



# REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU

RDOŚ-Gd-WOO.420.3.2024.AGH.17  
Za dowodem doręczenia

Gdańsk, dnia 18. 06.2024 r.

## DECYZJA

Na podstawie:

- art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t w związku z art. 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. 2023 r., poz. 1094 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 ze zm.),
- art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz. U. z 2024 r. poz. 572),

po rozpatrzeniu wniosku Inwestora: PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., reprezentowanego przez pełnomocnika Pana Tomasza Prusakowskiego, znak: 230720OLIW/2023/0550/TP, z dnia 29.12.2023 r. (wpływ: 03.01.2023 r.), o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla niżej wymienionego przedsięwzięcia, wraz z uzupełnieniami z dnia: 21.02.2024 r. (wpływ 23.02.2024 r.) oraz 28.03.2024 r. (wpływ 28.03.2024 r.), działając w oparciu o:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia – zespół autorów pod kierownictwem dr Jacka Kurzawy, Poznań, 22.12.2023 r., zwana dalej „KIP”;
- opinię Dyrektora Zarządu Zlewni w Gdańsku, znak: GG.ZZŚ.4901.146.1.2024.KT z dnia 24.04.2024 r. (wpływ 25.04.2024 r.);
- opinię Pomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego, znak: ONS.9022.5.7.2024.WR z dnia 19.03.2024 r. (wpływ 22.03.2024 r.);

### orzekam

1. **Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.:** „Rozbudowa stacji Gdańsk Oliwa leżącej na linii kolejowej nr 250 poprzez wybudowanie nowej głowicy rozjazdowej od strony stacji Sopot”, planowanego do realizacji na terenie działek nr: 285/10; 215/8; 195/1; 193/3; 105/1; 4/1; 1/1 – obręb 14 oraz 166; 168 i 1 – obręb 007, m. Gdańsk;
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 na etapie realizacji inwestycji:**

- a) drzewa rosnące w sąsiedztwie planowanych prac zabezpieczyć przed ewentualnym uszkodzeniem poprzez odeskowanie bez uszkodzenia kory lub owinięcie matami;
- b) nie składować materiałów budowlanych w obrębie rzutu koron i pni drzew, tj. w odległości równej rzutowi korony powiększonemu o 2 m, ale nie bliżej niż 10 m od pnia drzewa;
- c) nie parkować maszyn i pojazdów w zasięgu korony drzewa;
- d) w przypadku konieczności wykonania prac ziemnych w zasięgu systemu korzeniowego, wszelkie prace wykonywać bez użycia sprzętu ciężkiego; roboty ziemne w odległości mniejszej niż 4 m od pnia wykonywane ręcznie; cięcia korzeni przeprowadzać przy pomocy ostrych narzędzi; w obrysie koron drzew nie niszczyć gleby, ani nie magazynować odpadów i materiałów budowlanych; odkryte w wyniku prac korzenie zabezpieczyć przed wysychaniem i ewentualnym przemrożeniem poprzez wykorzystanie mat lub innych materiałów izolujących;
- e) prace budowlane prowadzić w porze dziennej (w godz. 6:00-22:00), przy czym dopuszcza się pracę w godzinach nocnych (tj. od godz. 22.00 do godz. 6.00) w przypadku prac technologicznych, dla których konieczne jest prowadzenie ich w sposób ciągły, takich jak wylewanie elementów betonowych;
- f) podczas prowadzenia robót ziemnych i montażowo – budowlanych, w przypadku wzmożonego pylenia, zwłaszcza w okresie bezdeszczowym, eliminować je poprzez zraszanie dróg dojazdowych i terenu placu budowy;
- g) materiały sypkie przeladowywać i magazynować w sposób eliminujący pylenie;
- h) nie lokalizować zaplecza budowy, bazy materiałowej oraz miejsc postojowych w bliskim sąsiedztwie Potoku Oliwskiego (tj. w odległości min. 50 m);
- i) unikać pozostawiania niezasypanych wykopów, które mogłyby się stać tymczasowymi zbiornikami retencyjnymi spływających wód opadowych;
- j) unikać odkładania ziemi z wykopów na drodze spływu powierzchniowego wód, co może doprowadzić do wymywania zanieczyszczeń z hałd lub gromadzenia się wód i powstawania podtopień;
- k) teren przedsięwzięcia wyposażać w sorbenty do neutralizacji substancji szkodliwych, w tym ropopochodnych,
- l) w celu neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych na bieżąco usuwać je z wykorzystaniem sorbentów a w przypadku znacznego zanieczyszczenia gruntu zapewnić sprawne jego zebranie i usunięcie przez uprawniony podmiot;
- m) wszelkie naprawy pojazdów i maszyn, wymianę olejów napędowych, smarów oraz cieczy hydraulicznych związanych z funkcjonowaniem oraz tankowanie sprzętu przeprowadzać poza placem budowy, na terenie stałych baz wykonawcy lub w specjalistycznych punktach serwisowych, na szczelnym stanowisku, izolowanym od podłoża;
- n) po zakończeniu realizacji inwestycji należy uporządkować przyległy teren i przywrócić go do stanu umożliwiającego jego użytkowanie.

### **3. Uczynić charakterystykę przedsięwzięcia Załącznikiem nr 1 do niniejszej decyzji.**

#### **UZASADNIENIE**

W dniu 03.01.2024 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku wpłynął wniosek Inwestora - PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., reprezentowanego przez pełnomocnika Pana Tomasza Prusakowskiego, znak: 230720OLIW/2023/0550/TP, z dnia 29.12.2023 r., uzupełniony pismem z dnia: 21.02.2024 r. (wpływ 23.02.2024 r.) oraz pismem z dnia 28.03.2024 r. (wpływ 28.03.2024 r.), o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia jw.

Do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej dołączono m. in.:

- 1) kartę informacyjną przedsięwzięcia w – 1 egzemplarz w wersji papierowej wraz z zapisem w formie elektronicznej (1 egz. płyty CD);

- 2) mapę, w postaci papierowej oraz elektronicznej, 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.

Pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.3.2024.AGH.1 z dnia 11.01.2024 r., w trybie art. 64 § 2 Kodeksu postępowania administracyjnego, tut. organ wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia braków formalnych o:

- 1) poświadczoną kopię mapy ewidencyjnej w postaci elektronicznej, z zaznaczonym przewidywanym terenem realizacji i oddziaływania przedsięwzięcia na terenie miasta Gdańsk;
- 2) kartę informacyjną przedsięwzięcia w formie elektronicznej (edytowanej) – 2 szt. (do wniosku dołączona była tylko jedna płyta CD);
- 3) wskazanie, czy w ww. postępowaniu liczba stron postępowania przekracza 10 – zgodnie z art. 74 ust. 1a ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jedn. Dz. U. z 2023 r., poz. 1029 ze zm.) lub jeżeli liczba stron postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie przekracza 10, należy przedłożyć wypis z rejestru gruntów lub inny dokument, w postaci papierowej lub elektronicznej, wydane przez organ prowadzący ewidencję gruntów i budynków, zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt. 6 ww. ustawy.

Ponadto działając zgodnie z art. 50 Kpa, tut. organ wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia dokumentacji sprawy o:

- 4) wykaz działek obejmujący przewidywany obszar, na który przedsięwzięcie będzie oddziaływać.

W odpowiedzi na powyższe, pełnomocnik Inwestora złożył stosowne uzupełnienie, pismo znak: 230720OLIW/2024/593/LC z dnia 22.01.2024 r. (wpływ 24.01.2024 r.)

Pismem znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.3.2024.AGH.5 z dnia 05.02.2024 r., tut. organ, działając na podstawie art. 50 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego, wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia (dalej KIP) w następującym zakresie:

- 1) wskazać czy realizacja planowanej inwestycji będzie wiązać się z wycinką drzew i krzewów, kolidujących z planowanym przedsięwzięciem – jeśli tak, należy podać skład gatunkowy, pierśnicę (obwód pnia drzewa mierzony na wysokości 130 cm nad poziomem gruntu) oraz wskazać liczbę drzew i powierzchnię krzewów przeznaczonych do usunięcia;
- 2) przedłożyć informację o ewentualnych wariantach przedsięwzięcia, zgodnie z art. 62a ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.), dalej „ustawa ooś”;
- 3) wskazać przewidywane ilości odpadów które powstaną w związku z realizacją planowanej inwestycji oraz na etapie jej eksploatacji, zgodnie z art. 62a ust. 1 pkt 13 ustawy ooś;
- 4) przeanalizować wpływ przedmiotowego przedsięwzięcia na klimat akustyczny, na etapie budowy i eksploatacji inwestycji; wskazać czy na etapie eksploatacji zwiększą się źródła emisji hałasu; przedstawić działania minimalizujące emisję hałasu do środowiska i jego wpływ na tereny chronione akustycznie.

W odpowiedzi na powyższe wezwanie, Wnioskodawca pismem z dnia 21.02.2024 r. (wpływ 23.02.2024 r.), przekazał uzupełnienie wymaganych informacji.

Przedsięwzięcie objęte ww. wnioskiem kwalifikowane jest na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jedn. Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.), zgodnie z: **§ 3 ust. 2 pkt 2** jako przedsięwzięcie: „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 nawiązaniu do § 3 ust 1 pkt 60: „linie kolejowe inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 29, urządzenia do przeładunku w transporcie intermodalnym, mosty, wiadukty lub tunele liniowe w ciągu dróg kolejowych oraz bocznice co najmniej z jednym torem kolejowym o długości użytecznej powyżej 1 km”.*

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

O złożeniu wniosku i wszczęciu postępowania strony zostały powiadomione pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.3.2023.AGH.2 oraz zawiadomieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.3.2024.AGH.3 z dnia 05.02.2024 r. Informację o złożonym wniosku zamieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych Ekoportal (www.ekoportal.pl), prowadzonym na podstawie art. 22 ustawy o oś, pod numerem 244/2024. Ponadto, tut. organ pismem znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.3.2024.AGH.4 z dnia 05.02.2024 r., działając na podstawie art. 74 ust. 3aa ustawy o oś, poinformował Gminę Miasta Gdańska i Gminę Miasta Sopotu o wszczęciu przedmiotowego postępowania administracyjnego.

Jednocześnie tutejszy Organ informuje, że w piśmie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z dnia 05.02.2024 r., jako sygnaturę pisma wskazano: RDOŚ-Gd-WOO.420.3.2023.AGH.2. Prawidłowa sygnatura tego pisma to: RDOŚ-Gd-WOO.420.3.2024.AGH.2.

Stosownie do treści art. 59 ust. 1 pkt 2 ustawy o oś 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 teże ustawy.

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

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

W związku z powyższym tut. organ, działając na podstawie art. 64, w związku z art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy o oś, pismem znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.3.2024.AGH.6 z dnia 07.03.2024 r., zwrócił się do Pomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w Gdańsku, z prośbą o opinię w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia. Strony postępowania zostały powiadomione o powyższym wystąpieniu zawiadomieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.3.2024.AGH.7 z dnia 07.03.2024 r. Ponadto, tut. organ pismem znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.3.2024.AGH.8 z dnia 07.03.2024 r., działając na podstawie art. 74 ust. 3aa ustawy o oś, poinformował Gminę Miasta Gdańska i Gminę Miasta Sopotu o wystąpieniu do Pomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego i do organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne, o

wyrażenie opinii/uzgodnienia co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i ewentualne określenie zakresu raportu, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia jw.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku pismem znak: G.RZŚ.4901.18.2024.MG z dnia 18.03.2024 r. (wpływ 18.03.2024 r.) wezwał tut. organ o wskazanie na jakiej podstawie wskazano powyższy organ Wód Polskich jako właściwy do wydania ww. opinii i czy planowane przedsięwzięcie realizowane będzie na działkach stanowiących tereny zamknięte, na których jednocześnie będzie odbywało się korzystanie z usług wodnych lub wykonywanie urządzeń wodnych.

W dniu 22.03.2024 r. wpłynęło pismo Pomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego, znak: ONS.9022.5.7.2024.WR z dnia 19.03.2024 r., w którym wyraził opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.3.2024.AGH.9 z dnia 27.03.2024 r., działając zgodnie z art. 50 kpa, tut. organ wezwał Wnioskodawcę o złożenie wyjaśnień w zakresie wskazanym przez Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, w wezwaniu znak G.RZŚ.4901.18.2024.MG z dnia 18.03.2024 r. (wpływ 18.03.2024 r.).

W odpowiedzi na wezwanie znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.3.2024.AGH.9, pełnomocnik Inwestora złożył stosowne uzupełnienie, pismo znak: 230720OLIW/2024/0717/LC, z dnia 28.03.2024 r. (wpływ ePUAP 28.03.2024 r.), informujące, iż na działkach które wskazano jako, te na których będzie prowadzona inwestycja, znajdują się tereny określone jako zamknięte (działki o numerach: 285/10, 215/8, 195/1, 105/1, 4/1, 1/1, 1, 168) ale nie będzie się na nich jednocześnie odbywało korzystanie z usług wodnych lub wykonanie urządzeń wodnych. W dniu 04.04.2024 r. do tut. organu wpłynęło ww. pismo pełnomocnika Inwestora wysłane pocztą tradycyjną.

W związku z przedłożonymi wyjaśnieniami, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, pismem znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.3.2024.AGH.10 z dnia 03.04.2024 r., przekazał wyjaśnienia przekazane przez pełnomocnika Inwestora oraz w przypadku uznania przez Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, że jest organem niewłaściwym do zajęcia stanowiska w sprawie, tut. organ zwrócił się z prośbą o przekazanie wniosku do organu kompetentnego zgodnie z art. 65 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz. U. z 2024 r., poz. 572), przy uwzględnieniu art. 6a ustawy ooś.

Tut. Organ, w ślad za pismem znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.3.2024.AGH.10, z dnia 03.04.2024 r. , pismem znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.3.2024.AGH.11, z dnia 04.04.2024 r., przekazał Dyrektorowi Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, pismo pełnomocnika Inwestora: PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., znak: 230720OLIW/2024/0717/LC, z dnia 28.03.2024 r.

W dniu 10.04.2024 r., do tut. organu wpłynęło pismo Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, znak: G.RZŚ.4901.18.2024.MG.2 z dnia 09.04.2024 r., informujące, że przekazano kopię wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z kartą informacyjną przedsięwzięcia oraz pozostałymi załącznikami, zgodnie z właściwością Dyrektorowi Zarządu Zlewni w Gdańsku.

W dniu 12.04.2024 r., do tut. organu wpłynęło pismo Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, znak: G.RZŚ.4901.18.2024.MG.3 z dnia 11.04.2024 r., informujące, że przekazano w ślad za pismem znak: G.RZŚ.4901.18.2024.MG.2 z dnia 09.04.2024 r., zgodnie z właściwością Dyrektorowi Zarządu Zlewni w Gdańsku, pismo znak:

RDOŚ-Gd-WOO.420.3.2024.AGH.11, z dnia 04.04.2024 r., przekazujące wyjaśnienia pełnomocnika Inwestora znak: 230720OLIW/2024/0717/LC, z dnia 28.03.2024 r.

W dniu 25.04.2024 r. wpłynęło pismo Dyrektora Zarządu Zlewni w Gdańsku, znak: GG.ZZŚ.4901.146.1.2024.KT z dnia 24.04.2024 r., w którym nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Jednocześnie w ww. piśmie organ opiniujący zgodnie z art. 64 ust. 3a ustawy OOŚ wskazał konieczne do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących warunków i wymagań:

- 1) unikać pozostawiania niezasypanych wykopów, które mogłyby się stać tymczasowymi zbiornikami retencyjnymi spływających wód opadowych,
- 2) unikać odkładania ziemi z wykopów na drodze spływu powierzchniowego wód, co może doprowadzić do wymywania zanieczyszczeń z hałd lub gromadzenia się wód i powstawania podtopień,
- 3) roboty ziemne prowadzić w sposób nie naruszający stosunków gruntowo-wodnych,
- 4) wykorzystywać nowoczesny, sprawny technicznie sprzęt, w celu minimalizacji ryzyka zaistnienia awarii i potencjalnego przedostania się do środowiska gruntowo-wodnego jakichkolwiek zanieczyszczeń,
- 5) plac budowy wyposażać w przenośne sanitariaty, w których ścieki bytowe będą gromadzone w szczelnym zbiorniku bezodpływowym, regularnie opróżnianym przez uprawniony podmiot,
- 6) teren przedsięwzięcia wyposażać w sorbenty do neutralizacji substancji szkodliwych, w tym ropopochodnych,
- 7) w celu neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych na bieżąco usuwać je z wykorzystaniem sorbentów a w przypadku znacznego zanieczyszczenia gruntu zapewnić sprawne jego zebranie i usunięcie przez uprawniony podmiot,
- 8) odpady powstające na terenie budowy należy gromadzić w sposób selektywny, w miejscach i pojemnikach zapewniających pełną izolację od środowiska naturalnego a następnie przekazać do odzysku lub unieszkodliwiania,
- 9) po zakończeniu realizacji inwestycji należy uporządkować przyległy teren i przywrócić go do stanu umożliwiającego jego użytkowanie.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska nie uwzględnił w niniejszej decyzji poniższych warunków, z uwagi iż zagadnienia w nich zawarte uregulowane zostały w następujących przepisach:

- pkt 4 w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w *sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych* (Dz. U. z 2003 r., Nr 47, poz. 401), regulującym m.in. wymagania w odniesieniu do maszyn i innych urządzeń technicznych stosowanych podczas prac budowlanych;
- pkt 5 w rozporządzeniu Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w *sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy* (t.j. Dz. U. z 2003 r., Nr 169, poz. 1650 ze zm.), regulującym m.in. konieczność zapewnienia sanitariatów i pomieszczeń socjalnych na placu budowy;
- pkt 8 wynika z ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2022 r., poz. 699).

Ponadto nie uwzględniono pkt 3 gdyż został on sformułowany w sposób bardzo ogólny, niesprecyzowany, przez co nie określa żadnych skonkretyzowanych obowiązków koniecznych do podjęcia w celu zminimalizowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Zgodnie z „Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły” przyjętym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. (Dz.U. 2023 r. poz. 300), planowane przedsięwzięcie znajduje się w regionie wodnym Dolnej Wisły, na obszarze:

- zlewni jednolitej części wód powierzchniowych rzecznych o kodzie PLRW200014489 i nazwie Martwa Wisła. Stanowi ona silnie zmienioną część wód o złym stanie ogólnym. Ocena stanu na podstawie oceny stanu Głoś 2014-2019 i oceny eksperckiej (wg klasyfikacji obowiązującej od 1 stycznia 2022 r.): umiarkowany potencjał ekologiczny; stan chemiczny -brak danych.

Zlewnia jest monitorowana. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego zagrożona. Cel środowiskowy dla JCWP: dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieków dla migracji ichtiofauny na cieków głównym; dobry stan chemiczny. Dla JCWP nie zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Zlewni jednolitej części wód powierzchniowych rzecznych o kodzie PLRW20000947994 i nazwie Potok Oliwski. Stanowi ona silnie zmienioną część wód o złym stanie ogólnym. Ocena stanu na podstawie oceny stanu Głoś 2014-2019 i oceny eksperckiej (wg klasyfikacji obowiązującej od 1 stycznia 2022 r.): słaby potencjał ekologiczny; stan chemiczny — brak danych. Zlewnia jest monitorowana. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego zagrożona. Cel środowiskowy dla JCWP: umiarkowany potencjał ekologiczny (złagodzone wskaźniki: (MMI); pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieków dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D; dobry stan chemiczny. Dla JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej;

- zlewni jednolitej części wód powierzchniowych przejściowych o kodzie PLTW20004WB6 i nazwie Zatoka Gdańska Wewnętrzna. Stanowi ona naturalną część wód o złym stanie ogólnym. Ocena stanu na podstawie oceny stanu Głoś 2014-2019 i oceny eksperckiej (wg klasyfikacji obowiązującej od 1 stycznia 2022 r.): słaby stan ekologiczny; stan chemiczny poniżej dobrego. Zlewnia jest monitorowana. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego zagrożona. Cel środowiskowy dla JCWP: umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: (chlorofil, Indeks B, ESMLz, Indeks SI); pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników (w)) poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Dla JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej;
- jednolitej części wód podziemnych o kodzie PLGW200015. JCWPd charakteryzuje się dobrym stanem (stan ilościowy dobry, stan chemiczny dobry). JCWPd jest monitorowana. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego — zagrożona chemicznie. Cele środowiskowe dla JCWPd to utrzymanie dobrego stanu ilościowego i dobrego stanu chemicznego.

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

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami wodno-błotnymi i siedliskami łągowymi, w oddaleniu od obszarów objętych strefą ochrony bezpośredniej i pośredniej ujęć wód, obszarów ochronnych zbiorników wód lądowych. Na podstawie danych z map zagrożenia powodziowego i ryzyka powodziowego ([www.isok.gov.pl](http://www.isok.gov.pl)) opracowanych w ramach Projektu Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym wynika, że planowana inwestycja nie znajduje się na obszarze szczególnego zagrożenia powodziowego w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. *Prawo wodne* (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1478 ze zm.). Teren inwestycji znajduje się w granicach Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 111 Subniecka Gdańska i Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 112 Żuławy Gdańskie.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Gdańsku, po przeanalizowaniu załączonej do wniosku karty informacyjnej przedsięwzięcia, uwzględniając charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia oraz planowane rozwiązania techniczne chroniące środowisko zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych, określonych dla nich w *Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły*, przyjętym Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. (Dz.U. 2023 r. poz. 300).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku pismem znak: RDOŚ-GD-WOO.420.3.2023.AGH.12, z dnia 26.04.2024 r., działając na podstawie art. 10 Kpa zawiadomił strony

postępowania o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie oraz możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranych dowodów i materiałów. Strony postępowania zostały powiadomione o powyższym wystąpieniu zawiadomieniem znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.3.2024.AGH.13 z dnia 26.04.2024 r. Ponadto, tut. organ pismem znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.3.2024.AGH.14 z dnia 26.04.2024 r., działając na podstawie art. 74 ust. 3aa ustawy ooś, poinformował Gminę Miasta Gdańska i Gminę Miasta Sopotu o zakończeniu zbierania dowodów, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia. W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi lub wnioski.

Jednocześnie tutejszy Organ informuje, że w piśmie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z dnia 26.04.2024 r., jako sygnaturę pisma wskazano: RDOŚ-Gd-WOO.420.3.2023.AGH.12. Prawidłowa sygnatura tego pisma to: RDOŚ-Gd-WOO.420.3.2024.AGH.12.

Tut. Organ pismem znak: RDOŚ-GD-WOO.420.3.2024.AGH.15, z dnia 22.05.2024 r., zawiadomił strony postępowania o wyznaczonym nowym terminie załatwienia sprawy na dzień 18.06.2024 r. Ponadto, tut. organ pismem znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.3.2024.AGH.16 z dnia 22.05.2024 r., działając na podstawie art. 74 ust. 3aa ustawy ooś, poinformował Gminę Miasta Gdańska i Gminę Miasta Sopotu o nowym terminie załatwienia sprawy.

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.

Biorąc powyższe pod uwagę, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku ustalił co następuje.

#### **Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycie nieruchomości szatą roślinną**

Szacowana powierzchnia obszaru zajmowanego przez inwestycję będzie wynosić ok. 4,64 ha.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się na terenie miejskim w sąsiedztwie terenów zabudowy produkcyjno-usługowej, mieszkaniowej, terenów ogródków działkowych, parku, boiska sportowego. Nie przewiduje się zmiany dotychczasowego sposobu wykorzystania terenu, planowane przedsięwzięcie dotyczy istniejącej linii kolejowej nr 250. W ramach przedmiotowego zadania nie przewiduje się zajęcia nowego terenu oraz wykupu gruntów.

Teren wzdłuż linii kolejowej porośnięty jest roślinnością ruderalną, typową dla siedlisk silnie przekształconych. W najbliższym otoczeniu znajdują się również rzędy drzew liściastych tj. brzoza brodawkowata, klon pospolity i topola.

Jak wskazano w uzupełnieniu KIP z dnia 21.02.2024 r. (wpływ 23.02.2024 r.), w ramach planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się wycinki drzew i krzewów.

#### **Usytuowanie przedsięwzięcia**

Planowane przedsięwzięcie usytuowane jest w granicach administracyjnych województwa pomorskiego, w mieście Gdańsk, dzielnicy Oliwa.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na następujących działkach ewidencyjnych:

- 285/10; 215/8; 195/1; 193/3; 105/1; 4/1; 1/1 – obręb 14;
- 166; 168 i 1 – obręb 007.

W odniesieniu do art. 63 ust. 1 pkt 2 *ustawy ooś*:

- w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie znajdują się obszary wodno-błotne mające znaczenie międzynarodowe, zwłaszcza jako środowisko życiowe ptactwa wodnego, a także obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych,
- przedmiotowy fragment linii kolejowej nr 250 przecina w km ok. 8+560 Potok Oliwski, który uchodzi bezpośrednio do Morza Bałtyckiego,
- obszar planowanej inwestycji usytuowany jest w odległości ok. 2,2 km od linii brzegowej Morza Bałtyckiego,
- teren inwestycyjny położony jest poza obszarami leśnymi i górkami,
- w bezpośrednim sąsiedztwie terenu planowanego przedsięwzięcia znajduje się granica strefy ochrony pośredniej ujęcia wody,
- teren planowanego przedsięwzięcia zlokalizowany jest poza obszarami objętymi ochroną;
- w najbliższym otoczeniu planowanego przedsięwzięcia nie stwierdzono występowania obszarów, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia,
- planowane przedsięwzięcie sąsiaduje ze stanowiskami archeologicznymi oraz z zabytkami wpisanymi do rejestru i ujętymi w ewidencji zabytków na podstawie ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (tj. Dz.U. 2022 poz. 840 z późn. zm.),
- gęstość zaludnienia w mieście Gdańsk, w którym zlokalizowane jest planowane przedsięwzięcie wynosi 1 829 os./km<sup>2</sup> (dane za rok 2022),
- nie jest usytuowana w obszarze przylegającym do jezior,
- nie znajduje się w granicach obszarów ochrony uzdrowiskowej ani obszarów uzdrowiskowych, wyznaczonych na podstawie ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o *lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz gminach uzdrowiskowych* (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 151 ze zm.),
- wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe jw.

W sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia zidentyfikowano dwa zbiorniki wodne (zbiornik retencyjny nr 5 „Grunwaldzka” w odległości ok. 139 m oraz zbiornik retencyjny nr 4 „Subisława” w odległości ok. 253 m).

W najbliższym sąsiedztwie przedsięwzięcia znajduje się zabudowa produkcyjno-usługowa, zabudowa usługowa oraz mieszkaniowa. Po prawej stronie linii kolejowej w bezpośrednim sąsiedztwie analizowanego przedsięwzięcia znajdują się tereny ogródków działkowych Rodzinny Ogród Działkowy „Subisława” i „Artes”, plac szkoleniowy dla psów Hauward, boisko sportowe oraz Centrum rekreacyjno-kulturowe i fitness, natomiast po stronie lewej znajdują się tereny Rodzinnych Ogródków Działkowych „Grażyny” oraz park sensoryczny Doraco.

Jak wskazano w KIP, tereny położone wzdłuż nowej linii kolejowej objęte są 12 miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Zgodnie z art. 59a ust. 4 pkt 2 *ustawy ooś*, analizę zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, nie stosuje się do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla linii kolejowej, linii tramwajowej i metra realizowanych na podstawie ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o *transporcie kolejowym* (Dz. U. z 2023 r. poz. 1786 i 1720).

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami Natura 2000. Najbliższe obszary Natura 2000 znajdują się w odległości:

- ok. 1,3 km na zachód – Natura 2000 Bunkier w Oliwie PLH220055,
- ok. 1,7 km na północny wschód – Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005,
- ok. 4,3 km na północ – Natura 2000 Klify i Rify Kamienne Orłowa PLH220105.

W opinii tut. organu planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na ww. obszary Natura 2000. Z uwagi na usytuowanie przedsięwzięcia oraz jego charakter i zakres planowanej inwestycji nie

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

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

- ok. 180 m – pomnik przyrody, którym jest wierzba biała znajduje się u zbiegu ulic Subisława i Kupały,
- ok. 480 m na zachód – Trójmiejski Park Krajobrazowy,
- ok. 975 m na zachód – użytek ekologiczny „Ropuszy Staw przy Dworze III”,
- ok. 1,3 km na północ – rezerwat przyrody „Zajęcze Wzgórze”,
- ok. 2,9 km na południe – zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Dolina Potoków Strzyża i Jasień”.

Z uwagi na położenie poza granicami pozostałych obszarów chronionych objętych ochroną na podstawie przepisów ustawy o ochronie przyrody oraz przy uwzględnieniu charakteru i skali inwestycji stwierdzono, że przedsięwzięcie nie narusza przepisów w tym zakresie.

W odległości do 10 km od analizowanego przedsięwzięcia korytarze ekologiczne nie występują.

### **Przewidywana ilość wykorzystanej wody, surowców, materiałów paliw oraz energii**

#### 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 oraz zużyciem wód na cele socjalno-bytowe będzie wynosiło ok. 30 m<sup>3</sup>/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 m<sup>3</sup>/mc.

#### Przewidywane ilości zużycia energii

Podczas realizacji przedsięwzięcia wykorzystywana będzie energia związana 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. Źródła zasilania w energię elektryczną na okres budowy ustalone zostaną w fazie projektów w uzgodnieniu z najbliższym Rejonem Energetycznym. Szacunkowa ilość wykorzystywanej energii elektrycznej na etapie budowy uzależniona jest od wielu czynników, m.in. od wyboru technologii robót oraz organizacji pracy na budowie. Na tym etapie trudne jest oszacowanie wykorzystywanej energii w fazie budowy planowanego przedsięwzięcia, jednak nie powinno przekraczać 0,6 MWh/mc. Źródła zasilania w energię elektryczną na okres budowy (oświetlenie i ewentualne ogrzewanie zaplecza), ustalone zostaną w fazie projektów w uzgodnieniu z najbliższym Rejonem Energetycznym.

Na etapie eksploatacji zużycie energii będzie wiązało się z bieżącą obsługą infrastruktury kolejowej, np. oświetleniem stacji kolejowych. Zużycie energii funkcjonującej linii kolejowej będzie nieco większe w okresach zimowych niż w pozostałym okresie 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 dm<sup>3</sup>/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 dm<sup>3</sup>/mc.

### Przewidywane ilości surowców i materiałów wykorzystanych podczas budowy

Na etapie budowy zastosowane materiały będą ściśle związane z zakresem prac.

Przewiduje się montaż nowych rozjazdów oraz wstawek torowych:

- szyny o długości 15 m łączna ilość 13,57 ton,
- podkłady strunobetonowe typu PS-94 - 55 szt.,
- podsypka tłuczniowa oraz niesort łącznie ok. 2 500 ton,
- geowłóknina separacyjna ok. 2 000 m<sup>2</sup>,
- rozjazdy 4 szt.,
- podrozjazdnice strunobetonowe w ilości 1 276 mb,
- akcesoria oraz przytwierdzenia stalowe.

Przewiduje się montaż nowych konstrukcji wsporczych sieci trakcyjnej tj.:

- słupów z wysięgiem przez dwa tory serii E-3 w ilości 2 szt.,
- słupów indywidualnych stalowych typu 1611 w ilości 3 szt.,
- odciągów prętowych 1540-11 w ilości 2 szt.

Nad nowymi przejściami rozjazdowymi zostanie wywieszona nowa sieć trakcyjna typu C-95C o długości 215 m. Przewiduje się przebudowę istniejących sieci jezdnych (zmiana odsuwu wraz z wymianą podwieszon) na istniejących konstrukcjach wsporczych w zakresie wynikającym z zabudowy nowych przejść rozjazdowych.

Do budowy i przebudowy sieci i urządzeń elektroenergetycznych zostaną użyte:

- kable nN i SN w ilości - ok. 2 km,
- rury ochronne - ok. 500 m,
- słupy oświetleniowe - ok. 4 szt.,
- rozdzielnice i złącza kablowe na fundamentach prefabrykowanych – 5 szt.,
- urządzenia przytorowe służące do ogrzewania rozjazdów – 4 kpl.

Ilość zużytych surowców i materiałów będzie związana z zastosowaną technologią oraz organizacją pracy na budowie oraz będzie zależeć od Wykonawcy robót.

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

### **Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko**

#### **Oddziaływanie na środowisko gruntowo-wodne**

Na etapie realizacji mogą wystąpić zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego, takie jak np. wycieki związków ropopochodnych (olej napędowy, oleje hydrauliczne, smary, benzyna) lub innych związków chemicznych, które mogą ewentualnie powstać na skutek awarii maszyny. O wielkości tego wpływu decyduje czas narażenia na szkodliwą substancję, ilość i rodzaj substancji, jaka przedostanie się do wód powierzchniowych i podziemnych. W związku z tym należy wykorzystywać sprzęt sprawny technicznie, a jego eksploatacja powinna być zgodna z instrukcją obsługi. W razie sytuacji awaryjnej takiej jak np. wyciek paliw, zanieczyszczenia będą usuwane za pomocą środków sorpcyjnych, które następnie będą przekazane do unieszkodliwienia.

Stopień oddziaływania na wody powierzchniowe uzależniony może być od kilku czynników, w tym czasu trwania budowy, organizacji zaplecza budowy, parkingów manewrowych, baz materiałowych, stanu technicznego maszyn budowlanych.

Nie przewiduje się emisji ścieków technologicznych. W niewielkich ilościach powstawać będą jedynie ścieki socjalno-bytowe, które gromadzone będą w szczelnych przenośnych urządzeniach, które będą systematycznie odbierane przez specjalistyczną firmę posiadającą stosowne zezwolenie.

W wyniku realizacji przedsięwzięcia konieczne będą prace, w wyniku których dojdzie do ingerencji w grunt. Prace te będą obejmowały m.in.: wykopy związane m.in. z układaniem kabli, ustawianiem słupów oświetleniowych i fundamentami. 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.

Do ingerencji w grunt dojdzie również w wyniku poruszania się pojazdów budowlanych (w tym ciężkiego sprzętu) po wyznaczonych drogach. Chwilowe uciążliwości mogą wiązać się także z pracą maszyn i pojazdów, które mogą pozostawiać zanieczyszczenia w postaci substancji ropopochodnych (oleje, smary). Zanieczyszczenia te mają 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. W przypadku zanieczyszczenia gruntu należy go szczelnie odizolować od podłoża, a następnie przekazać właściwym podmiotom gospodarczym. Gleba i ziemia możliwa do ponownego wykorzystania będzie odpowiednio zmagazynowana na wcześniej wydzielonym i przygotowanym placu.

Linia kolejowa nie należy do znaczących źródeł zanieczyszczeń gleb i powierzchni ziemi, co wykazały badania analizy jakości gleb prowadzone w latach 2013-2014 na terenach kolejowych.

Mając na uwadze powyższe, nie przewiduje się, aby na etapie eksploatacji Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście 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 oraz będzie sukcesywnie wymieniany na nowoczesny przez przewoźników kolejowych co pozwoli ograniczyć oddziaływanie na środowisko w najbliższych latach. Znikomy jest także zasięg rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń pyłowych oraz ich osiadania na powierzchni gruntu.

### **Oddziaływanie na powietrze**

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

- rozbiórkowe obejmujące m.in.: demontaż istniejących torów, nawierzchni torowej,
- ziemne (wykopy) związane z ułożeniem kabli, ustawianiem słupów oświetleniowych oraz

fundamentami.

Innym źródłem emisji podczas prac budowlanych będzie niezorganizowana emisja gazów wynikająca ze spalania oleju napędowego w czasie pracy maszyn i urządzeń budowlanych. 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 szczególnych wymagań dla silników spalinowych w zakresie ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki (Dz. U. z 2014 r., 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 i ustąpi po zakończeniu prac.

Linie kolejowe nie są znaczącym emitorem zanieczyszczeń gazowych i pyłowych do środowiska. 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.

### **Oddziaływanie akustyczne**

Faza realizacji przedsięwzięcia związana będzie z emisją hałasu podczas okresowego użytkowania maszyn i urządzeń niezbędnych przy pracach budowlanych związanych z rozbudową i przebudową układu torowego oraz towarzyszącej infrastruktury.

Prace budowlane na etapie realizacji przedsięwzięcia będą odbywać się przy użyciu maszyn do zmechanizowanej wymiany nawierzchni torowej takich jak: podbijarka, zgarniarka, profilarka oraz maszyny ogólnobudowlane takie jak: koparki, spychacze, ładowarki, równiarki, walce wibracyjne, wywrotki, zagęszczarki ręczne, dźwig samochodowy.

Z przeprowadzonej analizy wynika, 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  $LA_{eqD}=55$  dB) oraz ok. 85 m (w przypadku zabudowy, dla której obowiązują dopuszczalne poziomy hałasu w porze dnia wynoszące  $LA_{eqD}=50$  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 będzie mieć charakter lokalny, krótkotrwały i ustąpi po zakończeniu robót.

Z uwagi na lokalizację Inwestycji w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, stosowane będą metody minimalizacji emisji hałasu do środowiska na etapie budowy t.j.:

- w sąsiedztwie terenów podlegających ochronie przed hałasem prace uciążliwe akustycznie ograniczone będą wyłącznie do pory dziennej (tj. od godz. 6:00 do godz. 22:00); w wyjątkowych przypadkach uzasadnionych technologicznie i organizacyjnie, dopuszcza się pracę w godzinach nocnych (tj. od godz. 22.00 do godz. 6.00) (konieczność prowadzenia prac w sposób ciągły, np. wylewanie elementów betonowych, które muszą zostać wykonane w całości, a przerwanie prac powodowałoby uszkodzenie budowanych elementów lub utratę zakładanych parametrów wytrzymałościowych),
- stosowanie sprzętu budowlanego w dobrym stanie technicznym,
- stosowanie nowoczesnych maszyn o niskim poziomie mocy akustycznej,
- stosowanie racjonalnej logistyki ograniczającej ruch pojazdów,
- wyłączanie 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.

Planowane prace związane z wymianą nawierzchni torowej skutkować będą ograniczeniem emisji hałasu w związku z eksploatacją linii kolejowej, tak więc w efekcie stan środowiska w miejscu prowadzonych robót nie ulegnie pogorszeniu.

Jak wskazano w uzupełnieniu KIP, w rejonie linii kolejowej na której planowana jest wymiana nawierzchni torowej, nie dokumentuje się przekroczeń wartości normatywnych, a w efekcie realizacji planowanego przedsięwzięcia uwarunkowania akustyczne ulegną polepszeniu.

### **Gospodarka odpadami**

Wszystkie odpady, jakie powstaną na etapie budowy planowanego przedsięwzięcia, będą zbierane w sposób selektywny zgodnie z przepisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 roku o odpadach (t.j. Dz. U. 2023 r., poz. 1587 ze zm.).

Na etapie budowy planowanego przedsięwzięcia będą powstawały odpady związane z:

- robotami ziemnymi;
- rozbiórkami i demontażem istniejących elementów torowiska;
- odpadami związanymi z funkcjonowaniem zaplecza budowy, itp.

Odpady powstałe na etapie budowy będą wstępnie magazynowane na zapleczu budowy w lub wydzielonym/wyznaczonych miejscach, do których wykonawca posiada tytuł prawny. Odpady będą magazynowane w sposób selektywny, zorganizowany, zapobiegający rozprzestrzenianiu się odpadu. W zależności od rodzaju odpadu i z uwzględnieniem gabarytów będą one układane w stosy lub umieszczane w pojemnikach lub kontenerach. Wyznaczone miejsca do wstępnego magazynowania odpadów, pojemniki lub kontenery będą oznakowane w miarę potrzeb mając na celu ich selektywne magazynowanie. W czasie trwania robót będzie zapewniony regularny odbiór odpadów przez uprawnione podmioty. Magazynowanie odpadów będzie odbywać się zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla magazynowania odpadów (Dz. U. z 2020 r., poz. 1742) oraz bezpieczeństwa życia i zdrowia ludzi, w szczególności w sposób uwzględniający właściwości chemiczne i fizyczne odpadów, w tym stan skupienia oraz zagrożenia, które mogą powodować te odpady. Czas magazynowania odpadów będzie ograniczony celem dotrzymania terminów magazynowania odpadów, określonych w ustawie z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach. Miejsca magazynowania odpadów będą zabezpieczone przed dostępem osób postronnych i zwierząt.

W celu właściwego zagospodarowania odpadów wykonawca robót powinien zapewnić przekazywanie odpadów wyłącznie podmiotom uprawnionym do gospodarowania danym rodzajem odpadu.

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia wytwarzane będą niewielkie ilości odpadów niebezpiecznych. Powstające odpady niebezpieczne będą przekazywane do zagospodarowania odbiorcy posiadającemu stosowne pozwolenia.

Gleba i ziemia pochodząca z prowadzonych prac związanych m.in. z wykopami powinna być magazynowana w wyznaczonym do tego celu miejscu z podziałem na glebę i ziemię urodzajną i pozostałą. W trakcie prowadzenia robót ziemnych wydobyta zostanie niezanieczyszczona ziemia i gleba, która wykorzystana będzie na potrzeby budowy. Jej nadmiar stanowić będzie odpad zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów, który będzie kwalifikowany jako 17 05 04 Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03. Na terenie planowanych prac nie wystąpiły zdarzenia, które mogłyby doprowadzić do zanieczyszczenia ziemi i gleby, brak też informacji o szkodach i historycznym zanieczyszczeniu ziemi. W związku z tym, nie przewiduje się wytworzenia odpadów 17 05 03\*. Jednak, jeżeli Wykonawca robót wytworzy odpad, co do którego kwalifikacji będzie miał wątpliwości będzie zobligowany do wykonania badań laboratoryjnych i dokonania kwalifikacji zgodnej z wynikami badań. Jeżeli okaże się, że ziemia i gleba będzie zawierać substancje niebezpieczne to będzie zmuszony do zakwalifikowania go jako odpadu niebezpiecznego i dalszego postępowania zgodnie z ustawą o odpadach.

Przewidywane rodzaje odpadów oraz ich szacowane ilości, które zostaną wytworzone na etapie realizacji planowanego przedsięwzięcia, zgodnie z klasyfikacją zawartą w Rozporządzeniu Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020 r. poz. 10):

- 13 01 10\* Mineralne oleje hydrauliczne, przekładniowe i smarowe niezawierające związków chlorowcoorganicznych – 0,02 Mg,
- 13 02 05\* Mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe niezawierające związków chlorowcoorganicznych – 0,01 Mg,
- 13 02 08\* Inne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe – 0,01 Mg,
- 15 01 01 Opakowania z papieru i tektury – 0,1 Mg,
- 15 01 02 Opakowania z tworzyw sztucznych – 0,2 Mg,
- 15 01 03 Opakowania z drewna – 0,2 Mg,
- 15 01 04 Opakowania z metali – 0,5 Mg,
- 15 01 05 Opakowania wielomateriałowe – 0,2 Mg,
- 15 01 06 Zmieszane odpady opakowaniowe – 0,75 Mg,
- 15 02 02\* Sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nieujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. PCB) – 0,1 Mg,
- 15 02 03 Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02 – 1 Mg,
- 16 02 14 Zużyte urządzenia elektroniczne inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 13 – 0,2 Mg,
- 16 02 17 Zużyte urządzenia inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 13 – 0,1 Mg,
- 16 06 01\* Baterie i akumulatory ołowiowe – 0,1 Mg,
- 16 06 02\* Baterie i akumulatory niklowo-kadmowe – 0,1 Mg,
- 16 06 05 Inne baterie i akumulatory – 0,05 Mg,
- 17 01 01 Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów – 155 Mg,
- 17 02 01 Drewno – 5 Mg,
- 17 02 03 Tworzywa sztuczne – 5 Mg,
- 17 04 05 Żelazo i stal – 95 Mg,
- 17 04 07 Mieszanki metali – 4 Mg,
- 17 04 11 Kable inne niż wymienione w 17 04 10 – 2 Mg,
- 17 05 03\* Gleba i ziemia, w tym kamienie, zawierające substancje niebezpieczne (np. PCB) – 20 Mg,
- 17 05 04 Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03 – 1100 Mg,
- 17 05 07\* Tłuczeń torowy (kruszywo) zawierający substancje niebezpieczne – 15 Mg,
- 17 05 08 Tłuczeń torowy (kruszywo) inne niż 17 05 07 – 650 Mg,
- 20 03 01 Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne – 1 Mg,

Podsumowując, gospodarka odpadami na etapie budowy inwestycji będzie prowadzona zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie i niezależnie od ilości powstających odpadów, nie powinna stanowić zagrożenia dla środowiska.

Na etapie eksploatacji będą powstawać niewielkie ilości odpadów związanych głównie z bieżącymi remontami, utrzymaniem i konserwacją planowanego przedsięwzięcia (m.in. gruz, złom, tłuczeń).

Przewidywane rodzaje odpadów oraz ich szacowane ilości, które zostaną wytworzone na etapie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia:

- 15 01 02 Opakowania z tworzyw sztucznych – 1 Mg,
- 15 02 03 Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02 – 0,5 Mg,
- 16 02 14 Zużyte urządzenia elektroniczne inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 13 – 0,2 Mg,



- 16 02 16 Elementy usunięte ze zużytych urządzeń inne niż wymienione w 16 02 15 – 0,1 Mg,
- 17 01 01 Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów – 15 Mg,
- 17 02 01 Drewno – 0,5 Mg,
- 17 02 02 Szkło – 0,5 Mg,
- 17 02 03 Tworzywa sztuczne – 0,5 Mg,
- 17 04 01 Miedź, brąz, mosiądz – 1 Mg,
- 17 04 02 Aluminium – 1 Mg,
- 17 04 05 Żelazo i stal – 1 Mg,
- 17 04 07 Mieszanki metali – 1 Mg,
- 17 04 11 Kable inne niż wymienione w 17 04 10 – 1 Mg,
- 17 05 08 Tłuczeń torowy (kruszywo) inny niż wymieniony w 17 05 07 – 25 Mg,
- 20 03 01 Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne wraz z frakcjami gromadzonymi selektywnie – 1 Mg.

Ilość i rodzaj odpadów zależą będą od aktualnych potrzeb eksploatacyjnych i zużycia poszczególnych elementów infrastruktury, których na tym etapie nie można jednoznacznie przewidzieć. Zakłada się, że na etapie eksploatacji ilość wytwarzanych odpadów będzie wynosić kilka procent w stosunku do ilości odpadów wytworzonych na etapie budowy. Szczegółowe warunki w zakresie ilości i rodzaju odpadów wytwarzanych na etapie eksploatacji oraz sposobu ich magazynowania i dalszego zagospodarowania określone będą w decyzjach administracyjnych, tj. pozwoleniach na wytwarzanie odpadów.

Pozwolenie na wytwarzanie odpadów obejmuje odpady powstające podczas eksploatacji linii. Magazynowanie odpadów na etapie eksploatacji odbywać się będzie w sposób selektywny w warunkach uniemożliwiających ich negatywne oddziaływanie na środowisko. Odpady magazynowane będą w wyznaczonych miejscach. Miejsca magazynowania odpadów będą zabezpieczone przed dostępem osób postronnych, zorganizowane zgodnie z wymaganiami obowiązującymi przepisami prawa w tym zakresie oraz warunkami decyzji administracyjnych.

Gospodarka odpadami na etapie eksploatacji prowadzona będzie z uwzględnieniem ilościowej i jakościowej ewidencji odpadów zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy o odpadach w tym zakresie.

### **Wpływ na klimat**

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.

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.

Podsumowując, wpływ inwestycji na klimat i jego zmiany na tym etapie będzie mało istotny. Emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie koncentrować się w obrębie prowadzonych prac i ustąpi po zakończeniu budowy.

Podczas eksploatacji infrastruktury kolejowej mogą wystąpić niewielkie emisje zanieczyszczeń pochodzących ze spalania paliw wynikające z ruchu pojazdów technicznych, jednak będą to sytuacje wyjątkowe.

Emisja pośrednia, na tym etapie będzie związana przede wszystkim ze zużyciem prądu do oświetlenia stacji. Zużycie energii skutkować będzie emisją gazów cieplarnianych, w tym głównie CO<sub>2</sub>, w procesie wytwarzania energii elektrycznej w elektrowniach opalanych paliwami kopalnymi.

Planowane przedsięwzięcie przyczyni się do rozwoju transportu kolejowego a przedmiotowa linia zwiększy swoją atrakcyjność przewozową. Realizacja przedsięwzięcia poprawi jakość infrastruktury i przyczyni się do wzrostu płynności ruchu. Na skutek przejścia części ruchu drogowego, zarówno

indywidualnego, jak i publicznego nastąpi zmniejszenie ilości zużywanego paliwa, co będzie miało bezpośrednie przełożenie na redukcję emisji gazów cieplarnianych do powietrza.

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

### **Wpływ na krajobraz**

Na etapie budowy największy, choć krótkotrwały wpływ na krajobraz będzie związany przede wszystkim z organizacją zaplecza budowy, placu budowy, baz materiałowych oraz parkingów dla maszyn, a także z poruszaniem się maszyn i pojazdów związanych z budową. Wpływ ten będzie miał charakter punktowy związany z sukcesywnym postępowaniem prac. Jego negatywny wpływ będzie zminimalizowany właściwą organizacją dojazdów do placu budowy, objazdów, poza obszarami cennymi przyrodniczo (park sensoryczny Doraco), Potokiem Oliwskim, zabytkami itp.

Pod względem wizualnym wpływ na krajobraz będzie miał znaczenie głównie na terenach otwartych oraz na terenach zabudowanych, gdzie występuje duża liczba potencjalnych odbiorców, którzy będą obserwować tymczasowo zmieniony charakter przestrzeni, czyli zaplecze budowy wraz z pojazdami wykorzystywanymi do prac. Będą to zmiany krótkotrwałe i odwracalne – po zakończeniu robót budowlanych plac, zaplecza budowy, place manewrowe, bazy materiałowe zostaną rozebrane, a teren uporządkowany i przywrócony do stanu sprzed rozpoczęcia robót budowlanych.

Ze względu na to, że planowane przedsięwzięcie obejmuje istniejącą kolej, nie przewiduje się negatywnego znaczącego wpływu funkcjonującej linii na lokalny krajobraz. Realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie na sposób odbioru krajobrazu w porównaniu do stanu istniejącego. Jedynym nowym elementem widocznym, który ulegnie zmianie będzie ustawienie kilku nowych słupów sieci trakcyjnej.

### **Wpływ na dobra materialne, zabytki i krajobraz kulturowy**

Prace na Szybkiej Kolei Miejskiej przebiegać będą w strefie obejmującej istniejącą kolej oraz tereny bezpośrednio do niej przyległe.

Na etapie budowy podstawowym źródłem oddziaływania na zabytki nieruchome będą wibracje (drgania) i uszkodzenia mechaniczne maszynami budowlanymi (mniej prawdopodobne, bo związane z sytuacją awaryjną i błędem operatora). Drgania mechaniczne mogą być wywołane m.in. w wyniku ruchu pojazdów i pracy sprzętu budowlanego oraz rozprzestrzeniania się w postaci fal sprężystych, np. za pośrednictwem podłoża. Siła oddziaływania na obiekt w wyniku wibracji jest uzależniona od kilku czynników takich jak: lokalizacja źródła drgań czy częstotliwość drgań. Im bliżej znajduje się źródło drgań, tym skala oddziaływania na konstrukcję zabytku jest większa. W odległości do 20 m od przedmiotowej linii znajduje się jeden zabytek ujęty w ewidencji zabytków. Ponadto analizowane przedsięwzięcie od wysokości ulicy Poczty Gdańskiej do ul. Pomorskiej (część działki o numerze ewid. 215/8, działki 195/1 i 193/3) znajduje się w układzie urbanistycznym Starej Oliwy wraz z zespołem Potoku Oliwskiego wpisanego do rejestru zabytków. Planowane do zabudowy 4 rozjazdy nie będą przekraczały zabudowy istniejących torów zarówno w płaszczyźnie pionowej jak i poziomej. Ułożenie rozjazdów będzie się odbywało przy zachowaniu dotychczasowych parametrów torów i rodzajów warstw nawierzchni kolejowej. W miejscu starych szyn zostaną ułożone nowe tego samego typu i rodzaju.

Zgodnie z art. 32 ustawy o *ochronie zabytków i opiece nad zabytkami* z dnia 23 lipca 2003 r. (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 840 ze zm.), w razie ujawnienia przedmiotu, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem, prowadzący prace budowlane i ziemne, obowiązany jest:

- wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot;
- zabezpieczyć, przy użyciu dostępnych środków, ten przedmiot i miejsce jego odkrycia;
- niezwłocznie zawiadomić o tym właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków, a jeśli nie jest to możliwe, właściwego wójta (burmistrza, prezydenta miasta).

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.

Nie przewiduje się likwidacji Szybkiej Kolei Miejskiej. Potencjalny wpływ przedmiotowej linii na środowisko na etapie likwidacji jest analogiczny do wpływu na etapie budowy.

#### **Możliwe oddziaływanie skumulowane**

Dokonano identyfikacji obiektów (miejsc), które w połączeniu z wpływem planowanego przedsięwzięcia mogą prowadzić do kumulacji oddziaływań. W tym celu dokonano analizy dokumentów planistycznych i stanu faktycznego. Analizie poddano obiekty liniowe, zlokalizowane w buforze 100 m od Szybkiej Kolei Miejskiej.

Na oddziaływanie liniowe składają się wszelkie drogi o wzmożonym ruchu ulicznym oraz inne linie kolejowe, które wpływają na kumulację hałasu. W analizowanym buforze znajduje się droga wojewódzka 468 i 218 oraz sąsiadująca bezpośrednio z analizowaną linią kolejową linia nr 202. Prognozowane oddziaływanie to emisja hałasu oraz emisja zanieczyszczeń do powietrza.

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 może dochodzić do kumulacji oddziaływań linii kolejowych nr 250 (Gdańsk Główny – Rumia) i nr 202 (Gdańsk Główny – Stargard) oraz dróg. Emisja hałasu kolejowego nie będzie stanowiła uciążliwości. W przypadku oddziaływania akustycznego dróg, z uwagi na natężenia ruchu drogowego, stanowią one dominujące źródło hałasu w ich sąsiedztwie.

Wśród rzeczywistych zagrożeń związanych z wystąpieniem poważnych awarii lub katastrof budowlanych, na etapie budowy, można wyróżnić:

- losowe wypadki na placu budowy (w tym wypadki śmiertelne);
- lokalne zanieczyszczenie środowiska na skutek nie dotrzymania standardów jakości środowiska w zakresie środowiska gruntowo-wodnego, powietrza, hałasu.

Nie zakłada się wystąpienia zagrożeń katastrof na etapie budowy, gdyż zakłada się, że Wykonawca robót będzie stosował nowoczesną technologię, a prace prowadzone będą przy użyciu sprawnego sprzętu budowlanego, profesjonalnych ekip budowlanych oraz zapewni wszelkie standardy bezpieczeństwa wynikające z przepisów BHP.

W przypadku wystąpienia lokalnych zanieczyszczeń środowiska gruntowo-wodnego teren w pierwszej kolejności zostanie zneutralizowany sorbentem, a następnie wyeliminowane zostanie źródło zanieczyszczenia.

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

Biorąc powyższe pod uwagę należy uznać, iż przedmiotowe przedsięwzięcie skutkować będzie powstaniem linii kolejowych o obniżonym ryzyku awarii, z uwagi na wymianę układu torowego oraz remont lub przebudowę obiektów składających się na infrastrukturę kolejową.

Nie przewiduje się, by w przypadku analizowanego przedsięwzięcia przyszłe zmiany klimatu zwiększyły ryzyko wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych. Inwestycja położona jest poza obszarami narażonymi na zagrożenia katastrof naturalnych.

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;
- ze względu na odległość od granic Polski i charakter inwestycji 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;
- planowane przedsięwzięcie nie wpłynie na pogłębienie zmian klimatu;
- 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.

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* (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 725),
- 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* (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 54) oraz gospodarki odpadami, określonej przepisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. *o odpadach* (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1587 ze zm.). Obowiązki takie, jako istniejące i wiążące z mocy prawa, nie podlegają powtórnemu nałożeniu i ujawnieniu w decyzji.

Za wydanie niniejszej decyzji uiszczono opłatę skarbową w wysokości 205 zł, zgodnie z ustawą o opłacie skarbowej z dnia 16 listopada 2006 r. (tekst jedn. Dz. U. z 2023 r. poz. 2111).

Zgodnie z art. 84 *ustawy OOS* 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.

## Pouczenie

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 płoszenie lub przenoszenie gatunków znajdujących się pod ochroną należy uzyskać zezwolenie w trybie art. 56 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz. U. z 2023 r., poz. 1336 ze zm.)

Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska  
w Gdańsku  
*Anna Tchórzewska*

### Otrzymują:

1. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., przez pełnomocnika Pana Tomasza Prusakowskiego, Trafiklab Sp. z o.o., ul. Hoża 86/200, 00-682 Warszawa
2. Strony postępowania poprzez zawiadomienie
3. aa, sprawę prowadzi Anna Gackowska-Hinc, tel.:58 68-36-805

### Do wiadomości:

1. Pomorski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny, ul. Dębinki 4, 80-211 Gdańsk
2. Dyrektor Zarządu Zlewni w Gdańsku, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Al. Grunwaldzka 184, 80-266 Gdańsk



# REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU

## Załącznik Nr 1

do decyzji RDOŚ-Gd-WOO.420.3.2024.AGH.17

### CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie pn. „Rozbudowa stacji Gdańsk Oliwa leżącej na linii kolejowej nr 250 poprzez wybudowanie nowej głowicy rozjazdowej od strony stacji Sopot” obejmuje linię kolejową nr 250 na odcinku ok. 2,5 km (od km 7+125 do km 9+600). Planowane prace obejmują:

- rozbudowę i przebudowę układu torowego od km 8+434 do km 8+668,
- rozbudowę i przebudowę elektroenergetyki nietrakcyjnej,
- rozbudowę i przebudowę trakcji elektroenergetycznej od km 8+327 do km 8+879,
- rozbudowę i przebudowę sieci i urządzeń telekomunikacyjnych od km 7+125 do km 7+912,
- rozbudowę i przebudowę sieci i urządzeń sterowania ruchem kolejowym od km 7+670 do km 9+600.

Realizacja projektu pozwoli na osiągnięcie następujących celów ogólnych:

- zwiększenie przepustowości kursowania pociągów podczas zamknięć torowych szlaku Gdańsk Oliwa – Sopot,
- poprawa dostępności i jakości usługi świadczonej przez transport zbiorowy.

Nawierzchnia linii kolejowej nr 250 na odcinku objętym planowanym przedsięwzięciem składa się z szyn typu S49, podkładów betonowych oraz podsypki tłuczniowej grubości ok. 35 cm pod podkładami. Stan nawierzchni jest dobry. Odwodnienie układu torowego odbywa się poprzez drenaż powierzchniowy (spadek poprzeczny korony torowiska o wartości 3-5%).

Istniejąca sieć trakcyjna wywieszona jest na wspólnych z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. konstrukcjach bramkowych posadowionych na fundamentach prefabrykowanych.

Uszynienia słupów indywidualnych LK250 wykonane są jako uszynienia indywidualne, podwójne z bezpośrednim połączeniem do szyn. Jako ochronę odgromową zastosowano odgromniki rożkowe. W sieci powrotnej istnieją połączenia elektryczne międzytorowe i międzytokowe.

W obrębie planowanego przedsięwzięcia (poza obszarem okręgu nastawczego) znajdują się urządzenia samoczynnej blokady liniowej typu „E” (szlak styczny do stacji Sopot) oraz typu CBL 2010 (szlak styczny do stacji Gdańsk Wrzeszcz) wraz z kablami zasilającymi i sygnałowymi oraz do kontroli nie zajętości odcinków torowych jak również urządzenia samoczynnego hamowania pociągów.

W obszarze zawiadywania okręgiem nastawczym znajdują się urządzenia sterowania ruchem kolejowym, oparte na systemie zależnościowym systemie komputerowym WTUZ z systemem sterowania i kierowania ruchem kolejowym typu „ILTOR -2”, z licznikową kontrolą nie zajętości torów i rozjazdów typu FRAUSCHER. Na stacji znajdują się rozjazdy wyposażone w elektryczne napędy zwrotnicowe typu SIEMENS S 700 i semafony świetlne. Urządzenia serwerowe umieszczono w nastawni GOI-SKM. Nastawnia umożliwia pracę lokalną dyżurnego ruchu w sytuacjach tego

wymagających, natomiast zasadniczo sterowanie odbywa się w sposób zdalny z nastawni G-SKM (Gdańsk Główny) jak również z nastawni GG-SKM (Gdynia Główna).

Na terenie przedmiotowego przedsięwzięcia kolizje z sieciami i urządzeniami elektroenergetycznymi nie występują. Teren nie jest oświetlony, nie ma na nim ogrzewanych rozjazdów.

Centrum sterowania znajduje się na stacji Gdańsk Główny. Lokalny sterownik nadrzędny - NEK znajduje się w kontenerze za peronem Gdańsk Przymorze Uniwersytet od strony Sopotu.

Na terenie przedmiotowego przedsięwzięcia występują sieci telekomunikacyjne różnych operatorów telekomunikacyjnych związanych z koleją PKP SKM, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., TK Telekom, PKP Telkol. Poza operatorami telekomunikacyjnymi związanymi z koleją występują inni operatorzy telekomunikacyjni - Orange.

Obok torów został ułożony światłowód jednomodowy kabel telekomunikacyjny SKM, miedziany TKM będący własnością - PKP SKM. Kabel światłowodowy jest częścią szkieletowego połączenia optycznego, biegnącego pomiędzy kolejnymi stacjami i przystankami PKP SKM. Główny punkt rozdzielczy stanowi szafa zewnętrzna systemów telekomunikacyjnych w której znajdują się przełącznice światłowodowe, z rozszitym światłowodem szkieletowym oraz zakończenia kabla telekomunikacyjnego (TKM).

W obrębie stacji Gdańsk Oliwa, zlokalizowany jest obiekt zdalnego sterowania GOI-SKM, w którym znajdują się urządzenia bezprzewodowej łączności kolejowej i urządzenia SRK.

### **Zakres planowanych prac w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia w podziale na poszczególne branże:**

#### Układ torowy

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się rozbudowę i przebudowę układu torowego od km 8+434 do km 8+668. W związku z przebudową układu torowego przewiduje się demontaż istniejących torów. W tabeli poniżej przedstawiono wykaz torów przeznaczonych do demontażu.

**Tabela 1. Wykaz nawierzchni torowej przeznaczonej do demontażu**

Lp.	Nr LK	Nr toru	Km początkowy	Km końcowy	Długość [m]	Profil szyny	Podkład	Rodzaj podsypki	Grubość podsypki
1	250	501	8+434.08	8+505.67	71.59	S49	PBS-1/K	tłuczniowa	35
2	250	501	8+605.28	8+667.87	62.59	S49	PBS-1/K	tłuczniowa	35
3	250	502	8+483.29	8+627,67	144,38	S49	INBK7/SB	tłuczniowa	35

Zakres przebudowy układu torowego przewiduje parametry geometryczne i konstrukcyjne dla poszczególnych torów umożliwiających jazdę pociągów pasażerskich z dotychczasową prędkością: 70 km/h.

**Tabela 2. Wykaz planowanej geometrii w planie**

Lp.	Nr LK	Nr toru	Km początkowy	Km końcowy	Rodzaj elementu
1	250	501	8+434.08	8+505.67	prosta
2	250	501	8+605.28	8+667.87	prosta
3	250	502	8+483.29	8+554.88	prosta
4	250	502	8+565.08	8+627.67	prosta

Układ geometryczny torów w planie zakłada poszerzenie międzytorza z istniejących 4,03-4,07 m do 4,10 m na długości przebudowy za pomocą regulacji osi toru. W ramach przedsięwzięcia wybudowane zostaną 4 rozjazdy zgodnie z poniższą tabelą.

**Tabela 3. Wykaz planowanych rozjazdów**

Lp.	Rodzaj rozjazdu	Nr rozjazdu	Profil szyny	Promień	Skos
1	Rz	61	49E1	500	1:12
2	Rz	62	49E1	500	1:12
3	Rz	63	49E1	500	1:12
4	Rz	64	49E1	500	1:12

Na podejściach do rozjazdów przewiduje się wymianę nawierzchni (szyny typu 49E1, podkłady strunobetonowe typu PS-93/PS-94, przytwierdzenie sprężyste typu SB, tłuczeń nowy).

**Tabela 4. Zakres prac nawierzchniowo-podtorzowych**

Lp.	Nr toru	Km LK	Długość odcinka [m]	Zakres prac	Informacje dodatkowe
1	501	8+250.23- 8+434.08	183,85	Regulacja toru	-
2		8+434.08 - 8+449.08	15,00	Wymiana nawierzchni i wzmocnienie podtorza	-
3		8+449.08 - 8+490.67	41,59	Wymiana nawierzchni i wzmocnienie podtorza	Rz nr 61 49E1-500-1:12
4		8+490.67 - 8+505.67	15,00	Wymiana nawierzchni i wzmocnienie podtorza	-
5		8+505.67 - 8+605.28	99,61	Regulacja toru	-
6		8+605.28 - 8+620.28	15,00	Wymiana nawierzchni i wzmocnienie podtorza	-
7		8+620.28 - 8+661.87	41,59	Wymiana nawierzchni i wzmocnienie podtorza	Rz nr 64 49E1-500-1:12
8		8+661.87 - 8+667.87	6,00	Wymiana nawierzchni i wzmocnienie podtorza	-
9		8+667.87 - 8+676.87	9,00	Wymiana szyn	-
10			8+676,87-8+733,89	57,02	Regulacja toru
11	502	8+299.49 - 8+483.28	183,79	Regulacja toru	-
12		8+483.28 - 8+498.28	15,00	Wymiana nawierzchni i wzmocnienie podtorza	-
13		8+498.28 - 8+539.88	41,59	Wymiana nawierzchni i wzmocnienie podtorza	Rz nr 62 49E1-500-1:12
14		8+539.88 - 8+554.88	15,00	Wymiana nawierzchni i wzmocnienie podtorza	-
15		8+554.88 - 8+565.08	10,20	Wymiana nawierzchni wraz z regulacją w planie i w profilu (bez wzmocnienia podtorza)	-
16		8+565.08 - 8+571.08	6,00	Wymiana nawierzchni i wzmocnienie podtorza	-
17		8+571.08 - 8+612.67	41,59	Wymiana nawierzchni i wzmocnienie podtorza	Rz nr 63 49E1-500-1:12
18		8+612.67 - 8+627.67	15,00	Wymiana nawierzchni i wzmocnienie podtorza	-
19		8+627.67 - 8+733.89	106,22	Regulacja toru	-
20		Wstawka Rz61-Rz62	-	7,78	Ułożenie nawierzchni i wzmocnienie podtorza
21	Wstawka Rz63-Rz64	-	7,78	Ułożenie nawierzchni i wzmocnienie podtorza	-



Warstwa ochronna zostanie wykonana na całym odcinku podlegającym zabudowie nowych rozjazdów i zabudowie nowej nawierzchni w torach jako warstwa ochronna z niesortu kamiennego o uziarnieniu 0-31,5mm i grubości 25cm oraz spadkiem poprzecznym o wartości 4-5% umożliwiającym drenaż powierzchniowy wód opadowych poza torowisko. Na styku warstwy ochronnej i gruntu rodzimego należy użyć geowłókniny separacyjnej filtrującej o masie 250 g/m<sup>2</sup> zgodnie z PN/EN 13250;2002.

#### Elektroenergetyka nietrakcyjna

Przewiduje się instalacje i urządzenia elektroenergetyczne służące do zasilania oświetlenia terenu oraz innych urządzeń infrastruktury kolejowej. W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia przewiduje się:

- budowę zasilania urządzeń SRK,
- budowę urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów wraz zasilaniem,
- budowę oświetlenia rozjazdów wraz z zasilaniem,
- włączenie urządzeń EOR i oświetlenia do istniejącego systemu sterowania i monitorowania funkcjonującego u Zamawiającego,
- budowę układu sterowania odłącznikami sieci trakcyjnej – USLOS.

#### Sieć trakcyjna

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia przewiduje się rozbudowę i przebudowę traktacji elektroenergetycznej od km 8+327 do km 8+879. W ww. zakresie nie przewiduje się demontażu istniejących konstrukcji wsporczych sieci trakcyjnej. Planuje się montaż nowych konstrukcji wsporczych sieci trakcyjnej tj.:

- słupów z wysięgiem przez dwa tory w ilości 2 szt.,
- słupów indywidualnych stalowych w ilości 3 szt.,
- odciągów prętowych w ilości 2 szt.

Nad nowymi przejściami rozjazdowymi zostanie wywieszona nowa sieć trakcyjna.

Przewiduje się przebudowę istniejących sieci jezdnych (zmiana odsuwu wraz z wymianą podwieszęń) na istniejących konstrukcjach wsporczych w zakresie wynikającym z zabudowy nowych przejść rozjazdowych.

#### Sieci i urządzenia telekomunikacyjne

Przewiduje się rozbudowę i przebudowę sieci i urządzeń telekomunikacyjnych od km 7+125 do km 7+912. W ramach inwestycji przewiduje się budowę kanalizacji telekomunikacyjnej 2- otworowej ze studniami kablowymi SK-2.

#### Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

Przewiduje się rozbudowę i przebudowę sieci i urządzeń sterowania ruchem kolejowym od km 7+670 do km 9+600. W ramach przedsięwzięcia przewiduje się:

- zabudować trójfazowe napędy zwrotnicowe,
- zabudować kontrolery położenia iglic we wszystkich nowoprojektowanych rozjazdach w miejscach wskazanych w dokumentacji Producenta rozjazdów,
- wykonać kanalizację kablową wraz z przepustami oraz okablowaniem od urządzeń SRK – (liczników osi, sygnalizatorów, napędów, kontrolerów położenia iglic) do zasobnika kablowego przy nowej głowicy rozjazdowej,
- dostarczyć dla każdego z rozjazdów uniwersalne zamki zwrotnicowe i przekazać w dniu odbioru robót do Sekcji Infrastruktury Zamawiającego,
- zabudować zamki ryglowe.

#### **Rodzaj technologii, w tym technologii wykonywania robót budowlanych**

Realizacja przewidywanego zakresu prac będzie wiązała się z potrzebą zastosowania typowych technologii związanych z przebudową układu torowego wraz z przebudową i budową nowej

infrastruktury kolejowej, tj. zabudową 4 szt. nowych rozjazdów, srk, TT itd., do których można zaliczyć m.in.:

- prace związane z przygotowaniem terenu budowy,
- zorganizowanie zaplecza budowy, baz materiałowych, tymczasowych dróg dojazdowych, umocnienie płytami betonowymi miejsc postoju pojazdów, postawienie kontenerów socjalnych itp.,
- prace rozbiórkowe przy zastosowaniu maszyn i sprzętu budowlanego prowadzone z korony torowiska, jak również z terenu sąsiadującego z linią przy odpowiednim zabezpieczeniu terenu,
- prace torowe przy zastosowaniu koparek, lokomotywy, zgrzewarek, podbijarki, samochodów dostawczych, itp.,
- prace związane z budową i przebudową sieci trakcyjnej przy zastosowaniu palownicy do wbijania fundamentów, pociągu sieciowego, montażowego, gospodarczego, wiertnicy ślimakowej, spalinowego pogrążacza uziomów itp.,
- prace ziemne (wykopy) związane z ułożeniem kabli, ustawieniem słupów oświetleniowych oraz fundamentami,
- przebudowa uzbrojenia terenu kolidującego z planowanym przedsięwzięciem, w tym m.in.: sieci elektrycznej oraz rozbiórka nieczynnych sieci teletechnicznej oraz elektroenergetycznej,
- 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. i ochrony środowiska.

Przewidywany czas prowadzenia robót budowlanych w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia to 4 miesiące.

Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska  
w Gdańsku

*Anna Tchórzewska*