$ km/h, linia niezelektryfikowana). Oznacza to, brak zaplanowanych remontów w celu podniesienia parametrów technicznych linii. Zmiany, które mogą wystąpić w tym wariantcie dotyczyć będą doraźnych prac mających na celu utrzymanie ciągłości ruchu i zapobiegnięcia dalszej degradacji infrastruktury. Wariant bezinwestycyjny oznacza ponoszenie niezbędnych wydatków, w celu umożliwienia pracy systemu bez pogorszenia poziomu usług.

Analizując wariant bezinwestycyjny należy brać pod uwagę zarówno jego wpływ na bezpośrednie otoczenie linii kolejowej, ale także wpływ na cały region. Zaniechanie realizacji inwestycji w kolejnych latach może się przyczynić do zwiększenia negatywnego wpływu na środowisko poprzez emisję zanieczyszczeń do powietrza, czy emisję hałasu.

Wariant 2a – wariant modernizacyjny

Wariant kompleksowej modernizacji zakładający odtworzenie linii po istniejącym śladzie (niewielka optymalizacja układu geometrycznego). Przewiduje elektryfikację linii na całym odcinku.

Wariant W2b-1

Wariant kompleksowej modernizacji linii kolejowej nr 229 na odcinku Lębork – Nowa Wieś Lęborska wraz z elektryfikacją, który jest modyfikacją wariantu W2b w następującym zakresie:

- ograniczenie projektowanej stacji Nowa Wieś Lęborska (rezygnacja z torów bocznych odstawczych z możliwością dobudowy w przyszłości),
- ograniczenie prac na obiektach inżynieryjnych,
- ograniczenie zakresu prac w branży telekomunikacyjnej,
- ograniczenie rezerwy na kolizje z sieciami energetycznymi.

Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii w fazie budowy i eksploatacji

Przewidywane ilości wykorzystywanej wody

Na etapie budowy zużycie wody związane będzie głównie z zaspokajaniem potrzeb socjalno-bytowych ekip budowlanych. W trakcie realizacji robót woda może być również wykorzystywana w celach technologicznych m. in. do zraszania warstw podbudowy oraz zraszania placu budowy w celu ograniczenia pylenia. Woda wykorzystywana w trakcie realizacji przedsięwzięcia będzie pochodzić z istniejącego wodociągu miejskiego bądź będzie dostarczana beczkowozami o ile będzie zachodziła taka konieczność. Ilość wykorzystywanej wody na etapie budowy będzie związana z zastosowaną technologią oraz organizacją pracy na budowie. Szacuje się, że zużycie wody związane z robotami betoniarskimi oraz z zużyciem wód na cele socjalno-bytowe będzie wynosiło ok. 30 m³/mc.

Na etapie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia zużycie wody będzie ograniczone do niezbędnego minimum i związane będzie głównie z bieżącym utrzymaniem i konserwacją linii kolejowej oraz jej infrastruktury towarzyszącej (na potrzeby wykonywania drobnych prac mających na celu opóźnienie tempa degradacji linii i jej poszczególnych obiektów, w celu przeciwdziałaniu zmiany parametrów technicznych linii kolejowej). Szacuje się, że zużycie nie powinno przekraczać 1 m³/mc.

Przewidywane ilości zużycia energii

Podczas realizacji przedsięwzięcia wykorzystywana energia związana będzie z koniecznością działania sprzętu budowlanego niezbędnego do wykonania prac budowlanych. Energia pobierana będzie z istniejących sieci lub ewentualnie ze spalinowych przewoźnych agregatów prądotwórczych. Głównymi sposobami użytkowania energii elektrycznej na etapie budowy będzie zasilanie silników elektrycznych maszyn budowlanych i elektronarzędzi oraz oświetlenie placów budowy. Szacunkowa ilość wykorzystywanej energii elektrycznej na etapie budowy uzależniona będzie od wielu czynników, m.in. od wyboru technologii robót oraz organizacji pracy na budowie, jednak nie powinna przekraczać 0,6 MWh/mc.

Na etapie eksploatacji zużycie energii będzie wiązało się z bieżącą obsługą infrastruktury kolejowej, np. zasilaniem sieci trakcyjnej, oświetleniem stacji i przystanków osobowych, ogrzewaniem rozjazdów, ogrzewaniem budynków do obsługi ruchu pociągów. Zużycie energii funkcjonującej linii kolejowej będzie nieco większe w okresach zimowych niż w pozostałym roku. Średnioroczne zużycie energii elektrycznej szacowane jest na 20 MWh/rok.

Zużycie paliw

Głównym źródłem zużycia paliw na etapie budowy będzie zasilanie maszyn, urządzeń i pojazdów na placu budowy. Zasadniczym paliwem do napędów maszyn i urządzeń technologicznych będzie olej napędowy, w mniejszym stopniu benzyna. Paliwa mogą być użytkowane do napędu m.in.: silników pojazdów dostawczych, maszyn budowlanych, agregatów prądotwórczych i przenośnych narzędzi. Ilość zużytego paliwa będzie związana z ilością i rodzajem maszyn, urządzeń i pojazdów wykorzystywanych na placu budowy oraz czasu ich pracy. Szacuje się zużycie miesięczne paliw ok 4 000 dm³/mc w okresach największego nasilenia prac.

Na etapie eksploatacji zużycie paliwa będzie związane z pracami utrzymaniowymi, konserwacyjnymi układu torowego oraz infrastruktury kolejowej. Zużycie paliwa na tym etapie będzie niewielkie i wyniesie ok. 50 dm³/mc.

Przewidywane ilości surowców i materiałów wykorzystywanych podczas budowy

Na etapie budowy zastosowane materiały będą ściśle związane z zakresem prac. Zastosowane zostaną standardowe materiały takie jak: szyny stalowe, podkłady strunobetonowe, podsypka nawierzchni torowej, tłuczeń torowy, kable, sieć trakcyjna, słupy stalowe. Ilość zużytych surowców i materiałów będzie związana z zastosowaną technologią oraz organizacją pracy na budowie oraz będzie zależać od Wykonawcy robót.

Szacunkowa ilość wykorzystanych surowców i materiałów:

- szyna: 13 tys. m,
- podkłady kolejowe: 2 tys. szt.,
- podsypka grubości 0,3 m – 5300 m³,
- konstrukcje sieci trakcyjnej: 130 sztuk,
- słup oświetleniowy: 90 szt.,
- kabel elektroenergetyczny: 3,800 km,
- urządzenia ogrzewania rozjazdu: 6 szt.

Odwodnienie torowe

Szacunkowa ilość wykorzystanych niektórych surowców i materiałów:

- drewny rury - Ø160 mm ok.1150 m,
- studzienki - ok. 100 szt.,
- zbiornik retencyjny szczelny- dwa komplety (każdy po ok. 1000 m³).

Należy uwzględnić dodatkowo roboty ziemne, wraz z podsypką i zasypką przewodów, z zagęszczeniem, wraz z obudową i odwodnieniem wykopów na czas prowadzenia robót oraz zabezpieczeniem istniejących kabli, przewodów w wykopach.

Na etapie eksploatacji wykorzystanie materiałów będzie ograniczone do niezbędnego minimum i związane z bieżącym utrzymaniem i konserwacją linii kolejowych i jej infrastruktury kolejowej.

Przewidywana ilość i rodzaj maszyn budowlanych

W trakcie realizacji planowanego przedsięwzięcia wykorzystane będą następujące maszyny: do zmechanizowanej wymiany nawierzchni torowej takich jak: oczyszczarka tłuczni, suwnica bramowa, podbijarka, zgarniarka, profilarka, stabilizator dynamiczny i zgrzewarka szyn oraz maszyny ogólnobudowlane takie jak koparki, spycharki ładowarki, równiarki, walce wibracyjne, wywrotki, zagęszczarki ręczne, dźwig samochodowy. Na terenie budowy będą poruszały się również samochody transportujące odpady powstałe na etapie prac rozbiórkowych.

Na etapie eksploatacji przewiduje się stosowanie maszyn budowlanych, jedynie w wyniku prac konserwacyjnych.

Usytuowanie przedsięwzięcia

Analizowany odcinek linii kolejowej nr 229 na odcinku Lębork – Nowa Wieś Lęborska przebiega przez powiat lęborski, gminę Lębork oraz gminę Nowa Wieś Lęborska.

Szacowana powierzchnia obszaru zajmowanego przez inwestycję będzie wynosić ok. 24,3 ha. Ogólna powierzchnia istniejącego obszaru, na którym usytuowana jest linia kolejowa 229 na analizowanym odcinku wynosi ok. 23 ha. Powierzchnia dodatkowo zajęta w wyniku realizacji przedsięwzięcia wyniesie ok. 1,31 ha.

Przeważającą część analizowanego obszaru stanowią tereny przekształcone przez człowieka. Większość terenu zajmują tereny luźnej zabudowy mieszkaniowej i rolniczej (tereny miasta Lębork i miejscowości Nowa Wieś Lęborska). Tereny w okolicy miasta Lębork stanowią tereny wypoczynkowe – ogródki działkowe, natomiast w okolicach miejscowości Nowa Wieś Lęborska znajdują się grunty orne, łąki oraz systemy upraw i działek.

Planowane przedsięwzięcie dotyczy istniejącej linii kolejowej i nie przewiduje się zmiany dotychczasowego sposobu wykorzystania terenu. Niemniej jednak przedsięwzięcie zakłada również zajęcie nowego terenu i wykup gruntów w związku z: budową nowych obiektów obsługi podróżnych, przebudową przejazdów kolejowych, projektowanym przebiegiem osi torowiska, korektą przebiegów rowów odwodnieniowych, projektowanymi skarpami. Powierzchnia dodatkowo zajęta w wyniku realizacji przedsięwzięcia wyniesie ok. 1,31 ha.

Analizowany odcinek linii kolejowej nr 229 przebiega przez tereny zurbanizowane, ogródków działkowych, grunty orne oraz łąki. Ze względu na przekształcenie badanego terenu przez człowieka, obszar ten nie jest szczególnie różnorodny pod względem występowania siedlisk i gatunków chronionych.

Przeprowadzona w okresie kwiecień - koniec sierpień 2019 r. inwentaryzacja przyrodnicza (obejmująca bufor 150 m po lewej i prawej stronie od osi linii kolejowych) wykazała występowanie łącznie czterech gatunków chronionych, w tym dwóch gatunków porostów i dwóch gatunków roślin naczyniowych. W sąsiedztwie linii kolejowej odnotowano dwa gatunki roślin inwazyjnych: róży pomarszczonej oraz sumaka octowca. W składzie gatunkowym drzew i krzewów dominują: drzewa z rodzaju wierzba, dzika róża, brzoza brodawkowata, klon jawor oraz klon pospolity, spośród drzew owocowych licznie występuje jabłoń i śliwa.

Prace terenowe poprzedzone były pracami kameralnymi, czyli analizą dostępnych danych literaturowych pod względem występowania: chronionych roślin i siedlisk przyrodniczych, gatunków roślin chronionych prawem krajowym (ochrona ścisła i częściowa) oraz gatunków roślin obcych i inwazyjnych, chronionych gatunków mszaków, grzybów i porostów, gatunków roślin, porostów i grzybów rzadkich i zagrożonych w skali kraju, regionu i lokalnie oraz skład gatunkowy drzew i krzewów wraz z szacowanym wiekiem (przedziały 20-letnie) oraz zajmowaną powierzchnią. Odcinki inwentaryzowane wyznaczono na podstawie map topograficznych oraz ortofotomap, tak, aby dane typy siedlisk były inwentaryzowane w optymalnym dla nich czasie. Siedliska oraz gatunki inwentaryzowano przy wykorzystaniu metody marszrutowej, kartograficznej i rejestrowano na mapach w skali uwzględniającej specyfikę terenu.

Zgodnie z przyjętym harmonogramem prowadzenia badań terenowych przeprowadzono trzy wizyty terenowe (kwiecień, czerwiec i sierpień 2019 r.).

Przeprowadzone badania inwentaryzacyjne wykazały występowanie dwóch gatunków roślin chronionych, jeden objęty ochroną częściową, natomiast drugi objęty jest ochroną ścisłą. W czasie prac terenowych nie stwierdzono występowania gatunków zamieszczonych w załączniku II bądź IV Dyrektywy Siedliskowej:

- rokitnik zwyczajny *Hippophae rhamnoides* (ochrona częściowa) – liczba stanowisk: 46,
- jarząb szwedzki (nasadzany) *Sorbus intermedia* (ochrona ścisła) – liczba stanowiska: 2.

Odnotowane stanowiska chronionych gatunków roślin naczyniowych związane są w większości z nasadzeniami przez ludzi. Zdecydowana większość odnotowanych stanowisk chronionych gatunków roślin należy do rokitnika zwyczajnego, który występował zarówno na obszarze kolejowym jak również na obszarach oddalonych od linii kolejowej. Część ze zinwentaryzowanych stanowisk tego gatunku stanowi nasadzenia w celach ozdobnych. Wszystkie zidentyfikowane okazy jarzębu

szwedzkiego stanowiły młode nasadzenia przyuliczne, znajdujące się w znacznej odległości od linii kolejowej.

W sąsiedztwie linii kolejowej nr 229 stwierdzono występowanie dwóch gatunków porostów objętych ochroną częściową:

- wabnica kielichowata *Pleurosticta acetabulum*, liczba stanowisk: 2,
- pawężnica psia *Peltigera canina*, liczba stanowisk: 1.

W trakcie prowadzonych badań w sąsiedztwie linii kolejowej nr 229 na odcinku Lębork – Nowa Wieś Lęborska stwierdzono wyłącznie jeden gatunek chronionych bezkręgowców: trzmieł *Bombus sp.*, liczba stanowiska: 4.

Ichtyofauna

Do badań wytypowano dwa stanowiska: rzekę Łebę oraz Kisewską Strugę. Odcinki badawcze obejmowały kilkusetmetrowe fragmenty cieków, w tym miejsca przecięcia linii kolejowej i cieków.

W maju 2019 r. przeprowadzono jedną kontrolę terenową. Podczas wykonanych prac terenowych na wytypowanych dwóch stanowiskach tj. rzeka Łeba oraz Kisewska Struga zidentyfikowano trzy gatunki chronionych ryb:

- ślíz *Barbatula barbatula*,
- koza *Cobitis taenia*,
- minóg strumieniowy *Lampetra planeri*.

Rzeka Łeba zaliczana jest do krainy ryb łososiowatych i należy do najistotniejszych miejsc rozrodu troci wędrownej i łososia wśród polskich rzek. Zgodnie z informacjami od wędkarzy z koła w Lęborku oraz informacji z Okręgu PZW w Słupsku, w Łebie poniżej analizowanej lokalizacji oraz powyżej, zewidencjonowane są tarliska troci wędrownej, a rzeką w miejscu przecięcia z linią kolejową odbywa się migracja.

Kisewska Struga Rzeka stanowi miejsce bytowania ryb łososiowatych. Z pozyskanych informacji ustalono, że w Kisewie również odnotowano tarliska troci.

W przeprowadzonych odłowach w okolicy przecięcia z linią kolejową w ok. km 105,232 wykazano: pstrąga potokowego (mniejsze osobniki teoretycznie mogłyby być trociami), szczupaka, ciernika, cierniczka, a z gatunków chronionych śliza.

Herpetofauna

W czasie prac terenowych stwierdzono występowanie dwa gatunków gadów oraz czterech gatunków płazów:

- jaszczurki zwinki *Lacerta agilis*,
- jaszczurki żyworodnej *Zootoca vicipara*,
- żaby trawnej *Rana temporaria*,
- ropuchy szarej *Bufo bufo*,
- kompleksu żab zielonych *Rana esculenta complex*,
- traszki zwyczajnej *Lissotriton vulgaris*.

Ornitofauna

W wyniku prowadzonych prac terenowych na badanym obszarze stwierdzono występowanie łącznie 49 gatunków ptaków, w tym m.in.: bociana białego *Ciconia ciconia*, gąsiorka *Lanius collurio*, kłaskawki *Saxicola rubicola*, kobczyka *Falco vespertinus*, krogulca *Accipiter nisus*, oknówki *Delichon urbicum*.

Chiropterofauna

Podczas prac terenowych zidentyfikowano sześć gatunków nietoperzy. W nagraniach detektorowych najliczniejszy był karlik malutki. Stosunkowo liczne były borowiec wielki i mroczek późny. Najmniej liczne były karlik większy, karlik drobny i nocek rudy, które notowano sporadycznie.

Teriofauna

Podczas wszystkich kontroli terenowych stwierdzono łącznie osiem gatunków ssaków, w tym trzy gatunki chronione (jeż zachodni, kret europejski i wydra europejska). Najliczniej występował kret

europejski. Spośród pozostałych ssaków odnotowano nieliczne stwierdzenia sarny, wydry europejskiej, kuny domowej, jeża i lisa.

Planowane przedsięwzięcie położone jest poza obszarami Natura 2000. Najbliżej położone obszary Natura 2000 znajdują się w odległości:

- ok. 7,67 km na północny zachód Łebskie Bagna PLH220040,
- ok. 10,73 km na południe Karwickie Źródła PLH220071.

Inne najbliżej położone obszary chronione, objęte ochroną na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1098) to:

- ok. 0,92 km na południe Obszar Chronionego Krajobrazu Fragment Pradoliny Łeby i Wzgórza Morenowe na Południe od Lęborka,
- ok. 5,39 km na wschód Obszar Chronionego Krajobrazu Pradoliny Redy-Łeby.

Przedmiotowa linia kolejowa nie przecina żadnego obszaru prawnie chronionego. Ze względu na zakres prac jak i znaczną odległość od form ochrony przyrody nie przewiduje się żadnego wpływu realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia na obszary i obiekty chronione.

Na analizowanym odcinku linia kolejowa przecina regionalny korytarz ekologiczny tj.: Pradoliny Redy-Łeby (wzdłuż rzeki Łeby). Wpływ planowanego przedsięwzięcia na ww. korytarz ekologiczny będzie występował do czasu zakończenia prac budowlanych na moście na rz. Łeba, na którym przewiduje się rozbiórkę i budowę nowego obiektu.

Nie przewiduje, aby realizacja planowanej inwestycji zaburzyła migracje w skali całego sezonu, a także regionu. Na szlaki migracji przecinane przez linię kolejową wpływ może mieć hałas wynikający z prowadzonych prac, obecność ekipy budowlanej, a także oświetlenie terenu budowy. Ze względu na zasięg przestrzenny i czasowy nie przewiduje się, aby wpływ na korytarze ekologiczne był istotny. Na etapie eksploatacji linia kolejowa nie będzie wygradzona, dlatego też zwierzęta w dalszym ciągu będą mogły swobodnie się przemieszczać.

W obszarze realizacji przedsięwzięcia ani w jego strefie oddziaływania nie występują: ujścia rzek, obszary objęte ochroną w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych. Linia kolejowa nr 229 na odcinku Lębork — Nowa Wieś Lęborska przecina jeden Główny Zbiornik Wód Podziemnych: nr 107 Pradolina rzeki Łeba.

Teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, zawiera odcinki znajdujące się na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią na którym obowiązują szczegółowe zapisy ustawy Prawo wodne (tekst jedn. Dz. U. z 2020 poz. 310 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:
 - kod PLRW20001947639 - Łeba od Dębicy do Pogorzelic. Stanowi ona silnie zmienioną część wód, jest monitorowana. Jej stan ogólny określono jako dobry (potencjał dobry i powyżej dobrego, stan chemiczny dobry). JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWP to dobry potencjał ekologiczny oraz dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono odstępstwo od osiągnięcia celów środowiskowych tj. przedłużenie terminu osiągnięcia celów środowiskowych ze względu na brak możliwości technicznych, termin osiągnięcia celów środowiskowych wskazano na 2027 rok. W JCWP znajdują się obszary chronione przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz. U. z 2021, poz. 1098), planowane przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami objętymi ochroną prawną;
 - kod PLRW200017476329 - Kisewska Struga. Stanowi ona silnie zmienioną część wód, jest

monitorowana. Jej stan ogólny określono jako dobry (potencjał ekologiczny dobry i powyżej dobrego, stan chemiczny dobry). JCW jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWP to dobry potencjał ekologiczny oraz dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono odstępstwo od osiągnięcia celów środowiskowych tj. przedłużenie terminu osiągnięcia celów środowiskowych ze względu na brak możliwości technicznych, termin osiągnięcia celów środowiskowych wskazano na 2027 rok. . W JCWP znajdują się obszary chronione przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz. U. z 2021, poz. 1098), planowane przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami objętymi ochroną prawną;

- podziemnych:

- kod PLGW200011 - JCWPd charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz chemicznym. JCWPd nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWPd to utrzymanie dobrego stanu ilościowego oraz chemicznego.

Teren planowanego przedsięwzięcia znajduje się w zlewni rzeki Łeba. Linia kolejowa nr 229 na przedmiotowym odcinku przecina dwie rzeki wyróżnione (Łeba i Kisewska Struga) oraz 3 ciek bez nazwy, niewyróżnione.

Kilometraż przecięcia cieków/rowu z linią kolejową nr 229:

- Łeba: gm. Lębork: 103,620,
- Kisewska Struga: gm. Nowa Wieś Lęborska: 105,216,
- ciek bez nazwy: gm. Lębork: 104,179,
- ciek bez nazwy: gm. Nowa Wieś Lęborska: 104,512,
- ciek bez nazwy: gm. Nowa Wieś Lęborska: 106,051.

W odległości do 100 m od linii kolejowej występuje tylko jeden zbiornik wodny. Znajduje się na terenie gminy Nowa Wieś Lęborska, po lewej stronie linii kolejowej w odległości ok. 48 m od km 105,520.

Oddziaływanie przedsięwzięcia na powierzchnię ziemi, budowę geologiczną, gleby

Etap budowy

Na etapie budowy prace związane z inwestycją mogą powodować tymczasowy i krótkotrwały negatywny wpływ na gleby i powierzchnię ziemi. W wyniku realizacji przedsięwzięcia konieczne będą prace, które wpłyną na dotychczasowe przeznaczenie terenu oraz w wyniku których dojdzie do ingerencji w grunt. Prace te będą obejmowały m.in.: budowę torów głównych, dodatkowego i odstawczych na stacji Nowa Wieś Lęborska, rozbiórkę istniejących peronów i budowę nowych, rozbiórkę i budowę nowych obiektów inżynierskich, przebudowę przejazdów kolejowych, wykopy (związane m.in. z wykonaniem zbiorników retencyjnych, układaniem linii kablowych) oraz prace związane z usuwaniem drzew i krzewów. W ramach zakresu prowadzonych prac budowlanych przewiduje się zdjęcie wierzchniej warstwy gleby oraz wymianę gruntu.

Ponadto w związku z pracami przygotowawczymi teren dodatkowo zostanie czasowo zajęty pod zaplecze budowy oraz bazy materiałowe. W wyniku poruszania się ciężkiego sprzętu po terenie budowy pojawi się niekorzystny, okresowy wpływ na powierzchnię ziemi. Zasięg i skutki przekształcenia powierzchni ziemi nie będą wykraczać poza teren prowadzonych prac.

Chwilowe uciążliwości mogą wiązać się także z pracą maszyn i pojazdów, które mogą pozostawiać zanieczyszczenia w postaci substancji ropopochodnych (oleje, smary). Zanieczyszczenia te będą miały charakter punktowy. Zanieczyszczenie gleb może wynikać również z przenikania szkodliwych substancji do środowiska gruntowego na skutek: niewłaściwego składowania materiałów budowlanych, niewłaściwego zabezpieczenia baz sprzętu budowlanego, niewłaściwej gospodarki odpadami, czy też niewłaściwej gospodarki ściekami bytowymi.

Przy założeniu dobrej praktyki budowlanej polegającej na właściwym postępowaniu z odpadami i ich magazynowaniu, nie zakłada się lokalnych zanieczyszczeń gleby i wód w wyniku wycieku np. substancji chemicznych lub innych.

Etap eksploatacji

Linia kolejowa nie należy do znaczących źródeł zanieczyszczeń gleb i powierzchni ziemi. Mając na uwadze powyższe, nie przewiduje się, aby na etapie eksploatacji linii kolejowej występował znacząco negatywny wpływ na powierzchnię ziemi, w tym glebę. Analizowana linia kolejowa nie stanowi zagrożenia dla środowiska gruntowego. Poruszający się po niej tabor będzie spełniał standardy europejskie. Znikomy będzie także zasięg rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń pyłowych oraz ich osiadania na powierzchni gruntu. Remonty elementów linii kolejowej stanowiąc będą działania bezpośrednie, krótkotrwałe i odwracalne. Nie przewiduje się, by miały znaczący negatywny wpływ na środowisko gruntowe i powierzchnię ziemi.

Oddziaływanie przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne

Etap budowy

Na etapie prowadzenia prac budowlanych, potencjalnymi źródłami emisji zanieczyszczeń do powietrza w postaci pyłu (emisja wtórna) będą prace:

- rozbiórkowe obejmujące m.in.: demontaż szyn, nawierzchni torowej, elementów konstrukcyjnych obiektu,
- ziemne obejmujące m.in.: zdejmowanie wierzchniej warstwy ziemi, wykonywanie wykopów i związanych z tym przemieszczeń mas ziemi.

Innym źródłem emisji podczas prac budowlanych będzie niezorganizowana emisja gazów (tlenek azotu, dwutlenek siarki, tlenek węgla, węglowodorów alifatycznych), wynikająca ze spalania oleju napędowego w czasie pracy maszyn i urządzeń budowlanych (koparka, spychacz, zagęszczarka gruntu, dźwigi itp.). Źródłem emisji zanieczyszczeń będą również pojazdy poruszające się po placu budowy i drogach dojazdowych, w tym transportujące materiały sypkie.

Wielkość emisji, na obecnym etapie, jest trudna do oszacowania, z uwagi na fakt, że będzie niezorganizowana, jak również ze względu na to, że na jej skalę bardzo duży wpływ będą miały chwilowe warunki atmosferyczne, takie jak, m.in. aktualna wilgotność podłoża, częstotliwość, wielkość i rodzaj opadów, temperatura powietrza, siła i częstość występowania wiatrów. Ilość emitowanych substancji będzie zależała m.in.: od zastosowanych technologii robót oraz od rodzaju sprzętu wykorzystywanego do przeprowadzenia prac budowlanych. Biorąc pod uwagę skoncentrowanie się prac budowlanych praktycznie na krótkim odcinku linii uciążliwość placu budowy ograniczy się tylko do tego odcinka. Wielkość emisji i czas ich występowania będą się zmieniały w zależności od zaawansowania robót, czasu pracy oraz ilości maszyn i urządzeń. Wykorzystane do pracy pojazdy będą posiadać aktualne przeglądy techniczne. Natomiast maszyny i urządzenia budowlane będą spełniać wymogi w zakresie parametrów emisyjnych, o których mowa w *Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 30 kwietnia 2014 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla silników spalinowych w zakresie ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki (Dz. U. poz. 588)*.

Emisje na etapie budowy należy traktować jako krótkotrwałe, chwilowe i pomijalne. Nie przewiduje się przekroczenia standardów jakości powietrza atmosferycznego w związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia. Wpływ na powietrze atmosferyczne na etapie budowy będzie miał charakter lokalny i okresowy, będzie również zmienne w zależności od miejsca i fazy budowy, ustąpi po zakończeniu prac.

Etap eksploatacji

Linia kolejowa nie jest znaczącym emitorem zanieczyszczeń gazowych i pyłowych do środowiska. Ruch pociągów oraz pojazdów technicznych na etapie eksploatacji linii kolejowej może wywoływać niewielkie podmuchy wiatru, głównie w okresie wysokich temperatur, jednak skala oddziaływania

jest śladowa. Funkcjonowanie planowanego przedsięwzięcie nie będzie pogarszało standardów jakości powietrza atmosferycznego w rejonie analizowanej linii kolejowej. Ponadto linia kolejowa na całej długości zostanie zelektryfikowana. Emisja do powietrza może mieć miejsce jedynie w wyniku ruchu pojazdów spalinowych np. w przypadku awarii sieci, przejazdu drezyny czy też lokomotywy manewrowej. Będą to jednak sytuacje incydentalne, a emisja w tym zakresie będzie miała charakter marginalny.

Niepożądane emisje mogą pojawić się w postaci pyłów powstałych w wyniku ścierania się wstawek hamulcowych i okładek hamulców tarczowych oraz ścierania się powierzchni tocznych szyn. Jednak ich wpływ na jakość powietrza atmosferycznego można uznać za marginalny i nieistotny.

Planowane przedsięwzięcie należy zaliczyć do inwestycji, które wpływają na ograniczenie emisji CO₂ w sektorze transportu oraz przyczyniają się do zwiększenia efektywności wykorzystania energii poprzez zapewnienie płynności ruchu i podniesienie poziomu oszczędności energii. Docelowo udogodnienia w komunikacji dla miejscowej ludności oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego spowodują wzrost konkurencyjności kolei jako przyjaznego środowiska środka transportu publicznego. Przewiduje się, że zwiększenie udziału transportu kolejowego kosztem transportu samochodowego, przyczyni się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego.

Oddziaływanie przedsięwzięcia na ilość i rodzaj wytwarzanych odpadów.

Etap realizacji

Wszystkie odpady, jakie powstaną na etapie budowy analizowanego przedsięwzięcia, będą zbierane w sposób selektywny zgodnie z przepisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 roku o odpadach (*tj. Dz. U. z 2021 r. poz. 779 z późn. zm.*).

Na etapie budowy planowanego przedsięwzięcia będą powstawały odpady związane z:

- robotami ziemnymi,
- rozbiórkami i demontażem istniejących elementów torowiska (szyn, podkładów),
- pracami rozbiórkowymi istniejących obiektów budowlanych (elementy obiektów inżynierskich, peronów),
- odpadami związanymi z funkcjonowaniem zaplecza sanitarnego na placu budowy,
- odpadami związanymi z serwisowaniem maszyn i urządzeń.

Ilość powstających w trakcie budowy odpadów będzie minimalizowana, następnie powstałe odpady będą poddane przygotowaniu do ponownego użycia, procesowi recyklingu lub innym procesom odzysku, a jeśli nie jest to możliwe – procesowi unieszkodliwiania zgodnie z obowiązującymi przepisami w zakresie odpadów.

Przewidywane rodzaje, ilości [Mg] oraz sposób zagospodarowania odpadów, które zostaną wytworzone na etapie budowy planowanego przedsięwzięcia scharakteryzowano w poniższej tabeli nr 1.

Tabela nr 1

13 02 04*	Mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe zawierające związki chlorowcoorganiczne	0,002	Wymiana oleju będzie wykonywana przez serwis zewnętrzny.
13 02 05*	Mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe niezawierające związków chlorowcoorganicznych	0,01	Wymiana oleju będzie wykonywana przez serwis zewnętrzny.
13 02 08*	Inne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe	0,01	Wymiana oleju będzie wykonywana przez serwis zewnętrzny.
15 01 01	Opakowania z papieru i tektury	1	Odpad będzie zbierany na zapleczu budowy w sposób selektywny, zorganizowany, zapobiegający rozprzestrzenianiu się odpadów w środowisku. Czas magazynowania ograniczony do minimum.

			Zbieranie odpadów będzie odbywało się w pojemnikach lub kontenerach transportowych, które będą odbierane przez uprawnione firmy lub przekazane do zagospodarowania.
15 01 02	Opakowania z tworzyw sztucznych	2	Odpad będzie zbierany na zapleczu budowy w sposób selektywny, zorganizowany, zapobiegający rozprzestrzenianiu się odpadów w środowisku. Czas magazynowania ograniczony do minimum. Gromadzenie odpadów będzie odbywało się w szczelnych pojemnikach lub workach transportowych, które będą odbierane przez podmioty posiadające zezwolenie.
15 01 04	Opakowania z metali	1	j.w.
15 01 05	Opakowania wielomateriałowe	2	j.w.
15 01 06	Zmieszane odpady opakowaniowe	1	j.w.
15 01 07	Opakowania ze szkła	1	j.w.
16 02 13*	Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy (1) inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 12	0,2	Odpad będzie gromadzony na zapleczu budowy w sposób selektywny, zorganizowany, zapobiegający rozprzestrzenianiu się odpadów w środowisku. Czas magazynowania ograniczony do minimum. Gromadzenie odpadów będzie odbywało się w pojemnikach, które będą odbierane przez uprawnione firmy.
16 02 17	Zużyte urządzenia inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 13	0,1	Odpad będzie gromadzony na zapleczu budowy w sposób selektywny, zorganizowany, zapobiegający rozprzestrzenianiu się odpadów w środowisku. Czas magazynowania ograniczony do minimum. Gromadzenie odpadów będzie odbywało się w pojemnikach, które będą odbierane przez uprawnione firmy do odzysku.
17 01 01	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	300	Odpad będzie zbierany na zapleczu budowy w sposób selektywny, zorganizowany, zapobiegający rozprzestrzenianiu się odpadów w środowisku. Czas magazynowania ograniczony do minimum. Gromadzenie odpadów będzie odbywało się na placu. Odpady będą odbierane przez uprawnione firmy lub będą przekazane osobom fizycznym.
17 01 02	Gruz ceglany	10	j.w.
17 01 06*	Zmieszane lub wysegregowane odpady z betonu, gruzu ceglano, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia zawierające substancje niebezpieczne	1	Odpad będzie gromadzony na zapleczu budowy w sposób selektywny, zorganizowany, zapobiegający rozprzestrzenianiu się odpadów w środowisku. Czas magazynowania ograniczony do minimum. Gromadzenie odpadów będzie odbywało się w pojemnikach lub kontenerach transportowych, które będą odbierane przez uprawnione firmy do odzysku.
17 01 07	Zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglano, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione w 17 01 06	2	Odpad będzie zbierany na zapleczu budowy w sposób selektywny, zorganizowany, zapobiegający rozprzestrzenianiu się odpadów w środowisku. Czas magazynowania ograniczony do minimum. Gromadzenie odpadów będzie odbywało się na placu. Odpady będą odbierane przez uprawnione firmy lub będą przekazane osobom fizycznym.
17 01 81	Odpady z remontów i przebudowy dróg	200	Odpad będzie gromadzony na zapleczu budowy w sposób selektywny, zorganizowany, zapobiegający rozprzestrzenianiu się odpadów w środowisku. Czas magazynowania ograniczony do minimum. Gromadzenie odpadów będzie odbywało się w pojemnikach lub kontenerach transportowych, które będą odbierane przez uprawnione firmy.
17 02 01	Drewno	10	Odpad będzie zbierany na zapleczu budowy w sposób selektywny, zorganizowany, zapobiegający rozprzestrzenianiu się odpadów w środowisku. Czas magazynowania ograniczony do minimum. Gromadzenie odpadów będzie odbywało się na placu. Odpady będą odbierane przez uprawnione firmy lub będą przekazane osobom fizycznym.
17 02 02	Szkło	10	j.w.
17 02 03	Tworzywa sztuczne	5	j.w.

17 02 04*	Odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych zawierające lub zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (podkłady kolejowe)	1	Odpad będzie gromadzony na zapleczu budowy w sposób selektywny, zorganizowany, zapobiegający rozprzestrzenianiu się odpadów w środowisku. Czas magazynowania ograniczony do minimum. Gromadzenie odpadów będzie odbywało się w wyznaczonych miejscach.
17 04 01	Miedź, brąz, mosiądz	2	Odpad będzie zbierany na zapleczu budowy w sposób selektywny, zorganizowany, zapobiegający rozprzestrzenianiu się odpadów w środowisku. Czas magazynowania ograniczony do minimum. Gromadzenie odpadów będzie odbywało się na placu. Odpady będą odbierane przez uprawnione firmy lub będą przekazane osobom fizycznym.
17 04 02	Aluminium	2	j.w.
17 04 05	Żelazo i stal	400	Po demontażu materiał zakwalifikowany jako odpad będzie wstępnie magazynowany w miejscu prowadzonych prac w sposób selektywny, zorganizowany, zapobiegający rozprzestrzenianiu się odpadów w środowisku. Czas magazynowania ograniczony do minimum. Gromadzenie odpadów będzie odbywało się bezpośrednio na specjalnie wybranym terenie.
17 04 07	Mieszanki metali	4	Odpad będzie zbierany na zapleczu budowy w sposób selektywny, zorganizowany, zapobiegający rozprzestrzenianiu się odpadów w środowisku. Czas magazynowania ograniczony do minimum. Gromadzenie odpadów będzie odbywało się na placu. Odpady będą odbierane przez uprawnione firmy lub będą przekazane osobom fizycznym.
17 04 11	Kable inne niż wymienione w 17 04 10	2	Odpad będzie odbierany przez podmioty posiadające zezwolenie zgodnie z ustawą o odpadach z dnia 14 grudnia 2012 roku (Dz.U. 2020 poz. 797).
17 05 04	Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03	500	Odpad będzie zbierany na zapleczu budowy w sposób selektywny, zorganizowany, zapobiegający rozprzestrzenianiu się odpadów w środowisku. Czas magazynowania ograniczony do minimum. Gromadzenie odpadów będzie odbywało się na placu, które będą odbierane przez uprawnione firmy do odzysku, lub będzie przekazany osobom fizycznym.
17 05 07*	Tłuczeń torowy (kruszywo) zawierający substancje niebezpieczne	10 000	Odpad będzie gromadzony na zapleczu budowy w sposób selektywny, zorganizowany, zapobiegający rozprzestrzenianiu się odpadów w środowisku. Czas magazynowania ograniczony do minimum, na utwardzonej nawierzchni skąd będzie odbierane przez uprawnione firmy.
17 05 08	Tłuczeń torowy (kruszywo) inne niż 17 05 07	1 100	Odpad będzie zbierany na zapleczu budowy w sposób selektywny, zorganizowany, zapobiegający rozprzestrzenianiu się odpadów w środowisku. Czas magazynowania ograniczony do minimum. Gromadzenie odpadów będzie odbywało się na placu, które będą odbierane przez uprawnione firmy do odzysku, lub będzie przekazany osobom fizycznym.
17 09 04	Zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 02, 17 09 03	2	Odpad będzie gromadzony na zapleczu budowy w sposób selektywny, zorganizowany, zapobiegający rozprzestrzenianiu się odpadów w środowisku. Czas magazynowania ograniczony do minimum. Gromadzenie odpadów będzie odbywało się w pojemnikach lub kontenerach transportowych lub na utwardzonej nawierzchni, które będą odbierane przez uprawnione firmy do odzysku.
20 03 01	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	15	Odpad będzie zbierany w zamykanych pojemnikach i odbierany przez podmioty posiadające zezwolenie w celu odzysku i unieszkodliwienia.

Etap eksploatacji

Na etapie eksploatacji mogą powstawać odpady komunalne oraz odpady związane z utrzymaniem i konserwacją układu torowego oraz infrastruktury kolejowej. Wśród nich znajdować się będą odpady związane z:

- bieżącymi remontami, utrzymaniem i konserwacją linii kolejowej (m.in. gruz, tłuczeń torowy),
- konserwacją rowów,
- funkcjonowaniem obiektów socjalnych,
- kolizjami i wypadkami, wśród których znajdują się także odpady niebezpieczne.

Przewidywane rodzaje, ilości [Mg/rok] oraz sposób zagospodarowania odpadów, które zostaną wytworzone na etapie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia scharakteryzowano w poniższej tabeli nr 2.

Tabela nr 2

13 02 04*	Mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe zawierające związki chlorowcoorganiczne	0,002	Wymiana oleju będzie wykonywana przez serwis zewnętrzny.
13 02 05*	Mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe niezawierające związków chlorowcoorganicznych	0,01	Wymiana oleju będzie wykonywana przez serwis zewnętrzny.
13 02 08*	Inne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe	0,01	Wymiana oleju będzie wykonywana przez serwis zewnętrzny.
15 01 01	Opakowania z papieru i tektury	0,001	Odpad będzie zbierany w sposób selektywny, zorganizowany, zapobiegający rozprzestrzenianiu się odpadów w środowisku. Czas magazynowania ograniczony do minimum. Zbieranie odpadów będzie odbywało się w pojemnikach lub kontenerach transportowych, które będą odbierane przez uprawnione firmy
15 01 02	Opakowania z tworzyw sztucznych	0,001	j.w.
15 01 10*	Opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone	0,002	Odpad będzie gromadzony na zapleczu budowy w sposób selektywny, zorganizowany, zapobiegający rozprzestrzenianiu się odpadów w środowisku. Czas magazynowania ograniczony do minimum. Gromadzenie odpadów będzie odbywało się w pojemnikach lub kontenerach transportowych, które będą odbierane przez uprawnione firmy do odzysku.
15 02 02*	Sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nieujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. PCB)	0,001	Odpad będzie gromadzony w sposób selektywny, zorganizowany, zapobiegający rozprzestrzenianiu się odpadów w środowisku. Czas magazynowania ograniczony do minimum. Gromadzenie odpadów będzie odbywało się w pojemnikach lub kontenerach transportowych, które będą odbierane przez uprawnione firmy do odzysku.
15 02 03	Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02	0,001	Odpad będzie odbierany przez podmioty posiadające zezwolenie
16 02 14	Zużyte urządzenia elektroniczne inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 13	0,002	Odpad będzie odbierany przez podmioty posiadające zezwolenie
16 02 16	Elementy usunięte ze zużytych urządzeń inne niż wymienione	0,001	j.w.

	w 16 02 15		
17 02 01	Drewno	0,5	Odpad będzie zbierany w sposób selektywny, zorganizowany, zapobiegający rozprzestrzenianiu się odpadów w środowisku. Czas magazynowania ograniczony do minimum. Zbieranie odpadów będzie odbywało się w pojemnikach lub kontenerach transportowych lub na placu.
17 02 04*	Odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych zawierające lub zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. drewniane podkłady kolejowe)	0,5	Odpad będzie gromadzony na zapleczu budowy w sposób selektywny, zorganizowany, zapobiegający rozprzestrzenianiu się odpadów w środowisku. Czas magazynowania ograniczony do minimum. Gromadzenie odpadów będzie odbywało się w wyznaczonych miejscach.
17 04 05	Żelazo i stal	1	Po demontażu materiał zakwalifikowany jako odpad będzie wstępnie magazynowany w sposób selektywny, zorganizowany, zapobiegający rozprzestrzenianiu się odpadów w środowisku. Czas magazynowania ograniczony do minimum. Gromadzenie odpadów będzie odbywało się w pojemnikach lub kontenerach transportowych (w przypadku mniejszych elementów), jak i bezpośrednio na specjalnie wybranym terenie. Odpad będzie odbierany przez uprawnione firmy lub przekazany osobom fizycznym.
17 04 11	Kable inne niż wymienione w 17 04 10	0,001	Odpad będzie odbierany przez podmioty posiadające zezwolenie.
20 03 01	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	1,00	Będzie zbierany w zamykanych pojemnikach i odbierany przez podmioty posiadające zezwolenie.

Oddziaływanie akustyczne

Etap realizacji

Faza realizacji przedsięwzięcia związana będzie z emisją hałasu podczas okresowego użytkowania maszyn i urządzeń niezbędnych przy pracach budowlanych związanych z modernizacją przedmiotowej drogi linii kolejowej oraz towarzyszącej infrastruktury. Prace budowlane na etapie realizacji przedsięwzięcia będą odbywać się przy użyciu ciężkiego sprzętu budowlanego: koparki, spychacze, ładowarki kołowe, zagęszczarki, walce wibracyjne, wywrotki.

W analizie akustycznej przeprowadzono analizę z wykorzystaniem, na etapie budowy, zespołu maszyn do ciągłej wymiany nawierzchni torowych (PUN - pociąg do potokowej wymiany nawierzchni). Jest to najgłośniejsze urządzenie stosowane w pracach modernizacyjnych na liniach kolejowych. Szacuje się, iż moc akustyczna tego typu urządzenia wyniesie ok. 110 dB. Pociąg do wymiany nawierzchni będzie pracować w sposób postępujący, wymieniając codziennie kilkadziesiąt metrów torowiska.

Analizując zasięg oddziaływania akustycznego etapu wymiany torowiska, można stwierdzić, że w przypadku zabudowań chronionych akustycznie zlokalizowanych w odległości mniejszej niż ok. 55 m (w przypadku zabudowy, dla której obowiązują dopuszczalne poziomy hałasu w porze dnia wynoszące $L_{AeqD}=55$ dB) oraz ok. 85 m (w przypadku zabudowy, dla której obowiązują dopuszczalne poziomy hałasu w porze dnia wynoszące $L_{AeqD}=50$ dB), mogą wystąpić przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Należy jednak zaznaczyć, iż sytuacja taka będzie miała miejsce w bardzo krótkim czasie (ok. 1 dnia), po czym front prac przeniesienie się liniowo w kolejne miejsce oddalając się od zabudowy. Hałas powstający na etapie budowy przedsięwzięcia jest

nienormowany, będzie mieć charakter lokalny i krótkotrwały, związany będzie z przemieszczaniem się frontu robót i ustąpi po ich zakończeniu.

Z uwagi na lokalizację Inwestycji w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, zastosowane będą następujące metody minimalizacji emisji hałasu do środowiska na etapie budowy:

- wykonywanie prac budowlanych wyłącznie w porze dnia (od 6:00 do 22:00),
- stosowanie sprzętu budowlanego w dobrym stanie technicznym,
- stosowanie nowoczesnych maszyn o niskim poziomie mocy akustycznej,
- stosowanie racjonalnej logistyki ograniczającej ruch pojazdów,
- wyłączenie silników podczas przerw i postojów,
- ograniczenie czasu pracy urządzeń do niezbędnego minimum,
- sprawne posługiwanie się sprzętem budowlanym,
- lokalizowanie zaplecza technicznego robót wraz z miejscem parkowania ciężkich maszyn budowlanych w obszarach możliwie odległych od budynków mieszkalnych.

Etap eksploatacji

Przedsięwzięcie związane będzie z emisją hałasu wyłącznie od źródeł ruchomych w postaci pojazdów szynowych poruszających się po przebudowywanej linii kolejowej. Na terenie miasta Lębork tereny położone wzdłuż linii kolejowej nr 229 objęte są 6 miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego.

Zasadnicza zmiana w stosunku do istniejącego ruchu pociągów związana jest z uruchomieniem kursowania Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych przez cały rok (obecny ruch obejmuje pojazdy spalinowe kursujące wyłącznie w sezonie wakacyjnym). Maksymalne obciążenie linii kolejowej będzie miało miejsce w okresie wakacyjnym, kiedy to w ciągu doby poruszać się będzie 47 składów. W pozostałej części roku planowany jest ruch 23 składów na dobę.

Analiza stanu akustycznego środowiska, a w szczególności symulacja rozprzestrzeniania się dźwięku w środowisku zewnętrznym, wykonana została z wykorzystaniem oprogramowania CadnaA ver. 4.0.136 firmy DataKustik GmbH. Prognozowanie emisji hałasu wykonane zostało w oparciu o metody obliczeniowe zalecane w *Dyrektywie 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r.*:

- dla hałasu szynowego - holenderska krajowa metoda obliczeniowa „Standaard-Rekenmethode II” (SRM II) wydana w „Reken – en Meetvoorschrift Railverkeerslawaai '96, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20 November 1996”,

wraz z dokumentami, do których się odwołują.

W najbliższym otoczeniu przedmiotowej inwestycji zidentyfikowano tereny podlegające ochronie przed hałasem, dla których dokonano oceny akustycznej wprowadzając punkty referencyjne przy elewacjach budynków mieszkalnych jednorodzinnych na wysokości 4 m n.p.t. oraz przy elewacjach budynków mieszkalnych jednorodzinnych na wysokości każdej kondygnacji ekspozowanej na hałas. W przypadku ogródków działkowych, punkty referencyjne zlokalizowano na granicy terenu chronionego akustycznie na wysokości 1,5 m n.p.t. Wszystkie tereny zostały wybrane w pierwszej linii zabudowy wzdłuż planowanej inwestycji.

Na każdym terenie chronionym akustycznie (działce ewidencyjnej) zlokalizowano punkt referencyjny ustalając dla niego dopuszczalny poziom hałasu według rodzaju zabudowy, która została mu przypisana. Analiza akustyczna przedstawiona w KIP polegała na wyznaczeniu równoważnych poziomów dźwięku we wszystkich wyznaczonych punktach referencyjnych, zarówno tych których funkcje określono na podstawie MPZP jak i tych, których funkcje określiła Gmina Nowa Wieś Lęborska.

Uzupełniając analizę akustyczną o ocenę oddziaływania przedmiotowej inwestycji na granicy terenów chronionych akustycznie, zbadano również poziom hałasu w punktach referencyjnych,

zlokalizowanych na granicy tych terenów. Punkty lokalizowano w sąsiedztwie budynków chronionych akustycznie na granicy siedliska na wysokości 4 m n.p.t.

Analiza poziomu hałasu (dB) dla ww. punktów referencyjnych nie wykazała przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu (dB) dla terenów chronionych akustycznie, tj.:

- terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (61 dB dla pory dnia, 56 dB dla pory nocy),
- terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego (65 dB dla pory dnia, 56 dB dla pory nocy).

Wyznaczone w oparciu o analizy symulacyjne wartości prognozowanego równoważnego poziomu dźwięku w przyjętych punktach referencyjnych zestawiono z wartościami dopuszczalnymi w poniższej tabeli.

Tabela nr 3 Wyznaczone wartości równoważnego poziomu dźwięku A, w punktach referencyjnych dla pory dnia i nocy

Punkt ref.	Adres	Wysokość punktu ref. [m]	Rodzaj zabudowy	Dopuszczalny poziom hałasu [dB]		Wyznaczony poziom hałasu [dB]		Przekroczenia [dB]	
				Dzień	Noc	Dzień	Noc	Dzień	Noc
PR01	Lębork - Emilii Plater 11A EG	2,0	MW	65	56	49,5	45,6	--	--
PR01	Lębork - Emilii Plater 11A 1.OG	5,0	MW	65	56	49,5	45,6	--	--
PR02	Lębork - Emilii Plater 8A EG EG	2,0	MW	65	56	40,1	36,2	--	--
PR02	Lębork - Emilii Plater 8A EG 1.OG	5,0	MW	65	56	41,9	38,0	--	--
PR03	Lębork - Emilii Plater 6A EG EG	2,0	MW	65	56	50,6	46,7	--	--
PR03	Lębork - Emilii Plater 6A EG 1.OG	5,0	MW	65	56	51,3	47,4	--	--
PR04	Lębork - Emilii Plater 1A EG	2,0	MW	65	56	51,0	47,1	--	--
PR04	Lębork - Emilii Plater 1A 1.OG	5,0	MW	65	56	51,2	47,3	--	--
PR05	Lębork - dz. ew. 117/26 EG	4,0	MW	65	56	55,0	51,1	--	--
PR05	Lębork - dz. ew. 117/26 1.OG	7,0	MW	65	56	54,9	51,0	--	--
PR05	Lębork - dz. ew. 117/26 2.OG	10,0	MW	65	56	54,8	50,9	--	--
PR05	Lębork - dz. ew. 117/26 3.OG	13,0	MW	65	56	54,7	50,8	--	--
PR05	Lębork - dz. ew. 117/26 4.OG	16,0	MW	65	56	54,5	50,6	--	--
PR05	Lębork - dz. ew. 117/26 5.OG	19,0	MW	65	56	54,3	50,4	--	--
PR05	Lębork - dz. ew. 117/26 6.OG	22,0	MW	65	56	54,1	50,2	--	--
PR05	Lębork - dz. ew. 117/26 7.OG	25,0	MW	65	56	53,8	49,9	--	--
PR05	Lębork - dz. ew. 117/26 8.OG	28,0	MW	65	56	53,6	49,7	--	--
PR06	Lębork - Czołgistów 15C	4,0	MW	65	56	53,5	49,6	--	--
PR07	Lębork - Czołgistów 15D	4,0	MW	65	56	53,1	49,2	--	--
PR08	Lębork - Orlińskiego 10A	4,0	MN	61	56	51,4	47,5	--	--
PR09	Lębork - Nadmorska 15F	4,0	MN	61	56	51,4	47,5	--	--
PR10	Nowa Wieś Lęborska - Szyprów 3	4,0	mn	61	56	53,5	49,6	--	--
PR11	Nowa Wieś Lęborska - Bałtycka 12C	4,0	mn	61	56	55,4	51,5	--	--
PR12	Nowa Wieś Lęborska - dz. ew. 712/8	4,0	mn	61	56	53,7	49,8	--	--
PR13	Nowa Wieś Lęborska - Mostowa 1E	4,0	mn	61	56	52,0	48,1	--	--
PR14	Nowa Wieś Lęborska - Mostowa 37B	4,0	mn	61	56	56,6	52,7	--	--
PR15	Nowa Wieś Lęborska - Mostowa 37A	4,0	mn	61	56	53,5	49,6	--	--
PR16	Nowa Wieś Lęborska - Dworcowa 4	4,0	mn	61	56	52,6	48,7	--	--
PR17	Nowa Wieś Lęborska - Dworcowa 2	4,0	mn	61	56	50,2	46,3	--	--
PR18	Nowa Wieś Lęborska - Dworcowa 14A	4,0	mn	61	56	52,3	48,4	--	--
PR19	Lębork - dz. ew. 30/2	1,5	ER	65	--*	61,1	57,2	--	--

Punkt ref.	Adres	Wysokość punktu ref. [m]	Rodzaj zabudowy	Dopuszczalny poziom hałasu [dB]		Wyznaczony poziom hałasu [dB]		Przekroczenia [dB]	
				Dzień	Noc	Dzień	Noc	Dzień	Noc
PR20	Lębork - dz. ew. 30/2	1,5	ER	65	--*	60,6	56,7	--	--
PR21	Lębork - Czołgistów 18 EG	2,0	MW	65	56	43,4	39,5	--	--
PR21	Lębork - Czołgistów 18 1.OG	5,0	MW	65	56	46,3	42,4	--	--
PR21	Lębork - Czołgistów 18 2.OG	8,0	MW	65	56	49,6	45,7	--	--
PR21	Lębork - Czołgistów 18 3.OG	11,0	MW	65	56	49,3	45,4	--	--
PR21	Lębork - Czołgistów 18 4.OG	14,0	MW	65	56	49,0	45,1	--	--
PR22	Nowa Wieś Lęborska - Dworcowa 13B	4,0	mn	65	56	52,8	48,9	--	--
PR06-GR	Lębork - Czołgistów 15C Dz. 173/6, Obr. Lębork 2	4,0	MW	65	56	57,3	53,4	--	--
PR07-GR	Lębork - Czołgistów 15D Dz. 173/7, Obr. Lębork 2	4,0	MW	65	56	56,2	52,3	--	--
PR08-GR	Lębork - Orlińskiego IOA Dz. 17, Obr. Lębork 3	4,0	MJ	61	56	54,1	50,2	--	--
PR09-GR	Lębork - Nadmorska 15F Dz. 52/15, Obr. Lębork 13	4,0	MJ	61	56	52,1	48,2	--	--
PR10-GR	Nowa Wieś Lęborska - Szyprów 3 Dz. 707/8, Obr. Nowa Wieś Lęborska	4,0	MJ	61	56	59,7	55,6	--	--
PR11-GR	Nowa Wieś Lęborska - Bałtycka 12C Dz. 710/5, Obr. Nowa Wieś Lęborska	4,0	MJ	61	56	60,1	55,8	--	--
PR12-GR	Nowa Wieś Lęborska - Bałtycka 6A Dz. 712/8, Obr. Nowa Wieś Lęborska	4,0	MJ	61	56	60,3	55,9	--	--
PR13-GR	Nowa Wieś Lęborska - Mostowa 1E Dz. 647/6, Obr. Nowa Wieś Lęborska	4,0	MJ	61	56	54,1	50,2	--	--
PR14-GR	Nowa Wieś Lęborska - Mostowa 37 B Dz. 644/8, Obr. Nowa Wieś Lęborska	4,0	MJ	61	56	59,6	55,6	--	--
PR15-GR	Nowa Wieś Lęborska - Mostowa 37A Dz. 644/5, Obr. Nowa Wieś Lęborska	4,0	MJ	61	56	59,3	55,4	--	--
PR16-GR	Nowa Wieś Lęborska - Dworcowa 4 Dz. 818/6, Obr. Nowa Wieś Lęborska	4,0	MJ	61	56	54,9	51,0	--	--
PR17-GR	Nowa Wieś Lęborska - Dworcowa 2 Dz. 818/3, Obr. Nowa Wieś Lęborska	4,0	MJ	61	56	51,2	47,3	--	--
PR18-GR	Nowa Wieś Lęborska - Dworcowa 14A Dz. 448/3, Obr. Nowa Wieś Lęborska	4,0	MJ	61	56	52,4	48,5	--	--
PR22-GR	Nowa Wieś Lęborska - Dworcowa 13B Dz. 323, Obr. Nowa Wieś Lęborska	4,0	MJ	61	56	58,5	54,6	--	--
PR23-GR	Dz. ew. 68/1 Obr.2	4,0	MN	61	56	59,6	55,7	--	--
PR24-GR	Dz. ew. 55/7 Obr. 13	4,0	MN	61	56	59,7	55,8	--	--
PR25-GR	Dz. ew. 46/1 i 46/2 Obr. 13	4,0	MN	61	56	58,1	54,2	--	--

Klasyfikacja terenu:

MN – teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (określony na podstawie zapisów w MPZP),

MW – teren zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej (określony na podstawie zapisów w MPZP),

mn - teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (określony na podstawie zaświadczenia z Urzędu Gminy)

ER – teren zabudowy rekreacyjno-wypoczynkowej – ogródki działkowe (określony na podstawie zapisów w MPZP),

** - teren niewykorzystywany w porze nocy, w związku z czym nie obowiązuje dopuszczalny poziom hałasu*

MW – zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna

MJ – zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna

MN – zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna

Wyniki przeprowadzonych analiz akustycznych wskazały, że hałas generowany przez eksploatację przedmiotowej linii kolejowej nie będzie stanowić zagrożenia dla klimatu akustycznego terenów zlokalizowanych w najbliższym jej otoczeniu, w związku z czym nie ma konieczności proponowania dodatkowych środków ochrony przed hałasem.

Niemniej jednak, tutejszy organ, nałożył na Inwestora obowiązek monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i sporządzenie analizy porealizacyjnej, która potwierdzi brak przekroczeń poziomu hałasu na terenach chronionych akustycznie.

Oddziaływanie przedsięwzięcia w zakresie drgań i wibracji

Etap realizacji

W trakcie realizacji inwestycji emisja drgań związana będzie przede wszystkim z pracą ciężkiego sprzętu. Spośród stosowanych w budownictwie kolejowym maszyn za istotne źródło drgań uznawane są maszyny zagęszczające ze względu na dynamiczny charakter pracy oraz najwyższą dopuszczalną moc urządzenia. Również sam ruch pojazdów na odcinku prowadzenia robót budowlanych będzie źródłem drgań. Zaznaczyć należy, że czas powstawania tego typu emisji będzie ograniczony do okresu wykonywania robót budowlanych, natomiast lokalizacja emisji – do frontu wykonywanych prac.

Etap eksploatacji

W celu określenia stopnia oddziaływania linii kolejowej na budynki mieszkalne przeprowadzono analizę oddziaływania przedsięwzięcia w zakresie drgań. Analizę oparto na publikowanych wynikach badań Instytutu Mechaniki Budowli Politechniki Krakowskiej i spółki PKP PLK S.A. oraz normie PN-B-02171:2017-06 Ocena wpływu drgań na ludzi w budynkach.

W przypadku linii kolejowej o bardzo dobrym stanie technicznym (a taki docelowo będzie również w przypadku linii nr 229 na analizowanym odcinku) uciążliwości związane z drganiami zależą przede wszystkim od stanu technicznego taboru.

Linia nr 229 jest linią, po której odbywa się obecnie ruch osobowy. Na etapie porealizacyjnym planuje się zwiększenie natężenia ruchu pojazdów szynowych do 47 składów osobowych na dobę, przy czym odpowiadać to będzie wyłącznie okresowy wakacyjnemu (w pozostałej części roku przejeżdżać będą 23 składy na dobę). Ruch osobowy będzie realizowany składami, które są regularnie modernizowane lub zastępowane przez nowe jednostki (szynobusy).

Z uwagi na incydentalny ruch towarowy oraz realizację połączeń osobowych za pomocą nowoczesnych składów kolejowych, które nie będą generować uciążliwości wibracyjnych, po przebudowie linii kolejowej nr 229, po zastosowaniu strunobetonowych podkładów i sprężystego mocowania podkładów, nie przewiduje się wystąpienia uciążliwości wibracyjnych.

Oddziaływanie przedsięwzięcia na wody powierzchniowe i podziemne.

Wody powierzchniowe

Poddano ocenie wpływ robót budowlanych związanych z obiektami inżynieryjnymi położonymi nad rowami, rzekami lub ciekami. Analizie poddano łącznie 4 obiekty inżynieryjne: 2 mosty i 2 przepusty (na pozostałych obiektach inżynieryjnych nie przewiduje się prac w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia).

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się prace na 4 obiektach (2 mosty i 2 przepusty):

- most w km 103,620,
- przepust w km 104,512,
- most w km 105,216,
- przepust w km 106,051.

W fazie realizacji przedsięwzięcia, może wystąpić krótkotrwałe oddziaływanie negatywne na skład i liczebność fitoplanktonu, fitobentosu, makrofitów i makrobezkręgowców spowodowane uszkodzeniem środowiska przybrzeżnego. Oddziaływanie to ograniczone będzie do miejsca prowadzonych prac i nie doprowadzi do upośledzenia funkcjonowania ekosystemów wodnych w dłuższym okresie czasu, ustanie po zakończeniu prac. Realizacja inwestycji może nieznacznie wpłynąć na pogorszenie warunków bytowania ichtiofauny na skutek zamulenia i zapiaszczenia żerowisk, zawiesinę wodną ograniczającą widoczność i zdobywanie pokarmu. Oddziaływanie to

będzie przejściowe i krótkotrwałe. Po zakończeniu prac nie będzie zagrażało funkcjonowaniu ekosystemów.

Prace związane z rozbiórką istniejących mostów oraz konserwacją i oczyszczaniem rowów mogą powodować lokalne i chwilowe zaburzenie w przepływie wód. Tego typu oddziaływanie na wody powierzchniowe będzie krótkotrwałe, lokalne i ustanie po zakończeniu prowadzenia prac. Realizacja inwestycji nie wpłynie na połączenie z częściami wód podziemnych. Zaplanowane prace nie spowodują przerwania ciągłości hydrologicznej cieków, nad którymi lub w obrębie których będą prowadzone roboty budowlane. Inwestycja wpłynie na elementy hydromorfologiczne (warunki morfologiczne) tylko w nieznacznym stopniu.

Usunięcie z wody lub brzegu wszelkich naturalnych elementów typu pnie drzew, rumosz drzewny wpłynie na zmniejszenie zróżnicowania struktury i podłoża koryta rzeki.

Ze względu na skalę planowanych robót nie przewiduje się pogorszenia stanu JCWP w zakresie parametrów fizykochemicznych. W trakcie prowadzenia prac nie dojdzie do dodatkowego zasolenia i zakwaszenia wód płynących. Z realizacją przedsięwzięcia nie wiąże się wprowadzanie do wód m.in. chlorków, siarczanów czy też azotanów.

Przedsięwzięcie polegające na rewitalizacji istniejącej linii kolejowej może oddziaływać w sposób bezpośredni na JCWP, ponieważ w miejscu przecięcia z ciekami powierzchniowymi planowana jest rozbiórka i budowa obiektów inżynierskich. Po przeanalizowaniu oddziaływania na etapie budowy, stwierdzono, iż przy założeniu lokalizacji zaplecza budowy z dala od cieków (w odległości nie mniejszej niż 30 m od cieków), zabezpieczenia koryt rzek przed przedostaniem się elementów z rozbiórki obiektów do cieków (np. siatka) oraz zabezpieczenia sprzętu przed wyciekami substancji ropopochodnych, analizowane przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na nieosiągnięcie celów środowiskowych, ponieważ polega na przebudowie istniejącej linii i nie wiąże się z trwałą ingerencją w koryta cieków.

Etap eksploatacji

Wody opadowe i roztopowe spływające z torowiska, przy zastosowaniu odpowiedniego systemu odwodnienia nie będą stanowić zagrożenia dla jednolitych części wód powierzchniowych. W opracowaniu pn. „*Badania jakości wód opadowych i roztopowych odprowadzanych z terenu linii kolejowych oraz analiza jakości gleby i ziemi w wybranych lokalizacjach w celu określenia rodzajów urządzeń służących ochronie środowiska gruntowo – wodnego*”, dokonano bieżącej oceny jakości wód opadowych i roztopowych odprowadzanych z terenów kolejowych. Badania wykazały, że wartości stężeń zanieczyszczeń mieszczą się w zakresie dopuszczalnym 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 ścieków do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r., poz. 1311).

Podsumowując, nie stwierdzono możliwości negatywnego wpływu na poszczególne elementy biologiczne, hydromorfologiczne i stan chemiczny jednolitych części wód powierzchniowych. Inwestycja nie wpłynie na ciągłość rzek, reżim hydrologiczny, warunki morfologiczne i elementy fizykochemiczne ze względu na brak bezpośredniej i pośredniej ingerencji w ciek. Nie wystąpią również presje na elementy biologiczne (makrofity, ichtiofauna, fitoplankton, fitobentos, makrobezkręgowce bentosowe), tym samym jakość ww. wód nie ulegnie pogorszeniu.

Wody podziemne

Etap realizacji

Główne zagrożenia dla wód podziemnych na etapie realizacji będą wynikały z możliwości infiltracji zanieczyszczeń do warstw wodonośnych w wyniku wypłukiwania zanieczyszczeń z materiałów budowlanych poprzez spływy deszczowe i roztopowe z terenu budowy. Przy właściwym zabezpieczeniu placu budowy polegającym na właściwym składowaniu materiałów, dopuszczeniu do pracy sprawnego pod względem technicznym sprzętu budowlanego oraz odpowiedniej

organizacji pracy prawdopodobieństwo takiego zdarzenia można uznać za niewielkie. Zaplecza budowy powinny być wyposażone w sorbenty w celu zneutralizowania oraz zabezpieczenia przed możliwym zanieczyszczeniem wód i ziemi spowodowanym wyciekami substancji ropopochodnych (paliwo silnikowe, oleje, smary z pojazdów i maszyn). Ponadto, ścieki socjalno - bytowe z zapleczy budowy powinny być odprowadzane bez ingerencji w środowisko gruntowo-wodne, zbierane w zbiornikach bezodpływowych i wywożone przez specjalistyczne firmy do najbliższych położonych punktów zlewnych bądź do oczyszczalni ścieków.

Z uwagi na fakt, iż nie zmieni się sposób użytkowania terenów kolejowych LK229, a założenia inwestycji przewidują zdecydowaną poprawę stanu analizowanej linii kolejowej zarówno w zakresie bezpieczeństwa podróży, 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. Obszary działalności PKP PLK S.A. nie oddziałują na elementy stanu jednolitych części wód podziemnych i nie zmieniają stanu ilościowego i chemicznego, a prowadzone prace budowlane nie stanowią istotnego zagrożenia dla JCWPd.

Etap eksploatacji

Potencjalny wpływ na etapie eksploatacji może mieć jedynie charakter incydentalny, związany z funkcjonowaniem linii – ewentualne wycieki z eksploatowanego taboru, poważne awarie w transporcie. Ponadto wyniki badań wód opadowo-roztopowych wykazały, że wartości stężeń zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych mieszczą się w zakresie dopuszczalnym 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 ścieków do wód lub do ziemi, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych, dlatego nie ma konieczności ich podczyszczania.

Przewiduje się, że planowane przedsięwzięcie nie będzie stanowić źródła potencjalnego negatywnego wpływu na warunki hydrogeologiczne na etapie eksploatacji. Na etapie eksploatacji planowane przedsięwzięcie nie spowoduje zatem zagrożenia nieosiągnięcia celów środowiskowych dla jednolitych części wód podziemnych.

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 Wisty” przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz.U. poz. 1911 i 1958).

Oddziaływanie przedsięwzięcia na obszary zagrożone powodzią

Linia kolejowa nr 229 na odcinku Lębork – Nowa Wieś Lęborska w dwóch miejscach tj. w obrębie rzeki Łeby (km 103,620) oraz Kisewskiej Strugi (km 105,216) przecina obszary szczególnego zagrożenia powodzią.

W rejonie planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi w przypadku przerwania lub uszkodzenia wału przeciwpowodziowego.

Analizowany odcinek linii kolejowej na długości ok. 1 km (od km 102,983 do km 103,988) przecina również obszary zagrożone podtopieniami.

Jednakże, zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji inwestycji nie przewiduje się zwiększenia ryzyka powodziowego w stosunku do stanu istniejącego, z uwagi na fakt istnienia linii kolejowej.

Oddziaływanie na przyrodę.

W wyniku realizacji przedsięwzięcia, z uwagi na położenie poza obszarami Natura 2000, nie dojdzie do fragmentacji siedlisk, zmniejszenia arealu istotnych siedlisk gatunków chronionych w ostoi, oraz

pogorszenie stanu ich zachowania i ochrony. Zakres przedsięwzięcia w żaden sposób nie narusza również spójności zewnętrznej polegającej na ingerencji w elementy środowiska mające znaczenie dla funkcjonowania populacji gatunków i siedlisk obszaru Natura 2000.

Prace realizacyjne nie spowodują powstania efektu barierowego, przewidywany zakres prac, charakter oraz skala przedsięwzięcia nie spowodują powstania zakłóceń integralności oraz spójności obszarów Natura 2000.

Mając powyższe na uwadze oraz skalę i charakter przedsięwzięcia, nie ma podstaw przypuszczać, aby realizacja inwestycji mogła spowodować modyfikację warunków ekologicznych ostoi, tym samym:

- pogorszenie stanu siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony zostały wyznaczone ww. obszary Natura 2000;
- wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony obszary te zostały wyznaczone;
- pogorszyć integralność obszarów Natura 2000 lub ich powiązania z innymi obszarami.

Wycinka

Wpływ etapu realizacji planowanego przedsięwzięcia na korytarze ekologiczne będzie krótkotrwały i silnie przestrzennie ograniczony.

Na etapie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się negatywnego wpływu na korytarze ekologiczne. Linia kolejowa nie będzie tworzyła barier ekologicznych oraz nie zaburzy podstawowej funkcji korytarzy ekologicznych, nadal będą pełniły funkcję łączników między obszarami węzłowymi. Planowana inwestycja nie zakłada wyraźnej zmiany zagospodarowania terenów objętych planowaną modernizacją. Dotyczy to zwłaszcza wycinki drzew, która będzie ograniczona do zasięgu 15 metrów od osi skrajnego toru kolejowego (§ 1 *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie budowli i budynków, drzew lub krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonania robót ziemnych sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzenia i utrzymywania zasłon odśnieżnych i pasów przeciwpożarowych (tekst jednolity Dz. U. Nr 153 z 2014 r., poz.1227)*). Wycinka realizowana będzie wyłącznie na wybranych fragmentach linii przez co nie dojdzie do zakłócenia istniejącej ciągłości istotnych pod względem migracji struktur krajobrazowych, jakie tworzą zadrzewienia i zakrzewienia. Precyzyjna liczba usuwanych drzew i krzewów zostanie ustalona na etapie opracowania Projektu Budowlanego.

Jednym z najważniejszych czynników decydujących o skali wpływu na szatę roślinną będzie przekształcenie terenu wynikające z planowanych prac budowlanych, zajęcie terenu przez zaplecze budowy, bazy materiałowe, parkingi manewrowe dla maszyn i urządzeń specjalistycznych, drogi dojazdowe, a także etap prac przygotowawczych obejmujący m.in. usuwanie roślinności, w tym wycinka drzew i krzewów, usuwanie warstwy gleby, prace ziemne. Przekształcenia te dotyczyć będą głównie takich elementów inwestycji jak: torowisko wraz z odwodnieniem, przejazdy kolejowodrogowe, obiekty inżynieryjne, obiekty obsługi podróżnych. Określenie bufora zasięgu wpływu wokół elementów objętych robotami budowlanymi ze względu na charakter i miejsce podejmowanych działań wynikać będzie z technologii prowadzonych prac, ale w najgorszym wypadku nie powinien on jednak być większy niż kilkanaście (maksymalnie 20 do 30) metrów od miejsc w których będą prowadzone roboty budowlane.

Wykonawca robót powoła nadzór przyrodniczy, który będzie miał za zadanie m.in. kontrolę terenu przed rozpoczęciem robót budowlanych pod kątem aktualności występowania gatunków chronionych, identyfikację zagrożeń dla gatunków w wyniku realizacji planowanych prac, zabezpieczanie tych terenów, podejmowanie na bieżąco działań zapobiegającym zagrożeniom (np. wstrzymanie prac w sytuacji ryzyka zniszczenia stanowisk gatunków chronionych do czasu uzyskania decyzji derogacyjnych zgodnie z obowiązującymi przepisami), zabezpieczanie stanowisk chronionych roślin naczyniowych, kontrola stanu zachowania najcenniejszych składowych szaty roślinnej, uzyskanie (w razie konieczności) stosownego zezwolenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska na odstąpienie w stosunku do gatunków objętych ochroną prawną. Ponadto do

zadań nadzoru przyrodniczego należyć będzie udział w ustalaniu szczegółowych lokalizacji zaplecza budowy, baz materiałowych oraz parkingów.

W sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia nie stwierdzono żadnych siedlisk przyrodniczych oraz chronionych lub cennych gatunków mszaków i grzybów. Spośród chronionych roślin naczyniowych zidentyfikowano dwa gatunki chronione (tj. rokitnik zwyczajny i jarząb szwedzki) oraz dwa gatunki chronionych porostów (wabnica kielichowata i pawężnica psia).

Odległość stanowisk chronionych gatunków roślin naczyniowych od terenu linii kolejowych wynosi od 3 m (stanowisko rokitnika zwyczajnego w km 104,603) do 88 m (również stanowisko rokitnika zwyczajnego w km 103,468). Stanowiska roślin potencjalnie wrażliwych na wpływ prac budowlanych to te, które znajdują się w niewielkiej odległości od linii kolejowej. W związku z tym przewiduje się, że zniszczeniu ulegnie 8 stanowisk rokitnika zwyczajnego.

Nie przewiduje się wpływu inwestycji na zinwentaryzowane porosty. Najbliższe stanowisko chronionego gatunku porostu (pawężnica psia) znajduje się w odległości 35 m od linii kolejowej w km 104,218. Zwiększone zapylenie oraz większa emisja spalin w trakcie prowadzenia prac na danym odcinku torów, będzie miała charakter krótkotrwały i nie powinna w znaczącym stopniu wpłynąć na stan plech porostu. Ze względu na znaczną odległość nie przewiduje się, aby stanowisko pawężnicy psiej było narażone na zniszczenie, a tym bardziej aby uległo zniszczeniu.

Zagrożenie dla fauny stanowić będzie hałas generowany przez pracujące na placu budowy maszyny i urządzenia powodując np. płoszenie zwierząt. Hałas na etapie budowy może doprowadzić potencjalnie do wycofania się osobników danego gatunku ssaków z dotychczas zajmowanego terytorium lub jego części. Hałas związany z prowadzonymi pracami może mieć wpływ na ptaki w okresie lęgowym, przyczyniając się do zagłuszania ich głosów godowych. Zagrożenie to należy jednak traktować jako krótkoterminowe, punktowe.

Zagrożenie stanowią także otwarte wykopy ziemne, z możliwością powstania zastoisk z wodą, itp. Na placu budowy będą mogły tworzyć się tzw. pułapki dla małych ssaków czy płazów, które mogą generować wzmożoną śmiertelność w okresie rozrodczym zwierząt. Z tego powodu konieczny jest na tym etapie udział nadzoru przyrodniczego kontrolującego plac budowy i likwidującego powyższe zagrożenia.

W trakcie prac budowlanych nastąpi zwiększenie ruchu kołowego, szczególnie związanego z ruchem ciężkich maszyn budowlanych w obrębie terenu inwestycji oraz na drogach dojazdowych do terenu budowy. Prace ziemne w ramach planowanego przedsięwzięcia będą wiązały się m.in. z wykonaniem wykopów, budową zbiorników retencyjnych, rozbiórką i budową nowych obiektów inżynierskich, przebudową/remontem przejazdów itp.

Efekt ten może nasilić się w okresie wiosennych (marzec-czerwiec) i jesiennych (wrzesień-październik) migracji płazów z/do miejsc ich rozrodu. W związku z tym podczas etapu wykonywania prac należy uniemożliwić tym zwierzętom przedostanie się na teren planowanego przedsięwzięcia, jak również przemieszczenie z niego tych osobników, które znajdują się tam w sposób naturalny, na obszar dogodny dla ich bytowania.

Przed rozpoczęciem prac budowlanych nadzór przyrodniczy przeprowadzi bieżącą kontrolę terenu pod kątem występowania m.in. chronionych gatunków płazów i gadów. Jeżeli nadzór potwierdzi się obecność płazów i gadów zamontowane zostaną w tych lokalizacjach tymczasowe płotki zapobiegające przedostawaniu się zwierząt na teren budowy.

W związku z pracami w obrębie przystanku osobowego Lębork Nowy Świat, budową zbiornika retencyjnego za tymże przystankiem, przebudową przejazdu w km 105,276 oraz pracami budowlanymi na szlaku dojdzie do zniszczenia części siedlisk żerowania trzmieła.

Zniszczenie ww. siedlisk nie będzie wiązało się z istotnym negatywnym wpływem na zachowanie populacji trzmieła. Tereny linii kolejowej to tereny przekształcone antropogenicznie. Uszczuplenie potencjalnych siedlisk będzie miało niewielki zasięg i nie wpłynie na stan lokalnych populacji.

Jako potencjalnie negatywne dla ornitofauny efekty wynikające z realizacji przedsięwzięcia należy wymienić:

- usunięcie drzew i krzewów,
- generowanie wysokiego poziomu hałasu przez maszyny budowlane,
- płoszenie ptaków związane z wykonywaniem prac budowlanych – skutek zwiększonej penetracji terenu przez ludzi oraz intensyfikacją transportu drogowego w miejscach wykonywania prac budowlanych i ich pobliżu.

W przypadku wycinki drzew i krzewów dojdzie do zniszczenia dwóch stanowisk kłaskawki. Z uwagi na ewentualny wpływ planowanej wycinki na lęgi, zasadniczo będzie ona prowadzona poza ich okresem.

Ponadto realizacja przedsięwzięcia powodować będzie okresowe uciążliwości wynikające z obecności maszyn i generowanego przez nie hałasu. Będą one miały znikomy wpływ na stan (utrzymanie) populacji ptaków w rejonie prowadzonych prac.

Potencjalne płoszenie ptaków przez hałas powstający w trakcie realizacji inwestycji nie będzie miało istotnie negatywnego wpływu na lokalne populacje ptaków. Stwierdzone w rejonie inwestycji gatunki stale narażone są na oddziaływania akustyczne wynikające z normalnego użytkowania terenów kolejowych oraz terenów z nimi sąsiadujących. Na ograniczenie tego oddziaływania będzie miał także wpływ niewielki zasięg oddziaływania akustycznego towarzyszącego pracom budowlanym. Będą one prowadzone na krótkich odcinkach w danym momencie realizacji inwestycji.

Przewiduje się, że realizacja inwestycji nie będzie się wiązać z wystąpieniem znaczącego wpływu o charakterze negatywnym na lokalną ornitofaunę, w tym gatunki lęgowe i gatunki o szczególnym statusie ochronnym.

Istota oddziaływania na ryby planowanej inwestycji na etapie budowy będzie nieznacząca. Czasowe zakłócenie istniejącej równowagi ekologicznej spowodowane robotami budowlanymi nie spowoduje trwałego zniszczenia lokalnych populacji bytujących w przepływających rzekach. Nie powstaną bariery uniemożliwiające swobodną migrację ryb, nie ulegną zniszczeniu tarliska oraz nie nastąpi zmiana właściwości chemicznych i fizycznych wód. Na mostach prace prowadzone będą tak, aby nie doprowadzić do zmętnienia wody w okresie tarła zinwentaryzowanego tam śliza pospolitego (okres tarła III-V), kozy (okres tarła V-VII) oraz minoga strumieniowego (okres tarła IV-V).

Mając na uwadze, że niewłaściwie prowadzone rozbiórki obiektów inżynierskich (w okresie przebywania w nich nietoperzy) mogą prowadzić do utraty tych kryjówek lub śmierci osobników, przed rozpoczęciem prac przeprowadzona zostanie przez nadzór przyrodniczy ich kontrola pod kątem bytowania w nich nietoperzy. W przypadku zasiedlenia obiektów, prace mogące spowodować zniszczenie kryjówek zostaną wstrzymane do czasu jej opuszczenia przez nietoperze lub uzyskania właściwej decyzji derogacyjnej z zakresu ochrony gatunkowej przez Wykonawcę.

Czynnikiem wpływającym na nietoperze będzie także hałas oraz oświetlenie placu budowy. Wpływ ten będzie krótkotrwały i nieistotny znacząco.

Etap budowy nie spowoduje znaczącego wpływu na ssaki. Ewentualny niewielki wpływ może wynikać z czasowych zakłóceń w migracji i wzmożonej antropopresji na obszarze żerowisk oraz ostoi zwierzyny w bezpośrednim sąsiedztwie prac. Czasowe zajęcie fragmentów siedlisk wydry europejskiej podczas prac w pobliżu rz. Kisewska Struga (km 105,216) nie doprowadzi do istotnej szkody dla lokalnej populacji tego gatunków. Po zakończeniu prac teren w krótkim czasie powróci do stanu zbliżonego do tego przed realizacją inwestycji.

Etap eksploatacji

W fazie eksploatacji wpływ analizowanej linii kolejowej na rośliny objęte ochroną prawną będzie niewielki, ingerencja w elementy przyrodnicze będzie zdecydowanie mniej intensywna niż na etapie budowy. Jedyną ingerencją w roślinność może nastąpić w przypadku prowadzenia prac utrzymaniowych związanych z zachowaniem bezpieczeństwa związanego z funkcjonowaniem linii kolejowej oraz zapewnieniem odpowiednich warunków widoczności przejazdów i przejść.

Ingerencja w elementy przyrodnicze na etapie eksploatacji linii kolejowej jest zdecydowanie mniej intensywna niż na etapie budowy. Prognozuje się, że na etapie eksploatacji nie wystąpi negatywne oddziaływanie na siedliska i populacje płazów, na populacje bezkręgowców, znajdujących się w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia.

Etap eksploatacji wiąże się z ryzykiem kolizji ptaków z przejeżdżającymi pociągami, jednak należy uznać to za oddziaływanie incydentalne, marginalne. Nie przewiduje się, aby linia kolejowa negatywnie wpływała na ptaki w rejonie funkcjonującej inwestycji.

Nie przewiduje się negatywnego wpływu eksploatacji przedmiotowej linii kolejowej na chiropterofaunę.

Na etapie eksploatacji linia kolejowa nie będzie stanowić bariery ekologicznej dla ssaków. W związku z tym, że wykorzystanie analizowanego odcinka oraz zagospodarowanie terenu nie zmienią się w sposób istotny, warunki migracji również nie ulegną zmianie, tzn. migracja ssaków w poprzek linii będzie odbywała się w sposób niezakłócony. Ponadto analizowana linia nie jest planowana do zabezpieczenia za pomocą ogrodzeń, które stanowi istotną barierę dla migracji zwierzyny. Pozwoli to na dalsze swobodne przekraczanie torowiska w ramach lokalnych przemieszczeń.

Na przedmiotowej linii kolejowej nie ma przejść dla zwierząt. Na przedmiotowym terenie zlokalizowane są dwa mosty (km 103,620 i 105,216), które ze względu na swoje parametry mogą umożliwić przejście małym i średnim zwierzętom, a także przepusty (km 102,580; 104,179; 104,512 i 106,051), umożliwiające przejście płazom, gadom, małym ssakom oraz bezkręgowcom. Ww. obiekty oraz jak ich otoczenie nie są jednak specjalnie dostosowane do funkcji przejść dla zwierząt.

Oddziaływanie przedsięwzięcia na krajobraz w tym krajobraz kulturowy

Etap realizacji

Prace na linii kolejowej nr 229 przebiegać będą w strefie obejmującej linię kolejową oraz tereny bezpośrednio do niej przyległe. Organizacja zaplecza budowy, placów manewrowych, baz materiałowych, parkingów maszyn i urządzeń specjalistycznych mogą stanowić potencjalne zagrożenie dla istniejącego stanowiska archeologicznego znajdującego się po prawej stronie linii kolejowej w odległości ok. 36 m od km 104,227. W celu minimalizacji wpływu inwestycji na ww. stanowisko archeologiczne, miejsce to wyklucza się z lokalizacji zaplecza budowy i baz materiałowych itp.

Etap eksploatacji

Planowane przedsięwzięcie dotyczy istniejącej już linii kolejowej, w związku z czym prognozuje się, że na etapie eksploatacji nie wystąpi negatywne oddziaływanie na dobra materialne oraz stanowisko archeologiczne znajdujące się w odległości 36 m od linii.

Wpływ przedsięwzięcia na klimat

Etap realizacji

Na etapie prac budowlanych należy liczyć się z wystąpieniem krótkotrwałych uciążliwości związanych z bezpośrednią emisją gazów cieplarnianych, w szczególności dwutlenku węgla. Będzie ona wynikać z procesu spalania paliw w silnikach pojazdów i maszyn wykorzystywanych na etapie budowy, głównie ciężkiego sprzętu budowlanego (spycharki, ładowarki, transport ciężarowy itp.). Emisja tych zanieczyszczeń będzie koncentrować się w obrębie prowadzonych prac przy linii kolejowej. Na etapie budowy występować będzie również emisja pośrednia gazów cieplarnianych z elektrowni wynikająca ze zużycia prądu podczas prac. Jednak należy podkreślić, że będzie to emisja niewielka.

W związku z realizacją przedsięwzięcia nastąpi usuwanie drzew i krzewów, co skutkować będzie utratą siedlisk zapewniających sekwestrację dwutlenku węgla. Skutkiem tego będzie obniżenie lokalnego potencjału roślinności w zakresie możliwości asymilacji dwutlenku węgla, jednak w ogólnym bilansie emisji nie będzie to miało znaczącego wpływu

Mając na uwadze powyższe wpływ inwestycji na klimat i jego zmiany na tym etapie będzie mało istotny. Emisja zanieczyszczeń będzie koncentrować się w obrębie prowadzonych prac i ustąpi po zakończeniu budowy.

Etap eksploatacji

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się elektryfikację analizowanej linii kolejowej, w związku z czym jej eksploatacja nie będzie stanowić bezpośredniego źródła emisji gazów cieplarnianych (jedynie pośrednie poprzez zużycie energii elektrycznej). Podczas eksploatacji linii mogą wystąpić niewielkie emisje zanieczyszczeń pochodzących ze spalania paliw wynikające z ruchu pojazdów technicznych, jednak będą to sytuacje wyjątkowe. W przypadku awarii sieci po linii kolejowej poruszać się mogą lokomotywy spalinowe. Będą to jednak sytuacje incydentalne, a emisja w tym zakresie będzie miała charakter marginalny.

Emisja pośrednia, na tym etapie będzie związana przede wszystkim ze zużyciem prądu do napędu pociągów, oświetlenia przystanków. Zużycie energii skutkować będzie emisją gazów cieplarnianych, w tym głównie CO₂, w procesie wytwarzania energii elektrycznej w elektrowniach opalanych paliwami kopalnymi.

Planowane przedsięwzięcie polegające na rewitalizacji i elektryfikacji linii kolejowej można zaliczyć do inwestycji tzw. proekologicznych. Po przeprowadzonych pracach, jak wspomniano wyżej poprawi się płynność ruchu, a przedmiotowa linia kolejowa, zwiększy swoją atrakcyjność przewozową. Nastąpi przejście części ruchu drogowego, zarówno indywidualnego, jak i publicznego. Zmniejszenie liczby pojazdów drogowych w znaczny sposób przyczyni się do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych.

Na podstawie powyższych informacji nie przewiduje się, aby przedsięwzięcie miało istotny negatywny wpływ na klimat, zarówno w skali globalnej, regionalnej, jak i lokalnej.

Ryzyko wystąpienia poważnej awarii w transporcie kolejowym, ryzyko wystąpienia katastrofy naturalnej i budowlanej.

Planowane przedsięwzięcie, a w szczególności place budowy i zaplecze budowy mogą być źródłem wystąpienia na etapie budowy lokalnych zanieczyszczeń środowiska w wyniku wycieku substancji ropopochodnych z pojazdów i maszyn. Przypadkowym awariom na etapie budowy można zapobiec poprzez stosowanie się Wykonawcy do podstawowych zasad związanych z właściwym utrzymaniem zaplecza budowy oraz prowadzenia prac na placu budowy sprawnym sprzętem budowlanym.

Planowane przedsięwzięcie położone jest poza obszarami narażonymi na zagrożenia katastrof naturalnych – nie występują w tym rejonie ekstremalne powodzie, osuwiska, nie jest to również obszar sprzyjający występowaniu wysokich temperatur. Nie przewiduje się również, by w przypadku analizowanego przedsięwzięcia przyszłe zmiany klimatu zwiększyły ryzyko wystąpienia katastrof naturalnych. Prace projektowe związane z planowanym przedsięwzięciem uwzględniają wykorzystanie materiałów odpornych na zmiany klimatu, tym samym minimalizują wystąpienie takiej katastrofy.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia na skutek wymiany elementów infrastruktury kolejowej ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej będzie znikome. Prace projektowe związane z planowanym przedsięwzięciem uwzględniają wymagania obowiązujących rozporządzeń, norm, aprobat technicznych i warunków technicznych, tym samym zminimalizują wystąpienie takiej katastrofy. Na skutek wymiany elementów infrastruktury kolejowej na etapie eksploatacji przedsięwzięcia ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej będzie znikome.

Biorąc powyższe pod uwagę należy założyć, iż linia kolejowa nr 229, należy do przedsięwzięć o obniżonym ryzyku awarii bądź zagrożeń katastrofą naturalną lub budowlaną.

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

- realizacja planowanego przedsięwzięcia nie wpłynie znacząco na zmianę funkcji zagospodarowania przestrzennego ani na względy krajobrazowe;
- w trakcie realizacji bądź eksploatacji inwestycji nie będą w sposób znaczny wykorzystywane ograniczone zasoby środowiska;
- z uwagi na specyfikę inwestycji nie przewiduje się, aby realizacja, czy prawidłowa eksploatacja przyczyniły się do wystąpienia znaczących awarii mogących oddziaływać na zdrowie ludzi, bądź środowisko;
- ewentualne oddziaływanie negatywne na środowisko występować będzie na etapie budowy przedmiotowej inwestycji i związane będzie z emisją hałasu i zanieczyszczeń do powietrza z maszyn budowlanych i środków transportu wykorzystywanych w trakcie budowy; uciążliwości te będą miały charakter krótkotrwały, obejmujący jedynie czas prowadzenia prac;
- ze względu na odległość od granic Polski, 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;
- planowana inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami Natura 2000; z uwagi na lokalizację, charakter przedsięwzięcia oraz zastosowane środki zabezpieczające przedstawione w KIP planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na najbliższe obszary Natura 2000 oraz nie spowoduje fragmentacji siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt, chronionych w granicach tych obszarów;
- stosownie do treści art. 81 ust. 3 ww. ustawy OOS, mając na uwadze zakres i charakter planowanego przedsięwzięcia oraz jego przewidywane oddziaływanie na układ hydrologiczny obszaru inwestycji i terenów sąsiednich, nie ma podstaw przypuszczać aby realizacja zamierzenia:
 - znacząco oddziaływała na stan ekologiczny jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) oraz podziemnych (JCWPd);
 - uniemożliwiła osiągnięcie celów środowiskowych zawartych w planach gospodarowania wodami w obszarach dorzeczy.

Po analizie dokumentacji niniejszej sprawy oraz po uzyskaniu opinii organów współdziałających, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.2.2021.ŁT.12 z dnia 23.04.2020 r. 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 OOS, na podstawie informacji o planowanym przedsięwzięciu oraz danych własnych organu ustalił, co następuje:

- 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 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 odległość od granic Polski, 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.

Realizacja inwestycji na podstawie niniejszej decyzji, a także późniejsza eksploatacja obiektów powstałych w wyniku realizacji 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* (tekst jedn. Dz. U. z 2020 r., poz. 1333);
- uzyskania wymaganych prawem zezwoleń, opinii i uzgodnień;
- realizacji obowiązków wynikających wprost z przepisów prawa, w tym w szczególności obowiązków dotyczących prawidłowej eksploatacji instalacji, określonych przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (tekst jedn. Dz. U. z 2020 r., poz. 1219 ze zm.) oraz gospodarki odpadami, określonej przepisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o *odpadach* (tekst jedn. Dz. U. z 2020 r., poz. 797 ze zm.). Obowiązki takie, jako istniejące i wiążące z mocy prawa, nie podlegają powtórnemu nałożeniu i ujawnieniu w decyzji.

Zgodnie z art. 84 *ustawy OoŚ* w przypadku, gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.

W tym stanie należało orzec jak na wstępie.

Decyzja podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych.

P o u c z e n i e

Zgodnie z art. 127 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego, przysługuje stronie prawo odwołania od niniejszej decyzji do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, w terminie 14 dni od daty doręczenia decyzji.

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 o ochronie przyrody. Na ewentualne zniszczenie siedlisk gatunków, okazów gatunków, gniazd gatunków ich płożenie 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* (tekst jedn. Dz. U. z 2021 r., poz. 1098).

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku


Radosław Iwiński

Otrzymują:

1. Pani Magdalena Kozyra, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa (Pełnomocnik)
2. Strony postępowania poprzez zawiadomienie
3. aa

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Lęborku, ul. Gdańska 63, 84-300 Lębork
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, ul. ks. Franciszka Rogaczewskiego 9/19, 80-804 Gdańsk



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU

Załącznik Nr 1
do decyzji RDOŚ-Gd-WOO.420.2.2021.ŁT.16

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie obejmuje dostosowanie linii kolejowej, na odcinku Lębork – Nowa Wieś Lęborska od km 102,560 do km 106,206, do prędkości maksymalnej $V_{\max}=100$ km/h dla pociągów pasażerskich oraz prędkości maksymalnej $V_{\max}=80$ km/h dla pociągów towarowych (ruch incydentalny).

Stan istniejący

Linia kolejowa nr 229, na odcinku od km 102,560 do km 106,206, jest linią znaczenia miejscowego, jednotorową, niezelektryfikowaną, pasażersko – towarową. Prędkość konstrukcyjna linii wynosi 100 km/h, natomiast obowiązująca prędkość rozkładowa dla pociągów pasażerskich (składy wagonowe i autobusy szynowe) oraz towarowych wynosi 60 km/h z lokalnymi ograniczeniami na przejazdach (brak widoczności). Na analizowanym odcinku linia kolejowa na przeważającej długości przebiega w niskim nasypie (średnio ok. 2,0 m), nie przekraczającym 3 m.

Odwodnienie

Na linii nr 229 odcinek Lębork – Nowa Wieś Lęborska występuje system odwodnienia w postaci rowów kolejowych ziemnych, biegnących wzdłuż linii kolejowej, nieumocnionych oraz częściowo umocnionych korytkami betonowymi. Stan rowów nie zapewnia możliwości swobodnego odpływu wód opadowych z torowiska. Rowy są zarośnięte, zamulone i nie posiadają odpowiedniego profilu, przez co woda stagnuje przy ławie torowiska. Fragmentami linia kolejowa nie posiada odwodnienia (brak rowów biegnących wzdłuż linii). W obrębie przedmiotowego odcinka nie występuje system kanalizacji drenażowej wraz ze studniami.

Obiekty obsługi podróżnych

Na omawianym odcinku linii kolejowej znajdują się dwa przystanki osobowe:

- Lębork Nowy Świat w km 103,832 – czynny przystanek kolejowy z ładownią, który codziennie w sezonie wakacyjnym obsługuje połączenia Lębork-Łeba. Na przystanku znajduje się jeden peron zlokalizowany po prawej stronie od km 103,794 do km 104,022.
- Nowa Wieś Lęborska w km 105,588 – czynny sezonowo przystanek kolejowy, a dawniej stacja kolejowa w Nowej Wsi Lęborskiej na linii kolejowej nr 229 (budynek dworcowy rozebrany). Na przystanku znajduje się jeden peron zlokalizowany po prawej stronie od km 105,463 do km 105,619.

Stan techniczny peronów na ww. przystankach oraz dojścia do peronów jest w stanie dostatecznym. Perony i dojścia nie są dostosowane do obsługi osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Brak jest ścieżek prowadzących dla osób niewidomych i niedowidzących.

Punkt ładunkowy na przystanku Lębork Nowy Świat nie ma ramp, placów oraz wyładowni na terenie przystanku. Punkt ładunkowy na przystanku Nowa Wieś Lęborska posiada rampę ładunkową

będącą w złym stanie technicznym (obłamane krawędzie i spękana nawierzchnia), tor ładunkowy prowadzący do rampy jest rozebrany.

Istniejące perony na ww. przystankach osobowych posiadają nawierzchnię gruntową, a przystanek Nowa Wieś Lęborska częściowo także z płyt chodnikowych. Perony nie posiadają odwodnienia powierzchniowego.

Obiekty inżynierskie

W ciągu analizowanej linii kolejowej znajduje się dziewięć obiektów inżynierskich:

- dwa mosty (nad rzeką Łeba i Kisewa),
- siedem przepustów.

Ogólny stan wszystkich obiektów inżynierskich jest dostateczny, co oznacza, że obiekty wykazują uszkodzenia, których pozostawienie spowoduje skrócenie okresu bezpiecznej eksploatacji.

Przejazdy kolejowo-drogowe

Na przedmiotowym odcinku linii kolejowej nr 229 znajduje się osiem przejazdów w poziomie szyn. W ciągu dróg powiatowych zlokalizowany jest jeden przejazd, natomiast pozostałe są w ciągu dróg gminnych. Sześć przejazdów posiada nawierzchnię bitumiczną, natomiast jeden (w km 105,024) ma nawierzchnię gruntową z płytami betonowymi.

Sześć przepustów znajduje się w stanie średnim, czyli przejazd wymagający częściowego remontu, który spełnia warunki eksploatacyjne. Przejazd przez skrzyżowanie nie jest utrudniony, lecz wymagany jest bieżący remont dróg dojazdowych oraz wymiana i uzupełnienie oznakowania drogowego (przejazd wymagający dostosowania do aktualnych przepisów prawa). Pozostałe dwa przejazdy są w złym stanie, co oznacza, że przejazd przeznaczony jest do natychmiastowego remontu lub przebudowy (przejazd jest w złym stanie technicznym i utrudnia bezpieczne korzystanie ze skrzyżowania).

Istniejące przejazdy nie są odwodnione. Brak jest odwodnienia opaskowego przejazdów za pomocą drenażu oraz odwodnienia powierzchniowego na dojazdach – w postaci odwodnienia liniowego.

Obiekty kubaturowe

W obrębie analizowanego odcinka linii kolejowej nie występują obiekty kubaturowe należące do PKP PLK S.A. W sąsiedztwie linii znajdują się trzy zespoły garaży, zespół altan, budynek gospodarczo-mieszkalny oraz budynek warsztatowo-magazynowy.

Urządzenia SRK

Na przedmiotowym odcinku nie występują posterunki ruchu, stycznym posterunkiem ruchu jest stacja Lębork. Przejazdy kolejowe nie są wyposażone w urządzenia srk.

Zakres rzeczowy planowanego przedsięwzięcia (skala przedsięwzięcia)

Wariantem wybranym przez Inwestora do realizacji jest wariant W2b – wariant modernizacyjny. Obiekty inżynierskie będą realizowane zgodnie z wariantem W2b – wariant modernizacyjny (rozbiórka i budowa nowego obiektu). W przypadku obiektów inżynierskich, jeżeli po wykonaniu badań okaże się, iż stan techniczny obiektów (lub inne uwarunkowania) pozwoli na ich remont, czyli wykonanie prac zgodnie z wariantem W2b-1, obiekty zrealizowane będą zgodnie z wariantem W2b-1 (wariant ograniczonego zakresu).

Planowane przedsięwzięcie obejmuje dostosowanie linii kolejowej, na odcinku Lębork – Nowa Wieś Lęborska od km 102,560 do km 106,206, do prędkości maksymalnej $V_{max}=100$ km/h dla pociągów pasażerskich oraz prędkości maksymalnej $V_{max}=80$ km/h dla pociągów towarowych (ruch incydentalny).

Zakres przewidywanych prac

Układ torowy

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się osiągnięcie parametrów eksploatacyjnych przeznaczonych dla linii typu P120. Planuje się optymalizację układu geometrycznego w postaci korekty promieni łuków, długości krzywych przejściowych i wielkości przechyłek. Łuk lewy na

przystanku osobowym Lębork Nowy Świat oraz łuk lewy przed Nową Wsią Lęborską ulegną przesunięciu. Przyjęto nieznaczne podniesienie niwelety toru. Przewiduje się wymianę nawierzchni toru szlakowego na całym odcinku.

Stacja Nowa Wieś Lęborska

Na stacji Nowa Wieś Lęborska zmianie ulegnie położenie toru nr 1, a mianowicie zostanie on przesunięty w lewo, tak aby zapewnić miejsce na wybudowanie dodatkowego toru odstawczego. Nastąpi zmiana geometrii łuków wjazdowych i budowa trzech torów głównych – głównego zasadniczego przelotowego, głównego dodatkowego przelotowy oraz głównego dodatkowego ślepego, z którego odgałęziać będą się cztery tory odstawcze.

Odwodnienie

Odwodnienie na szlaku będzie polegało na odprowadzaniu powierzchniowym wody z podtorza na skarpę nasypu, a w przekopach do rowu otwartego z wykorzystaniem istniejącej już sieci rowów odwadniających. Tam, gdzie będzie to niezbędne wykonane zostaną nowe rowy odwodnieniowe. W związku z budową przepustu w km 106,051 konieczna będzie regulacja niwelety cieku wodnego na długości ok. 60 m.

Przystanek Lębork Mireckiego (nazwa robocza)

W zakresie odwodnienia przystanku Lębork Mireckiego przewiduje się następujący zakres:

- odwodnienie wgłębne podtorza za pomocą drenażu (dreny, drenokolektory z owinięciem geowłókniną i z obsypaniem warstwą filtracyjną tworzącą filtr odwrotny)
- odwodnienie powierzchniowe peronu – z uwagi na jego usytuowanie po stronie zewnętrznej toru przewiduje się wykonanie za peronem prefabrykowanych korytek betonowych płytkich, w których zlokalizowane będą studzienki z wpustem deszczowym oraz odwodnienie liniowe na długości dojścia do peronu,
- odprowadzanie wód z odwodnienia peronu do kolektora prowadzonego w peronie,
- budowa kolektora z rur pełnych wraz ze studzienkami z kręgów betonowych i tworzywa sztucznego, bez i z osadnikami,
- odprowadzenie wód drenażowych przewiduje się do istniejących rowów otwartych,
- odwodnienie przejazdu kolejowo-drogowego

Przystanek Lębork Nowy Świat

W zakresie odwodnienia przystanku Lębork Nowy Świat przewiduje się następujący zakres:

- odwodnienie wgłębne podtorza za pomocą drenażu (dreny, drenokolektory z owinięciem geowłókniną i z obsypaniem warstwą filtracyjną tworzącą filtr odwrotny),
- odwodnienie powierzchniowe peronu – z uwagi na jego usytuowanie po stronie zewnętrznej toru przewiduje się wykonanie za peronem prefabrykowanych korytek betonowych płytkich, w których zlokalizowane będą studzienki z wpustem deszczowym,
- odprowadzanie wód z odwodnienia peronu do kolektora prowadzonego w peronie,
- budowa kolektora z rur pełnych dla odprowadzenia wód drenażowych wraz ze studzienkami z kręgów betonowych i tworzywa sztucznego, bez i z osadnikami,
- budowa zbiornika retencyjnego,
- wody z odwodnienia odprowadzane będą do podziemnego, szczelnego zbiornika retencyjnego,
- odwodnienie przejazdu kolejowo-drogowego.

Stacja Nowa Wieś Lęborska

W zakresie odwodnienia stacji Nowa Wieś Lęborska przewiduje się następujący zakres:

- odwodnienie wgłębne podtorza za pomocą drenażu (dreny, drenokolektory z owinięciem geowłókniną i z obsypaniem warstwą filtracyjną tworzącą filtr odwrotny),
- odwodnienie powierzchniowe peronów za pomocą odwodnienia liniowego, z odprowadzeniem wód do kolektora prowadzonego w peronie,
- budowa kolektora z rur pełnych wraz ze studzienkami z kręgów betonowych i tworzywa sztucznego, bez i z osadnikami,

- budowa zbiornika retencyjnego,
- wody z odwodnienia odprowadzane będą do podziemnego, szczelnego zbiornika retencyjnego,
- odwodnienie przejazdu kolejowo-drogowego.

Obiekty obsługi podróżnych

Wariant przewiduje zmianę geometrii łuku i przeniesienie istniejącego przystanku osobowego Lębork Nowy Świat do wewnątrz łuku (przeniesienie peronu ze strony prawej na lewą stronę toru), budowę nowego przystanku zlokalizowanego przy ul. Mireckiego oraz budowę dwóch nowych peronów na stacji Nowa Wieś Lęborska (dotychczasowy przystanek osobowy zostanie zastąpiony stacją, na którą składają się trzy tory główne i dwa odstawcze). Nowe perony będą umożliwiały swobodne dojście do peronów osobom o ograniczonej możliwości poruszania się i niedowidzącej. Każdy obiekt będzie miał zapewnione dojście połączone z ciągami komunikacyjnymi.

Projekt małej architektury obejmuje wykonanie: ławki, poręczy do oparcia na stojąco, kosze na śmieci, stojaki na rowery, balustrady oraz wiaty zabezpieczające osoby przebywające na peronie przed opadami atmosferycznymi. Na peronach jednokrawędziowych należy przewidzieć poszerzenie peronu w miejscu lokalizacji wiat. Zastosowano informacje wizualne w postaci: tablic, gablot, piktogramów.

Wyposażenie stacji i przystanków w informację dynamiczną. Na wszystkich stacjach i przystankach przewidziano kanalizację pod system informacji dynamicznej. Na stacjach Nowa Wieś Lęborska oraz przystanku Lębork Nowy Świat i Lębork Mireckiego (nazwa robocza) przewidziano budowę urządzeń informacji dynamicznej, na wszystkich stacjach i przystankach: megafony, zegary oraz słupki alarmowo - rozmówne.

Przy peronach znajdują się elementy małej architektury w postaci stojaków na rowery i są one w dobrym stanie, planuje się ich ponowne wykorzystanie.

Parametry przystanków:

Przystanek Lębork Mireckiego (nazwa robocza)

- lokalizacja w km 102,940,
- peron jednokrawędziowy.

Przy dojściu do peronu zaplanowano nowe stojaki na rowery. Zaprojektowano dojście od ul. Mireckiego.

Przystanek Lębork Nowy Świat

- lokalizacja w km 103,832,
- peron jednokrawędziowy.

Pozostawiono istniejące elementy w postaci stojaków na rowery, ich stan został oceniony na dobry, są one nowe i niezniszczone. Stojaki zostały zlokalizowane w pobliżu dojścia na peron. Zachowano istniejącą lokalizację dojścia, zlokalizowaną od ul. Pionierów.

Stacja Nowa Wieś Lęborska

Dotychczasowy przystanek osobowy zostanie zastąpiony stacją, na którą składają się trzy tory główne i dwa odstawcze. Perony zostaną zlokalizowane:

- peron dwukrawędziowy nr 2 na międzytorzu torów nr 1 (główny zasadniczy) i toru nr 3 (główny dodatkowy przelotowy);
- peron jednokrawędziowy nr 1 po prawej stronie toru nr 5.

Parametry projektowanego Peronu nr 1:

- peron jednokrawędziowy.

Parametry projektowanego Peronu nr 2:

- peron dwukrawędziowy.

Pozostawiono istniejące elementy w postaci stojaków na rowery, ich stan został oceniony na dobry, są one nowe i niezniszczone. Stojaki zostały zlokalizowane w pobliżu dojścia na peron. Zachowano istniejącą lokalizację dojścia, zlokalizowaną od ul. Dworcowej.

Obiekty inżynieryjne

W ciągu analizowanego odcinka linii kolejowej znajduje się 9 obiektów inżynieryjnych (2 mosty oraz 7 przepustów), z czego w ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się roboty budowlane na 4 obiektach:

- 103,620 km: most, rzeka Łeba: rozbiórka i budowa nowego,
- 104,512 km: przepust, rów: rozbiórka i budowa nowego,
- 105,216 km: most na rzece Kisewa: rozbiórka i budowa nowego,
- 106,051 km: przepust, rów: rozbiórka i budowa nowego.

Z zakresu analizowanego przedsięwzięcia wyłączone zostały 3 przepusty:

- przepusty w km 104,179 i km 104,180, które będą wymieniane na nowe w ramach inwestycji prowadzonej przez Miasto Lębork na podstawie projektu pn. „Przebudowa przepustu pod drogą linii kolejowej nr 229 w km 104,179”,
- przepust w km 103,395 który będzie przebudowany w ramach inwestycji prowadzonej przez Miasto Lębork na podstawie projektu pn. „Budowa z rozbudową układu komunikacyjnego – połączenie ulicy Czołgistów z ulicą Matejki w Lęborku – wraz z instalacjami technicznymi”.

Przewiduje się wykonanie robót budowlanych w obrębie istniejących obiektów inżynieryjnych tak aby uzyskać założone parametry linii kolejowej.

Przy budowie nowych mostów w km 103,620 i 105,216 zastosowane będą maty wibroizolacyjne.

W ramach prac na obiektach wykonane będą następujące roboty dodatkowe:

- przywrócenie sprawności elementów wyposażenia obiektów inżynieryjnych, w szczególności wpływających na bezpieczeństwo użytkowania,
- udrożnienie i oczyszczenie rowów w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów w zakresie umożliwiającym swobodny spływ wody,
- umocnienie skarp w bezpośredniej bliskości głowic,
- umocnienie dna i skarp rowów i cieków w bezpośredniej bliskości głowic,
- ogrodzenie i oznakowanie terenu wykonywania robót budowlanych,
- uporządkowanie terenu po wykonaniu robót budowlanych.

Prace utrzymaniowe w obrębie istniejących drogowych obiektów inżynierskich będą wykonane przez Zarządcę drogi. Jeżeli po wykonaniu badań okaże się, iż stan techniczny obiektów (lub inne uwarunkowania) pozwolą na ich remont, czyli wykonanie prac zgodnie z wariantem W2b-1, obiekty zrealizowane będą zgodnie z wariantem W2b-1 (wariant ograniczonego zakresu).

Układ drogowy

Na przedmiotowym odcinku linii kolejowej nr 229 znajduje się 8 przejazdów w poziomie szyn. W ramach przedsięwzięcia przewiduje się przebudowę 6 przejazdów, remont 1 przejazdu oraz wymianę płyt przejazdowych na 1 przejeździe (zakres prac na poszczególnych przejazdach przedstawiono w poniższej tabeli). Zakres prac obejmuje m.in. ingerencję w układ przejazdów (tj. zmiana kategorii przejazdu). Dodatkowo zakłada się dostosowanie kategorii przejazdów do podwyższonych prędkości linii kolejowej oraz iloczynów ruchu. Prace będą polegały na regulacji, wymianie płyt przejazdowych lub zmianie typu zabudowy przejazdu oraz utwardzeniu, bądź naprawie nawierzchni dojazdów i uzupełnieniu lub wymianie oznakowania.

Na dojazdach od przejazdów odtworzona będzie istniejąca nawierzchnia chodników i opasek z elementów rozbieralnych poprzez ich rozebranie i ponowne wbudowanie, jeżeli pozwoli na to ich stan techniczny, a także należy odtworzyć nawierzchnię ciągów rowerowych z nawierzchni asfaltowej dostosowując pochylenie podłużne wyżej wymienionych elementów drogi do niwelety linii kolejowej, nie przekraczając dopuszczalnych pochyłeń.

Zakres rzeczowy planowanego przedsięwzięcia na przejazdach kolejowych

Przewiduje się budowę drogi dojazdowej o nawierzchni gruntowej do zbiornika retencyjnego zlokalizowanego po wschodniej stronie linii kolejowej przy stacji Nowa Wieś Lęborska. Dojazd do zbiornika retencyjnego zlokalizowanego po wschodniej stronie linii kolejowej za przystankiem osobowym Lębork Nowy Świat zapewniony jest przez istniejącą drogę gruntową.

W ramach obiektów obsługi podróżnych przewiduje się dojścia do peronów, a także rezerwę terenu pod parking:

- p.o. Lębork Mireckiego (nazwa robocza) - budowa dojścia do peronu p.o. Lębork Mireckiego od strony przejazdu w ciągu ul. Mireckiego oraz rezerwa pod budowę dojścia od strony wyznaczonej rezerwy terenu pod parking. Dojazd i dojście do rezerwy terenu pod parking zapewniono od ul. Plater.
- p.o. Lębork Nowy Świat - budowa dojścia do peronu po północnej stronie przejazdu w ciągu ul. Pionierów wraz z wyznaczeniem rezerwy terenu pod parking.
- stacja Nowa Wieś Lęborska – budowa dojść do peronów st. Nowa Wieś Lęborska od strony przejazdu w ciągu ul. Dworcowej wraz z wyznaczeniem rezerwy terenu pod parking.

Przewiduje się rozbiórkę rampy ładunkowej znajdującej się na stacji Nowa Wieś Lęborska.

Obiekty kubaturowe

W ramach planowanego przedsięwzięcia na stacji Nowa Wieś Lęborska przewiduje się budowę zestawu kontenerowego na potrzeby urządzeń SRK. Zespół złożony będzie z 2 kontenerów, niezwiązanych trwale z gruntem. Obiekt będzie parterowy. Lokalizacja obiektu umożliwi przyłączenie go do istniejącej infrastruktury zlokalizowanej na terenie drogi gminnej. Przewiduje się utwardzenie terenu kostką betonową. Zabezpieczono 2 miejsca parkingowe. W ramach przedsięwzięcia nie przewiduje się rozbiórki obiektów kubaturowych.

Telekomunikacja

Zakres prac obejmuje przywrócenie parametrów technicznych infrastruktury telekomunikacji kolejowej jakie powinna spełniać dla prawidłowego działania. Przewiduje się wymianę urządzeń niezdatnych do dalszej eksploatacji oraz naprawę urządzeń i systemów telekomunikacyjnych z wykorzystaniem jako medium transmisyjne nowo projektowany kabel telekomunikacyjny dla PKP PLK S.A. Istniejący kabel zostanie przełożony do rurociągu kablowego. Ponadto w celu zwiększenia bezpieczeństwa prowadzenia ruchu pociągów przewiduje się zabudowę nowych TVu na przejazdach kolejowo - drogowych kat. A, B, F oraz przejściach obsługiwanych z odległości. Dla zwiększenia bezpieczeństwa podróżnych i urządzeń przewiduje się budowę peronowej kanalizacji kablowej dla potrzeb SMW i CSDIP (p.o. Lębork Mireckiego, p.o. Lębork Nowy Świat, p.o. Nowa Wieś Lęborska). Zakłada się uruchomienie p.o. Lębork Mireckiego (nazwa robocza).

Sterowanie ruchem kolejowym

Przewidywany jest następujący zakres prac dotyczący urządzeń SRK:

- zabudowa nowych komputerowych urządzeń na stacji Nowa Wieś Lęborska,
- włączenie projektowanych urządzeń komputerowych do systemu sterowania stacji Lębork (połączenie stacji Lębork z posterunkiem Nowa Wieś Lęborska jako jeden posterunek ruchu)
- zabezpieczenie przejazdów kolejowo – drogowych związane z zabudową nowych komputerowych urządzeń przejazdowych zgodnie z poniższą tabelą.

Sieć trakcyjna

W ramach przedsięwzięcia planuje się elektryfikację linii kolejowej na odcinku od Lęborka do Nowej Wsi Lęborskiej. W ramach elektryfikacji przewiduje się budowę sieci nad torem szlakowym i głównymi zasadniczymi, a także nad torami głównymi dodatkowymi i torami odstawczymi. Przewiduje się nawiązanie sieci trakcyjnej do modernizowanej linii nr 202 w stacji Lębork. Zasilanie sieci trakcyjnej przewiduje się z rozbudowanej PT Lębork o jedno pole zasilacza z wyłącznikiem szybkim z wyprowadzeniem zasilacza do zasilania sieci trakcyjnej wraz z dodatkowym kablem powrotnym w kierunku Nowej Wsi Lęborskiej.

Elektroenergetyka do 1 kV

Przewiduje się całkowitą przebudowę oświetlenia wynikającą z przebudowy torów, przejazdów i peronów oraz konieczności dostosowania dla nich parametrów oświetleniowych zgodnych z aktualnymi przepisami, wraz z wykonaniem nowego zasilania i sterowania oświetleniem.

Przewidywany zakres prac:

- przebudowa oświetlenia na przejazdach w km 103,405 i 105,686,
- rozbiórka istniejącego oświetlenia peronu na stacji Nowa Wieś Lęborska,
- budowa nowego oświetlenia na przejazdach w km: 103,072; 103,788; 105,024 i 105,276,
- budowa nowego oświetlenia na peronie nr 1 przystanku Lębork Mireckiego (nazwa robocza), na peronie nr 1 przystanku Lębork Nowy Świat oraz na peronie nr 1 i 2 stacji Nowa Wieś Lęborska,
- budowa nowego oświetlenia na międzytorzach,
- budowa nowego oświetlenia dla zabudowanych rozjazdów w branży torowej.

Ponadto wybudowane zostaną nowe urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów na przystanku Nowa Wieś Lęborska wraz z wykonaniem nowego zasilania i sterowania dla tych rozjazdów. Urządzenia będą miały możliwość włączenia do systemu zdalnego nadzoru i sterowania w Lokalnym Centrum Sterowania (LCS) oraz będą przystosowane do włączenia w istniejący na PKP PLK S.A. System Monitoringu Urządzeń Elektroenergetycznych (SMUE).

Podstawowe zasilanie urządzeń przewiduje się od Operatorów Sieci Dystrybucyjnej OSD, poprzez istniejącą sieć elektroenergetyczną.

Usunięcie kolizji

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się usunięcie kolizji z istniejącą infrastrukturą zgodnie z warunkami przebudowy odpowiednich gestorów.

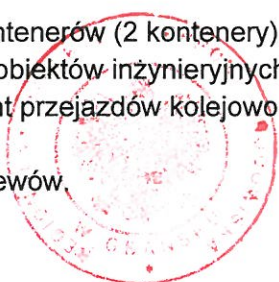
Przewiduje się usunięcie kolizji sieci energetycznych (napowietrznych i kablowych), telekomunikacyjnych oraz sieci wodno-kanalizacyjnych i gazowych.

Usunięcie drzew i krzewów

W ramach realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia przewiduje się usunięcie drzew i krzewów w celu zachowania wymogów bezpieczeństwa. W mniejszym stopniu usunięcia drzew i krzewów będzie wynikało z kolizji z projektowanymi elementami planowanego przedsięwzięcia. Szacunkowa powierzchnia, na której rosną drzewa i krzewy przewidziane do usunięcia wyniesie ok. 5 250 m².

W ramach planowanego przedsięwzięcia na linii kolejowej nr 229 na odcinku Lębork – Nowa Wieś Lęborska przewidywane prace będą obejmowały m.in.:

- wymianę nawierzchni kolejowej,
- wzmocnienie podtorza,
- budowę nowych elementów odwodnienia,
- modernizację istniejących obiektów obsługi podróży,
- budowę nowego przystanku osobowego Lębork Mireckiego (nazwa robocza),
- przeniesienie przystanku Lębork Nowy Świat na lewą stronę linii,
- budowę stacji Nowa Wieś Lęborska z dwoma torami dodatkowymi i czterema torami odstawkowymi,
- budowę peronów,
- budowę zespołu kontenerów (2 kontenery),
- rozbiórkę i budowę obiektów inżynierskich,
- przebudowę i remont przejazdów kolejowo-drogowych,
- elektryfikację linii,
- wycinkę drzew i krzewów.



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku


Radosław Iwiński



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W GDAŃSKU**

Załącznik Nr 2
do decyzji RDOŚ-Gd-WOO.420.2.2021.ŁT.16

Wykaz działek objętych zakresem inwestycji

Lp.	Województwo	Powiat	Gmina	Numer obrębu	Nazwa obrębu	Arkusz	Numer działki
1	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	39/3
2	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	39/5
3	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	40
4	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	41
5	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	42
6	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	43
7	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	44/3
8	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/1
9	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	69
10	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	70
11	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	111/1
12	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	113
13	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	173/3
14	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	175
15	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	176
16	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	201
17	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	280
18	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	309
19	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	328/1
20	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/5
21	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	331
22	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	2/1
23	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	2/2
24	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	3
25	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	184/2
26	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	185/4
27	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	185/6
28	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	416
29	Pomorskie	Lęborski	Lębork	6	Lębork	-	30/2
30	Pomorskie	Lęborski	Lębork	6	Lębork	-	126
31	Pomorskie	Lęborski	Lębork	6	Lębork	-	127
32	Pomorskie	Lęborski	Lębork	6	Lębork	-	128
33	Pomorskie	Lęborski	Lębork	6	Lębork	-	129
34	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	115
35	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	116
36	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/32
37	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/33
38	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/34
39	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/35
40	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/36
41	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	199/37
42	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/38
43	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/39
44	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/40
45	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/41
46	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/42
47	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/43

48	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	119/44
49	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	119/45
50	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	119/46
51	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	119/47
52	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	119/48
53	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	119/49
54	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	119/50
55	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	119/51
56	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	119/52
57	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	119/53
58	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	119/54
59	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	119/55
60	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	119/56
61	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	119/57
62	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	119/58
63	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	119/59
64	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	119/60
65	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	119/61
66	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	119/62
67	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	119/63
68	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	119/64
69	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	119/65
70	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	119/66
71	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	119/67
72	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	119/68
73	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	119/69
74	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	119/70
75	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	119/71
76	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	119/75
77	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	123
78	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	598
79	Pomorskie	Łęborski	Łębork	13	Łębork	-	42
80	Pomorskie	Łęborski	Łębork	13	Łębork	-	43
81	Pomorskie	Łęborski	Łębork	13	Łębork	-	44/5
82	Pomorskie	Łęborski	Łębork	13	Łębork	-	45/2
83	Pomorskie	Łęborski	Łębork	13	Łębork	-	46/1
84	Pomorskie	Łęborski	Łębork	13	Łębork	-	46/2
85	Pomorskie	Łęborski	Łębork	13	Łębork	-	46/3
86	Pomorskie	Łęborski	Łębork	13	Łębork	-	46/4
87	Pomorskie	Łęborski	Łębork	13	Łębork	-	46/5
88	Pomorskie	Łęborski	Łębork	13	Łębork	-	46/7
89	Pomorskie	Łęborski	Łębork	13	Łębork	-	46/8
90	Pomorskie	Łęborski	Łębork	13	Łębork	-	55/7
91	Pomorskie	Łęborski	Łębork	13	Łębork	-	55/8
92	Pomorskie	Łęborski	Nowa Wieś Łęborska	Nowa Wieś Łęborska	Nowa Wieś Łęborska	-	321/3
93	Pomorskie	Łęborski	Nowa Wieś Łęborska	Nowa Wieś Łęborska	Nowa Wieś Łęborska	-	321/4
94	Pomorskie	Łęborski	Nowa Wieś Łęborska	Nowa Wieś Łęborska	Nowa Wieś Łęborska	-	323
95	Pomorskie	Łęborski	Nowa Wieś Łęborska	Nowa Wieś Łęborska	Nowa Wieś Łęborska	-	325
96	Pomorskie	Łęborski	Nowa Wieś Łęborska	Nowa Wieś Łęborska	Nowa Wieś Łęborska	-	365
97	Pomorskie	Łęborski	Nowa Wieś Łęborska	Nowa Wieś Łęborska	Nowa Wieś Łęborska	-	437
98	Pomorskie	Łęborski	Nowa Wieś Łęborska	Nowa Wieś Łęborska	Nowa Wieś Łęborska	-	438
99	Pomorskie	Łęborski	Nowa Wieś Łęborska	Nowa Wieś Łęborska	Nowa Wieś Łęborska	-	441
100	Pomorskie	Łęborski	Nowa Wieś Łęborska	Nowa Wieś Łęborska	Nowa Wieś Łęborska	-	442
101	Pomorskie	Łęborski	Nowa Wieś Łęborska	Nowa Wieś Łęborska	Nowa Wieś Łęborska	-	443
102	Pomorskie	Łęborski	Nowa Wieś Łęborska	Nowa Wieś Łęborska	Nowa Wieś Łęborska	-	444
103	Pomorskie	Łęborski	Nowa Wieś	Nowa Wieś	Nowa Wieś Łęborska	-	446/1

			Lęborska	Lęborska			
104	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	446/5
105	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	447
106	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	448/3
107	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	448/4
108	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	638/3
109	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	641/1
110	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	644/5
111	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	644/7
112	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	644/8
113	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	644/10
114	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	644/12
115	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	648/1
116	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	648/2
117	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	649
118	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	650
119	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	651/1
120	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	692/1
121	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	706/18
122	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	707/8
123	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	707/13
124	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	708/6
125	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	709/8
126	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	710/5
127	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	711/1
128	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	711/8
129	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	712/1
130	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	712/2
131	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	712/3
132	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	712/5
133	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	712/8
134	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	714/3
135	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	714/4
136	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	775
137	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś	Nowa Wieś	Nowa Wieś Lęborska	-	780/1

			Lęborska	Lęborska			
138	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	816/3
139	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	816/6
140	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	817/1
141	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	818/1
142	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	818/2
143	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	818/7
144	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	823
145	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1040
146	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1056
147	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1057
148	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1148/8

Wykaz działek ewidencyjnych, na które będzie oddziaływać przedsięwzięcie

Lp.	Województwo	Powiat	Gmina	Numer obrębu	Nazwa obrębu	Arkusze	Numer działki
1	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	25
2	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	26
3	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	29
4	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	30
5	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	31
6	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	32
7	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	34
8	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	35
9	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	36
10	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	37
11	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	38
12	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	39/1
13	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	39/3
14	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	39/4
15	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	39/5
16	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	40
17	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	41
18	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	42
19	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	43
20	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	44/3
21	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	66/2
22	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	67/1
23	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	67/2
24	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/1
25	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/2
26	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/3
27	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/4
28	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/5
29	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/6
30	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/7
31	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/8
32	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/9
33	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/10
34	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/11
35	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/12
36	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/13
37	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/14
38	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/15
39	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/16
40	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/17

41	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/18
42	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/19
43	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/20
44	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/21
45	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/22
46	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/23
47	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/24
48	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/25
49	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/26
50	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/27
51	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/28
52	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/29
53	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/30
54	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/31
55	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/32
56	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/33
57	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/34
58	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/35
59	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/36
60	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/37
61	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/38
62	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/39
63	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/40
64	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/41
65	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/42
66	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/43
67	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/44
68	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/45
69	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/46
70	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/47
71	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/48
72	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/49
73	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/50
74	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/51
75	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/52
76	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	68/53
77	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	69
78	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	70
79	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	71/2
80	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	71/3
81	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	72/5
82	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	72/6
83	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	72/7
84	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	72/8
85	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	72/10
86	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	72/11
87	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	72/19
88	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	72/25
89	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	73/1
90	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	73/4
91	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	111/1
92	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	113
93	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	120/1
94	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	120/5
95	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	120/6
96	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	120/18
97	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	120/20
98	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	120/21
99	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	120/23
100	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	120/24
101	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	120/25
102	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	120/37
103	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	120/90
104	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	121/1
105	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	121/2
106	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	130
107	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	170

108	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	171/5
109	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	171/6
110	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	172/3
111	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	172/7
112	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	172/8
113	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	172/11
114	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	172/12
115	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	172/13
116	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	172/16
117	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	172/17
118	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	172/18
119	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	172/19
120	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	173/3
121	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	173/6
122	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	173/7
123	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	174/2
124	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	174/3
125	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	175
126	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	176
127	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	193
128	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	194
129	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	199/1
130	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	199/2
131	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	200/1
132	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	200/2
133	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	201
134	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	280
135	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	301
136	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	309
137	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	311
138	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	312
139	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	313
140	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	314/1
141	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	314/2
142	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	315
143	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	316
144	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	317
145	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	318/1
146	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	318/2
147	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	319
148	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	320
149	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	321/1
150	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	321/2
151	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	322
152	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	323
153	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	324
154	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	325
155	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	326/1
156	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	326/2
157	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	326/3
158	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	326/4
159	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	327
160	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	328/1
161	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	328/3
162	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/2
163	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/3
164	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/5
165	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/6
166	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/9
167	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/10
168	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/11
169	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/12
170	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/13
171	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/14
172	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/15
173	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/16
174	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/17

175	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/18
176	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/19
177	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/20
178	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/21
179	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/22
180	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/23
181	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/24
182	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/25
183	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/26
184	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/27
185	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/28
186	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/29
187	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/30
188	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/31
189	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/32
190	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/33
191	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/34
192	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/35
193	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/36
194	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/37
195	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/38
196	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/39
197	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/40
198	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/41
199	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/42
200	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/43
201	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/44
202	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/45
203	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/46
204	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/47
205	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	329/48
206	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	330/2
207	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	330/3
208	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	330/4
209	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	330/5
210	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	330/6
211	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	330/7
212	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	330/8
213	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	330/9
214	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	330/10
215	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	330/11
216	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	330/12
217	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	330/13
218	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	330/14
219	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	330/15
220	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	330/16
221	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	330/17
222	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	330/18
223	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	330/19
224	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	330/20
225	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	330/21
226	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	330/22
227	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	331
228	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	332/1
229	Pomorskie	Lęborski	Lębork	2	Lębork	-	389
230	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	1/3
231	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	1/4
232	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	1/6
233	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	1/7
234	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	1/8
235	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	2/1
236	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	2/2
237	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	3
238	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	4
239	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	5
240	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	6
241	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	7

242	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	8
243	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	10
244	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	11
245	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	12
246	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	13
247	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	14
248	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	15
249	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	16
250	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	17
251	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	18
252	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	19
253	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	20
254	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	21
255	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	22
256	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	23
257	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	24/1
258	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	24/2
259	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	24/3
260	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	24/4
261	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	25
262	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	26
263	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	27
264	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	28
265	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	29
266	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	30/1
267	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	30/2
268	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	184/2
269	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	185/3
270	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	185/4
271	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	185/5
272	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	185/6
273	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	214
274	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	215
275	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	238/1
276	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	238/2
277	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	253
278	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	416
279	Pomorskie	Lęborski	Lębork	3	Lębork	-	426
280	Pomorskie	Lęborski	Lębork	6	Lębork	-	2/18
281	Pomorskie	Lęborski	Lębork	6	Lębork	-	2/19
282	Pomorskie	Lęborski	Lębork	6	Lębork	-	2/20
283	Pomorskie	Lęborski	Lębork	6	Lębork	-	2/33
284	Pomorskie	Lęborski	Lębork	6	Lębork	-	2/65
285	Pomorskie	Lęborski	Lębork	6	Lębork	-	2/66
286	Pomorskie	Lęborski	Lębork	6	Lębork	-	2/67
287	Pomorskie	Lęborski	Lębork	6	Lębork	-	2/68
288	Pomorskie	Lęborski	Lębork	6	Lębork	-	7/2
289	Pomorskie	Lęborski	Lębork	6	Lębork	-	30/1
290	Pomorskie	Lęborski	Lębork	6	Lębork	-	30/2
291	Pomorskie	Lęborski	Lębork	6	Lębork	-	31
292	Pomorskie	Lęborski	Lębork	6	Lębork	-	32
293	Pomorskie	Lęborski	Lębork	6	Lębork	-	62
294	Pomorskie	Lęborski	Lębork	6	Lębork	-	126
295	Pomorskie	Lęborski	Lębork	6	Lębork	-	127
296	Pomorskie	Lęborski	Lębork	6	Lębork	-	128
297	Pomorskie	Lęborski	Lębork	6	Lębork	-	129
298	Pomorskie	Lęborski	Lębork	6	Lębork	-	130
299	Pomorskie	Lęborski	Lębork	6	Lębork	-	176/1
300	Pomorskie	Lęborski	Lębork	6	Lębork	-	176/2
301	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	39
302	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	47/3
303	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	72/2
304	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	85
305	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	87
306	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	88
307	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	100/2
308	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	100/3

309	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	100/8
310	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	100/9
311	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	100/11
312	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	100/17
313	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	101
314	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	102/1
315	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	102/2
316	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	102/3
317	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	102/4
318	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	103
319	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	104
320	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	105/1
321	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	105/2
322	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	105/3
323	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	105/4
324	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	105/5
325	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	105/6
326	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	105/7
327	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	105/8
328	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	106
329	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	114/2
330	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	114/3
331	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	114/7
332	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	114/11
333	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	114/12
334	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	115
335	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	116
336	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	117/1
337	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	117/2
338	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	117/7
339	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	117/8
340	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	117/9
341	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	117/10
342	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	117/12
343	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	117/13
344	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	117/14
345	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	117/16
346	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	117/17
347	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	117/18
348	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	117/19
349	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	117/20
350	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	117/21
351	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	117/22
352	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	117/23
353	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	117/24
354	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	117/25
355	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	117/26
356	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	118
357	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/1
358	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/3
359	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/6
360	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/7
361	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/8
362	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/9
363	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/10
364	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/11
365	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/12
366	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/13
367	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/14
368	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/16
369	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/17
370	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/18
371	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/19
372	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/20
373	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/21
374	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/22
375	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/23

376	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/24
377	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/25
378	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/27
379	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/28
380	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/29
381	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/30
382	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/31
383	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/32
384	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/33
385	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/34
386	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/35
387	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/36
388	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/36
389	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/37
390	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/38
391	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/39
392	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/40
393	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/41
394	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/42
395	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/43
396	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/44
397	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/45
398	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/46
399	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/47
400	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/48
401	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/49
402	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/50
403	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/51
404	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/52
405	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/53
406	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/54
407	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/55
408	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/56
409	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/57
410	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/58
411	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/59
412	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/60
413	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/61
414	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/62
415	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/63
416	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/64
417	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/65
418	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/66
419	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/67
420	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/68
421	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/69
422	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/70
423	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/71
424	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/74
425	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/75
426	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/76
427	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	119/77
428	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	120
429	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	122
430	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	123
431	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	124/2
432	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	127/1
433	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	380
434	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	598
435	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	599
436	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	600
437	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	601
438	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	602
439	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	603
440	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	604
441	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	605
442	Pomorskie	Lęborski	Lębork	7	Lębork	-	606

510	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	674
511	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	675
512	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	676
513	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	677
514	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	678
515	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	679
516	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	681
517	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	682
518	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	683
519	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	684/1
520	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	685/1
521	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	686
522	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	687
523	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	688
524	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	689
525	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	690
526	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	691
527	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	692
528	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	693
529	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	694
530	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	695
531	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	696
532	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	697/1
533	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	698/1
534	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	699
535	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	700
536	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	701
537	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	702
538	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	703
539	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	704
540	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	705
541	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	706
542	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	707
543	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	708
544	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	709/1
545	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	710/1
546	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	711
547	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	712
548	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	713
549	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	714
550	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	715
551	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	720
552	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	721
553	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	722
554	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	723
555	Pomorskie	Łęborski	Łębork	7	Łębork	-	724
556	Pomorskie	Łęborski	Łębork	13	Łębork	-	18/2
557	Pomorskie	Łęborski	Łębork	13	Łębork	-	18/6
558	Pomorskie	Łęborski	Łębork	13	Łębork	-	34/13
559	Pomorskie	Łęborski	Łębork	13	Łębork	-	34/22
560	Pomorskie	Łęborski	Łębork	13	Łębork	-	34/23
561	Pomorskie	Łęborski	Łębork	13	Łębork	-	34/24
562	Pomorskie	Łęborski	Łębork	13	Łębork	-	34/25
563	Pomorskie	Łęborski	Łębork	13	Łębork	-	34/26
564	Pomorskie	Łęborski	Łębork	13	Łębork	-	34/27
565	Pomorskie	Łęborski	Łębork	13	Łębork	-	34/28
566	Pomorskie	Łęborski	Łębork	13	Łębork	-	34/29
567	Pomorskie	Łęborski	Łębork	13	Łębork	-	34/30
568	Pomorskie	Łęborski	Łębork	13	Łębork	-	34/31
569	Pomorskie	Łęborski	Łębork	13	Łębork	-	34/32
570	Pomorskie	Łęborski	Łębork	13	Łębork	-	34/33
571	Pomorskie	Łęborski	Łębork	13	Łębork	-	34/34
572	Pomorskie	Łęborski	Łębork	13	Łębork	-	34/35
573	Pomorskie	Łęborski	Łębork	13	Łębork	-	34/48
574	Pomorskie	Łęborski	Łębork	13	Łębork	-	34/50
575	Pomorskie	Łęborski	Łębork	13	Łębork	-	34/56
576	Pomorskie	Łęborski	Łębork	13	Łębork	-	34/57

577	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	36/13
578	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	36/14
579	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	36/15
580	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	36/16
581	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	36/17
582	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	36/18
583	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	36/2
584	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	36/5
585	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	36/8
586	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	36/9
587	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	38
588	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	40/1
589	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	41
590	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	42
591	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	43
592	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	44/5
593	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	45/1
594	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	45/2
595	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	46/1
596	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	46/2
597	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	46/3
598	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	46/4
599	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	46/5
600	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	46/6
601	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	46/7
602	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	46/8
603	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	47/3
604	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	48/1
605	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	48/3
606	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	48/4
607	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	48/5
608	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	48/7
609	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	48/8
610	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	48/10
611	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	48/11
612	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	48/12
613	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	49/2
614	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	52/9
615	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	52/11
616	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	52/14
617	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	52/15
618	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	52/16
619	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	52/17
620	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	52/18
621	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	53/7
622	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	53/12
623	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	53/13
624	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	53/14
625	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	54
626	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	55/1
627	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	55/2
628	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	55/3
629	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	55/4
630	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	55/5
631	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	55/6
632	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	55/7
633	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	55/8
634	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	55/9
635	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	55/10
636	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	55/11
637	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	55/12
638	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	56/9
639	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	56/12
640	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	57/2
641	Pomorskie	Lęborski	Lębork	13	Lębork	-	58/1
642	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	283/2

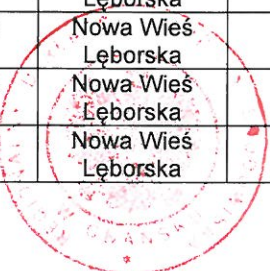
643	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	284/8
644	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	284/10
645	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	284/11
646	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	284/12
647	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	285/1
648	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	285/2
649	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	285/3
650	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	285/4
651	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	285/5
652	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	286
653	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	287/1
654	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	287/3
655	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	287/4
656	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	287/5
657	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	287/6
658	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	287/7
659	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	288
660	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	292
661	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	320
662	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	321/3
663	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	321/4
664	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	323
665	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	324
666	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	325
667	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	326
668	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	330
669	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	331
670	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	334
671	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	335
672	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	365
673	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	435/3
674	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	436/1
675	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	437
676	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	438

711	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	644/11
712	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	644/12
713	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	646/1
714	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	646/3
715	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	646/4
716	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	646/6
717	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	646/9
718	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	646/10
719	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	646/11
720	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	646/13
721	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	647/1
722	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	647/2
723	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	647/3
724	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	647/4
725	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	647/5
726	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	647/6
727	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	647/7
728	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	647/9
729	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	647/12
730	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	647/14
731	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	648/1
732	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	648/2
733	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	649
734	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	650
735	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	651/1
736	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	654
737	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	686
738	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	687
739	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	688
740	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	689
741	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	692/1
742	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	704/3
743	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	704/9
744	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	704/10

813	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	784/1
814	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	785/1
815	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	786/11
816	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	786/12
817	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	786/13
818	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	786/14
819	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	786/3
820	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	786/8
821	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	786/9
822	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	787/5
823	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	793
824	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	794/1
825	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	794/2
826	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	795
827	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	796/4
828	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	796/5
829	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	797
830	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	798/1
831	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	812/2
832	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	815
833	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	816/3
834	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	817/1
835	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	818/1
836	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	818/3
837	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	818/4
838	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	818/5
839	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	818/6
840	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	818/7
841	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	819/1
842	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	819/2
843	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	819/3
844	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	820/1
845	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	821/1
846	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	821/2

847	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	821/3
848	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	821/4
849	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	821/5
850	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	821/6
851	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	822
852	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	823
853	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	824
854	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	825/15
855	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	825/16
856	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	825/17
857	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	825/18
858	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	825/19
859	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	825/20
860	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	825/21
861	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	825/23
862	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	825/24
863	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	825/25
864	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	825/30
865	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	825/31
866	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	8255/2 6
867	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	828
868	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1040
869	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1048
870	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1056
871	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1057
872	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1089
873	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1095
874	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1123
875	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1124
876	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1125
877	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1126
878	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1127
879	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1128
880	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1129

881	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1131
882	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1132
883	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1133
884	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1134
885	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1135
886	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1139
887	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1140/1
888	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1140/2
889	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1140/3
890	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1141
891	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1142/1
892	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1142/2
893	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1143
894	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1144
895	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1145
896	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1146
897	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1147
898	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1148/2
899	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1148/8
900	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1148/9
901	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1148/10
902	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1252
903	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	1257
904	Pomorskie	Lęborski	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	Nowa Wieś Lęborska	-	2849



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku
Radosław Iwiński

