



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU

RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.KB.JP.61
/za dowodem doręczenia/

Gdańsk, dnia 17.09.2025 r.

DECYZJA

Na podstawie:

- art. 80 i art. 82, w związku art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t) ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jedn. Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 ze zm.), dalej „ustawa ooś”,
- art. 15 ust. 1 ustawy z dnia 13 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2023 r., poz. 1890), dalej „ustawa zmieniająca”;
- § 3 ust. 2 pkt. 2 w zw. z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.),
- § 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 sierpnia 2023 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2023 r. poz. 1724),
- art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz. U. z 2024 r., poz. 572 ze zm.), dalej Kpa,

po rozpatrzeniu wniosku Inwestora: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. znak IOS4.452.13.2021.MKo.3.IRE-02194-I z dnia 29.10.2021 r. (data wpływu 04.11.2021 r.), zm. pismem znak IRRK2/10/11/2233.01.01.2025.IRE-02194-I z dnia 31.01.2025 r. w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Poprawa przepustowości na linii nr 213 Reda-Hel – odcinek 1 Reda - Władysławowo Port” o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla niżej wymienionego przedsięwzięcia, a także działając w oparciu o:

1. Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn.: „**Poprawa przepustowości na linii nr 213 Reda-Hel – odcinek 1 Reda - Władysławowo Port**”, oprac. przez zespół autorów pod kier. Pani Joanny Borzuchowskiej, Multiconsult Polska Sp. z o.o., dat. 28.01.2025 r., wersja dokumentu: 4735-200, zwany dalej „raportem ooś” wraz z Aneks nr 1 dat. 05.06.2025 r.;
2. Opinię Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, który w piśmie znak GD.ZZŚ.435.184.2021.NJ.1 z dnia 21.12.2021 r. wyraził opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia (data wpływu 22.12.2021 r.) oraz uzgodnił warunki realizacji ww. inwestycji pismem znak G.RZŚ.4900.64.2025.MBC.2 z dnia 20.08.2025 r.;

3. Opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Pucku, który w piśmie znak SE.ZNS/4911/116/NK/21 z dnia 26.11.2021 r. wyraził opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla nw. przedsięwzięcia (wpływ 06.12.2021 r.), podtrzymaną pismem znak ZNS.9022.642.2025.NK.1 z dnia 01.07.2025 r. (data wpływu 02.07.2025 r.);
4. Wnioski i uwagi zgłoszone w toku postępowania

po przeprowadzeniu oceny oddziaływania na środowisko,

o r z e k a m

- I. Określić dla przedsięwzięcia pn.: „**Poprawa przepustowości na linii nr 213 Reda-Hel – odcinek 1 Reda - Władysławowo Port**”, realizowanego wg. Wariantu W4, na działkach o numerach ewidencyjnych wymienionych w Załączniku nr 1 do nin. decyzji, następujące środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Głównym celem projektu jest poprawa przepustowości linii nr 213 na odcinku Reda – Władysławowo Port (na odcinku km 0+749 do km 28+700). Łączna długość odcinka wynosi 29+449 km. Linia kolejowa objęta przedsięwzięciem zlokalizowana jest w całości na terenie województwa pomorskiego i przebiega przez następujące obszary gmin:

GMINA		Kilometraż LK 213 w zasięgu przestrzennym danej gminy
Nazwa gminy	Rodzaj gminy	
Reda	miejska	0+749 – 5+720
Puck	wiejska	5+720 – 14+680 oraz 18+070 – 24+100
Miasto Puck	miejska	14+680 – 18+070
Władysławowo	miejsko-wiejska	24+100 – 28+700

Źródło: raport oos

Szacuje się, że powierzchnia przekształcenia terenu (trwałego i tymczasowego) w związku z realizacją przedsięwzięcia wyniesie maksymalnie ok. 102 ha. Obecnie teren kolejowy na odcinku Reda-Władysławowo Port LK 213 zajmuje powierzchnię około 68 ha. Obszar robót będzie obejmował przede wszystkim obecnie zajmowany teren, na którym od wielu lat istnieje i funkcjonuje infrastruktura kolejowa. Przedsięwzięcie zakłada również zajęcie nowego terenu i wykup gruntów w związku z: budową nowych obiektów obsługi podróźnych, projektowanym przebiegiem osi torowiska, dobudową drugiego toru, korektą przebiegów rowów odwodnieniowych, projektowanymi skarpami oraz przebudową przejazdów kolejowo - drogowych. Teren ten zostanie trwale zajęty pod infrastrukturę kolejową i będzie użytkowany w fazie użytkowania przedsięwzięcia.

W ramach przygotowania Inwestycji konieczna będzie wycinka drzew i krzewów. Łącznie z planowaną potencjalną wycinką zagrożona jest powierzchnia ok. 2,8 ha oraz 346 pojedynczych osobników drzew i krzewów. Całkowita liczba drzew przeznaczonych do potencjalnego usunięcia wynosi szacunkowo ok. 500 – 1000 szt.

Realizacja przewidywanego zakresu prac będzie wiązała się z potrzebą zastosowania typowych technologii dla zakresu prac związanych z rozbiórką, przebudową i budową, do których można zaliczyć m.in.: dowieszenie nowego materiału (szyny i podkłady) na miejsce montażu, przy wykorzystaniu głównie transportu kolejowego, demontaż toru (szyn i podkładów), usunięcie warstwy zanieczyszczonego ziemią tłucznia, wykonanie koryta pod tor, z wywiezieniem nadmiaru gruntu, ułożenie warstwy ochronnej i geowłókniny, ułożenie warstwy nowego tłucznia, montaż toru, podbicie toru wraz z uzupełnieniem warstwy tłucznia.

Planowane do realizacji prace spowodują polepszenie parametrów technicznych, poprawę jakości usług kolejowych. Przełoży się to na skrócenie czasu podróży, zwiększenie przepustowości linii kolejowej oraz poprawę wykorzystania transportu kolejowego szczególnie w przewozach pasażerskich w sezonie wakacyjnym.

W zakresie branży torowej przewidziano następujący zakres prac:

- budowa mijanek, przystanków osobowych, dodatkowych peronów;
- modernizacja nawierzchni na wytypowanych lokalizacjach na odcinku Reda – Władysławowo Port;
- budowa i wymiana rozjazdów;
- budowa torów postojowych na stacji Władysławowo Port;
- budowa drugiego toru na odcinkach linii: Reda Ciechocino – Puck i Swarzewo - Władysławowo Port;
- korekta geometrii układu torowego dla uzyskania stabilniejszego profilu prędkości;
- prace podtorzowe w lokalizacjach wymiany nawierzchni, budowa odwodnienia (rowy i drenaże rurowe).

Docelowe parametry to m.in.:

- Kod ruchu wg TSI: P5;
- Maksymalna prędkość jazdy pociągów pasażerskich: 120 km/h;

Dla zapewnienia odpływu wód opadowych i roztopowych z nawierzchni torowej, torowisko projektuje się z pochyleniem poprzecznym o wartości od 3% do 5%.

Na szlakach we wszystkich przekopach i przy nasypach o wysokości do 0,6 m oraz przy nasypach wyższych, gdzie istnieje konieczność przeprowadzenia wody napływającej, odprowadzenie wody zapewnione będzie poprzez budowę rowów bocznych ziemnych lub umocnionych. W pozostałych miejscach przy nasypach o wysokości ponad 0,6 m nie przewiduje się budowy rowów. Na stacjach odprowadzenie wody zapewnione będzie głównie poprzez budowę sieci odwodnienia wgłębnego w postaci drenaży i drenokolektorów, którymi woda spływać będzie do odbiorników za pomocą zbieraczy. Na system odwodnienia przedmiotowego odcinka składają się również rowy istniejące. Z uwagi na fakt, iż znaczna część rowów jest zarośnięta przez drzewa i krzewy, będą one udrożnione, oczyszczone i wyprofilowane.

W zakresie obiektów obsługi podróżnych planuje się przebudowę, wydłużenie krawędzi peronowych, prace remontowe, rozbiórkowe, a także budowę dodatkowych peronów oraz budowę nowych przystanków osobowych. W projekcie przewiduje się rozbiórkę wyposażenia w zakresie obiektów małej architektury, oznakowania stałego i zamontowanie obiektów zgodnych z obecnymi normami, uzupełnionymi o oznakowania dla osób niedowidzących.

Wzdłuż przedmiotowej linii kolejowej planuje się budowę nowych przystanków osobowych o roboczych nazwach:

- P.O. Reda Ciechocino (ok. km 2+621) – budowa nowego przystanku osobowego, w postaci dwóch peronów jednokrawędziowych o długości 225 m, z małą architekturą i oznakowaniem stałym zgodnym z obowiązującymi normami;
- P.O. Smolno (ok. km 9+762) – budowa nowego przystanku osobowego, w postaci dwóch peronów jednokrawędziowych o długości 225 m, z małą architekturą i oznakowaniem stałym zgodnym z obowiązującymi normami;
- P.O. Władysławowo Południe (ok. km 25+049) – budowa nowego przystanku w postaci peronu dwukrawędziowego o długości 225 m wraz z obiektami małej architektury i oznakowaniem stałym według obowiązujących norm.

W zakresie obiektów kubaturowych, dla budynków, będących we władaniu PKP PLK, i nie wykorzystywanych na potrzeby ruchu kolejowego, nie planuje się zmiany aktualnej funkcji.

Z uwagi na kolizję z planowaną inwestycją przewiduje się rozbiórkę budynku gospodarczego na terenie kolejowym (stacja Władysławowo Port) w km 28,090 oraz obiektu handlowego (typu hangar/namiot) na stacji Władysławowo w miejscu planowanego LCS w km 26,800.

W ramach projektu, na podstawie projektowanego nowego systemu zdalnego sterowania, planuje się następujące nowe obiekty:

Lp	Lokalizacja/stacja/przystanek osobowy/posterunek odgałęźny	Obiekt(y)	KM orientacyjne	Szacowana powierzchnia
1	Władysławowo	Nowy budynek LCS	26+800	ok. 450 m ²
2	Reda Ciechocino	Zestaw kontenerów na urządzenia	1+740	-
3	Mrzezino	Zestaw kontenerów na urządzenia z pomieszczeniem socjalnym + wc	8+890	-
4	Puck	Nastawnia z lokalnym stanowiskiem do sterowania	16+045	ok. 110 m ²
5	Swarzewo	Zestaw kontenerów na urządzenia	20+180	-

W zakresie prac na obiektach inżynieryjnych przewiduje się:

- zabezpieczenie antykorozyjne konstrukcji stalowych mostów stalowych w km 1,470 i 18,059,
- remont dla przepustów istniejących w stanie dostatecznym, spełniających w pełni przepisy pod względem nośności i skrajni oraz parametrów technicznych,
- przebudowę obiektów w celu dostosowania ich do nośności wg aktualnych przepisów, z uwzględnieniem współczynnika klasyfikacji obciążeń $\alpha = 1,10$; do wymaganej skrajni GPL-2, parametrów użytkowych i strefy bezpiecznej, uzyskanie minimalnego światła dla wszystkich przepustów 1,2 m zgodnie z ID-2 (światło obiektu zostanie zweryfikowane po wykonaniu obliczeń hydrauliczno- hydrologicznych na etapie projektu budowlanego),
- likwidację obiektów, które w związku ze zmianami terenowymi straciły swoją funkcję,
- budowę 2 przejść pod torami w związku z likwidacją dwóch przejść w poziomie szyn w mieście Władysławowo,
- możliwa jest w uzgodnieniu z UM Władysławowo budowa przejścia pod torami w rejonie peronów st. Władysławowo,
- budowę wiaduktów kolejowych w ramach budowy bezkolizyjnego skrzyżowania w miejscowości Puck i Władysławowo.

W ramach projektu przewiduje się również przebudowę istniejących oraz budowę nowych przejazdów kolejowo-drogowych w dostosowaniu do projektowanych zmian w układzie torowym linii kolejowej oraz projektowanych peronów. Planowane przebudowy obejmują budowę dojeżdż do przejść i peronów z montażem labiryntów tam, gdzie nie wymaga się zabezpieczeń aktywnych, zabudowę nawierzchni przejazdowych oraz wymianę nawierzchni dojazdowych asfaltowych i gruntowych ulepszonych. Poza pracami w rejonie przejazdów kolejowo-drogowych przewiduje się budowę dróg dojazdowych do nowego przejazdu.

W ramach projektu planuje się przebudowę licznych skrzyżowań kolejowo-drogowych i przejść przez tory/dojeżdż na perony. W zależności od lokalizacji i rodzaju skrzyżowania czy przejścia planuje się m.in.: budowę nowej nawierzchni na międzytorzu, zabudowę nowej nawierzchni przejazdowej, wymianę nawierzchni dojazdowej - nawierzchnia asfaltowa oraz zabudowę nawierzchni dojeżdż do peronów, a także instalację zabezpieczeń aktywnych.

Planuje się także prace w zakresie:

- urządzeń SRK t.j. m.in.: zabudowa nowych urządzeń SRK w dedykowanych kontenerach, budowa nowych przekaźnikowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym z nakładką komputerową, budowa nowego systemu urządzeń zasilania na posterunku ruchu dostosowanego do wymagań systemu sterowania urządzeń, budowa obiektu nowej nastawni z LCS we Władysławowie i w Pucku;
- sieci trakcyjnej t.j.: przebudowa istniejącej sieci trakcyjnej C95-C na stacji Reda, przebudowa podstacji na stacji Reda, budowa podstacji w lokalizacjach Puck i Władysławowo Port, budowa nowych konstrukcji wsporczych na fundamentach palowych, budowa sieci jezdnej typu YC150-2CS150 w torach szlakowych oraz głównych zasadniczych na stacjach, budowa sieci jezdnej typu C120-2C w torach głównych dodatkowych: Reda Rekowo, Puck, Swarzewo, budowa sieci jezdnej typu C95-C w torach bocznych Puck, budowa ochrony przeciwporażeniowej sieci trakcyjnej (uszynienie grupowe otwarte), budowa systemu sterowania odłącznikami sieci trakcyjnej;
- elektroenergetyki do 1 kV t.j.: przebudowa oświetlenia na przejazdach, budowa zasilania dla urządzeń przejazdowych srk na przejazdach, budowa zasilania dla urządzeń przejazdowych TT na przejazdach, rozbiórka istniejącego oświetlenia peronu na stacjach, budowa zasilania podstawowego i rezerwowego dla nowej nastawni na st. Władysławowo, budowa oświetlenia terenów przyległych do budynku nastawni i dróg dojścia, budowa zasilania dla urządzeń SRK, budowa nowego oświetlenia peronu i dróg dojścia na stacjach i przystankach osobowych, budowa zasilania dla urządzeń peronowych na stacjach i przystankach osobowych, budowa nowego oświetlenia na międzytorzach, budowa nowych urządzeń EOR i nowego oświetlenia dla wybudowanych rozjazdów w branży torowej;
- telekomunikacji t.i. m.in.: budowa nowych sieci kablowych, budowa kanalizacji kablowych, budowa nowych urządzeń systemu przewodowej łączności kolejowej w nowym budynku LCS na stacji Władysławowo oraz w nowych budynkach nastawni na stacji Puck, budowa modułów wyniesionych urządzeń systemu przewodowej łączności kolejowej w kontenerach, przebudowa kolizji istniejących sieci telekomunikacyjnych będących własnością PKP PLK S.A. oraz sieci telekomunikacyjnych obcych / zewnętrznych operatorów.

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

2.1 na etapie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia:

2.1.1. Zaplecza budowy (np. bazy sprzętowo - materiałowe, miejsca magazynowania odpadów) oraz drogi technologiczne zorganizować:

- a) poza dolinami cieków oraz poza terenami w pasie o szerokości min. 50 m od linii brzegowych rzek, z wyjątkiem mostów i budowli hydrotechnicznych,
- b) poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią,
- c) poza terenami ujęć wód t.j. poza km 14+360, 0+150 i 27+630 oraz poza terenem ochrony pośredniej ujęcia wód podziemnych w Pucku w km od 14+700 do 15+300 oraz poza terenem ścisłej ochrony wód podziemnych w Pucku w km od 15+100 do 15+250,
- d) poza terenami podmokłymi, obszarami wodno-błotnymi, zatorzionymi obniżeniami terenu i systemami melioracyjnymi;

- e) siedliskami przyrodniczymi i siedliskami gatunków, będących przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032;
 - f) poza stanowiskami cennych gatunków roślin, grzybów i porostów;
 - g) poza obszarami chronionymi akustycznie;
 - h) poza obszarami obiektów zabytkowych, stanowisk archeologicznych etc.;
 - i) na terenach kolejowych lub przekształconych antropogenicznie, a jeżeli nie będzie to możliwe na innych odpowiednio zabezpieczonych gruntach przed zanieczyszczeniami.
- 2.1.2 Wszelkie sypkie materiały (np. kruszywo czy ziemia z wykopów) magazynować w wyznaczonych miejscach zaplecza budowy, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków/ rowów melioracyjnych lub systemów odwodnienia na skutek odpływu wód opadowych.
- 2.1.3 Wierzchnią warstwę gleby, zdjętą w początkowej fazie prac ziemnych z pasa robót budowlanych, składować poza miejscami występowania siedlisk przyrodniczych i gatunków, będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000.
- 2.1.1. Podczas transportu mas ziemnych oraz surowców mogących powodować pylenie w okresach suchych i wietrznych stosować przykrycia zabezpieczające przed pyleniem.
- 2.1.2. Utrzymywać drogi dojazdowe do terenu budowy w czystości (np. poprzez zmywanie na mokro, zamiatanie).
- 2.1.3. Tankowanie maszyn i pojazdów pracujących na terenie planowanego przedsięwzięcia prowadzić na utwardzonym podłożu (np. płyty betonowe).
- 2.1.4. Ewentualne (awaryjne) wycieki substancji ropopochodnych punktowo neutralizować przy użyciu odpowiednich sorbentów, a zebrany zanieczyszczony grunt traktować jako odpad niebezpieczny, który należy magazynować na nieprzepuszczalnym podłożu w sposób zabezpieczający przed powstawaniem odcieków np. zabezpieczony folią i przekazywany uprawnionym odbiorcom tego rodzaju odpadów.
- 2.1.5. Prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystaniem ciężkiego sprzętu/transportu) w sąsiedztwie oraz na terenie podlegającym ochronie akustycznej prowadzić w godzinach dziennych t.j. 6:00-22:00, z wyłączeniem okresu niedziel oraz dni świątecznych. Możliwe jest prowadzenie prac przez całą dobę, jeśli wynika to ze specyfiki procesu technologicznego,
- 2.1.6. Ograniczyć stosowanie urządzeń wibracyjnych o wysokich częstotliwościach drgań w miejscach, gdzie zabudowa zlokalizowana jest w odległości mniejszej niż 20 m od planowanego źródła drgań technologicznych;
- 2.1.7. W trakcie robót mogących stanowić źródło oddziaływań w zakresie dźwięku i wibracji na bieżąco kontrolować ich zasięg i w razie wystąpienia skutków niepożądanych, natychmiast wstrzymać roboty i podjąć adekwatne środki zaradcze wskazane w pkt 2.1.8.;
- 2.1.8. Na etapie realizacji kontrola wpływu drgań winna obejmować:
- a) wykonanie inwentaryzacji fotograficznej stanu elewacji i wewnętrznej części budynków i obiektów usytuowanych w najbliższym sąsiedztwie projektowanej inwestycji, bezpośrednio przed rozpoczęciem prac rozbiórkowych i budowlanych,
 - b) założenie na istniejące zarysowania lub pęknięcia plomb wraz z ich zinwentaryzowaniem,
 - c) zamontowanie reperów i wibrografów w charakterystycznych miejscach w najbliższych budynkach i obiektach (ściany, stropy itp.) wraz z obowiązkowym prowadzeniem dziennika pomiarów ewentualnych drgań i osiadań;

- 2.1.9. Przed rozpoczęciem prac budowlanych przeprowadzić inwentaryzację stanu technicznego budynków (w tym zabytkowych) znajdujących się w odległości do 50 m od obszaru prac budowlanych, stanowiącą podstawę do weryfikacji ewentualnych uszkodzeń powstałych w wyniku realizacji zamierzenia.
- 2.1.10. Odpady, do których w przypadku kolei należą głównie: złom, tłuczeń kolejowy, drewniane podkłady zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi oraz gruz, beton i odpady materiałów ceramicznych, gromadzić selektywnie w miejscu do tego wyznaczonym, w sposób zabezpieczający przed niekontrolowanym uwalnianiem zanieczyszczeń do środowiska gruntowo – wodnego.
- 2.1.11. Prace na odcinku gdzie inwestycja przecina ciek wodny prowadzić z zastosowaniem rozwiązań technicznych i organizacyjnych zabezpieczających przed niszczeniem brzegów, zwężeniem koryta, ograniczeniem swobodnego przepływu wód, zasypywaniem cieku oraz przedostaniem się substancji chemicznych odpadów i makrozawiesin do wód powierzchniowych, np. poprzez wygrodenienie przegrodami przeciwmulowymi/płótkami z geowłókniny, zastosowanie mat, folii zabezpieczających i siatek lub prowadzenie prac z brzegu cieku.
- 2.1.12. Podczas prowadzenia prac pod obiektami mostowymi zastosować zabezpieczenie koryta cieku wodnego np. w postaci siatki podwieszanej pod obiektem przed przedostaniem się do wody fragmentów materiałów budowlanych.
- 2.1.13. Do umocnień dna i brzegów cieków stosować materiały naturalne np. głązy, kamień, żwir, faszyna, tam gdzie tylko pozwala na to reżim technologiczny.
- 2.1.14. W trakcie prowadzenia robót w obrębie cieku zapewnić swobodny przepływ wody w rzece.
- 2.1.15. Przy pracach związanych z przebudową, budową lub remontem mostów oraz pracach związanych z budową/przebudową przepustów zachować niezmienny przekrój poprzeczny i podłużny koryt cieków.
- 2.1.16. Zapewnić drożność rowów odwodnieniowych oraz innych elementów odwodnienia;
- 2.1.17. Przed rozpoczęciem budowy, zabezpieczyć, pod nadzorem przyrodniczym płyty n.w. siedlisk nieprzeznaczonych do wycinki, a przylegających do terenu prac budowlanych, poprzez wygrodenienie w widoczny sposób np. poprzez opalikowanie od strony torowiska, a w sytuacji ryzyka ich zniszczenia wstrzymać roboty do czasu uzyskania decyzji derogacyjnych, zgodnie z obowiązującymi przepisami:

Id	Typ siedliska przyrodniczego	Lokalizacja (kilometraż, minimalna odległość od linii, strona: L-lewa, P-prawa)
2	9130 Żyzna buczyna niżowa (<i>Galio odorati-Fagetum</i>)	ok. km 6+236, 17 m, L
3	9160 Grąd subatlantycki (<i>Stellario-Carpinetum</i>)	ok. km 7+712, 21 m, P
4	9110 Kwaśna buczyna niżowa (<i>Luzulo pilosae-Fagetum</i>)	ok. km 7+814, 3 m, L,P
5	9160 Grąd subatlantycki (<i>Stellario-Carpinetum</i>)	ok. km 7+928, 13 m, L

- 2.1.18. Zabezpieczyć siedliska wodne, t.j. w pobliżu rzeki Gizdepki na 10+305 km analizowanej linii kolejowej, Kanału Żelistrzewo na 12+208 km oraz rzeki Płutnicy na 18+061 km poprzez wygrodenienie pod nadzorem przyrodniczym w widoczny sposób np. poprzez opalikowanie od strony torowiska wraz z określeniem jego granic poza którymi nie będzie można prowadzić prac budowlanych, a także poprzez nie lokowanie tu składowisk materiałów i maszyn budowlanych, miejsc magazynowania odpadów oraz zaplecza budowy. Nie prowadzić prac budowlanych w pobliżu ww. siedlisk w czasie obfitych opadów deszczu.
- 2.1.19. W celu zminimalizowania oddziaływania na ichtiofaunę rzeki Reda:

- a) nie prowadzić prac budowlanych w obrębie koryta rzeki w okresie od października do maja,
 - b) w przypadku konieczności ingerencji w brzeg (np. umocnienie), należy pod nadzorem ichtiologa pozostawić w korycie rzeczonym przeszkody (kamienie, głazy, kołki, itp.), powodujące załamywanie nurtu, mające na celu ułatwienie pokonywania nurtu przez ryby wędrujące na tarliska;
 - c) podczas prowadzenia prac w pobliżu cieku nie oświetlać bezpośrednio powierzchni wody.
- 2.1.20. Przed rozpoczęciem budowy, pod nadzorem herpetologicznym, dokonać oceny terenu budowy pod kątem występowania miejsc wrażliwych ze względu na możliwość obecności płazów i gadów oraz zabezpieczyć miejsca migracji płazów i gadów oraz obszary przylegające do kluczowych miejsc ich występowania szczelnym płótkiem o wysokości min. 50 cm wykonanym z folii lub agrotkaniny, uniemożliwiającymi wejście zwierząt na plac budowy oraz drogi dojazdowe; ogrodzenie wkopać w grunt na głębokość 10 cm. Potencjalne siedliska gadów w trakcie przygotowywania placu budowy przy linii kolejowej oczyścić z wszelkich składowanych elementów, tak pochodzenia naturalnego (gałęzie), jak i antropogenicznego (gruz, worki z odpadami), mogących stanowić miejsca schronienia dla tych zwierząt.
- 2.1.21. Teren budowy znajdujący się w rejonie potencjalnego występowania płazów stwierdzonych na podstawie inwentaryzacji przyrodniczej i wytypowanych przez nadzór przyrodniczy (w tym w szczególności w miejscu przewidzianego odcinka dwutorowego (Reda Ciechocino-Puck), poddawać regularnym kontrolom w trakcie całego okresu aktywności gatunków płazów (tj. w okresie od 15 lutego do 15 listopada). W okresie wiosennych i jesiennych migracji, tj. od 1 marca do 15 maja oraz od 15 sierpnia do 15 października miejsca mogące stanowić pułapki dla płazów (w tym wykopy, zastoiska wodne, koleiny) kontrolować dwa razy dziennie (rano i wieczorem), w pozostałym okresie (tj. od 15 lutego do 1 marca, od 15 maja do 15 sierpnia oraz od 15 października do 15 listopada) raz dziennie. Osobniki gatunków płazów i gadów będące w kolizji z planowaną inwestycją, przed rozpoczęciem prac odłowić i przenieść na stanowiska zastępcze poza granicami terenu inwestycyjnego z uwzględnieniem wymagań siedliskowych tych gatunków. Ww. czynności prowadzić pod bezpośrednim nadzorem specjalisty herpetologa. Wyniki nadzoru odpowiednio udokumentować wpisem do protokołu z nadzoru przyrodniczego.
- 2.1.22. Każdorazowo przed rozpoczęciem prac przeprowadzać przeglądy placu budowy pod kątem występowania uwięzionych w wykopach zwierząt, które należy odławiać przy pomocy siatek lub podbieraków i przenieść poza teren inwestycji, przy czym ostatnią kontrolę obecności zwierząt w wykopach przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów lub ich wypełnieniem materiałami budowlanymi. Przenoszenie prowadzić pod nadzorem przyrodniczym.
- 2.1.23. Prace budowlane, w tym rozbiórkowe, prowadzić etapowo, na krótkich odcinkach, w celu uniknięcia kumulacji oddziaływań oraz minimalizacji bariery migracyjnej zwierząt;
- 2.1.24. Wycinkę drzew i krzewów (w tym stanowiących potencjalne miejsca występowania letnich schronień lub kolonii rozrodczych nietoperzy oraz gniazd ptaków), kolidujących z realizacją planowanego przedsięwzięcia przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków oraz po opuszczeniu kolonii rozrodczych i zgrupowań przez nietoperze, przypadającym w terminie od 1 marca do 15 października. Dopuszcza się przeprowadzenie wycinki w ww. okresie, lecz po uprzednim potwierdzeniu przez specjalistę ornitologa braku lęgów ptaków oraz przez specjalistę chiropterologa kolonii nietoperzy, co należy potwierdzić odpowiednim wpisem do protokołu z nadzoru przyrodniczego. Kontrolę zajęcia siedlisk przeprowadzić nie wcześniej niż 2-3 dni przed wycięciem danego okazu. W przypadku

- wykrycia lęgów gatunków chronionych zaprzestać wycinki do czasu stwierdzenia przez nadzór przyrodniczy takiej możliwości.
- 2.1.25. Drzewa i krzewy, nieprzeznaczone do wycinki, istniejące w obrębie prowadzonych prac, zabezpieczyć poprzez:
- odeszkowanie lub owinięcie pnia materiałami jutowymi, matami słomianymi do wysokości nie mniej niż 150 cm; dolna część desek powinna opierać się na podłożu, a nie na pniu czy przyporach korzeniowych; oszalowanie deskowe należy opasać taśmą bądź drutem, deski powinny ściśle przylegać do pnia; wykluczone jest przybijanie desek do pnia drzewa za pomocą gwoździ; ewentualne obłamania gałęzi natychmiast przycinać i miejsca uszkodzone zabezpieczać środkami zapobiegającymi rozwojowi patogenów;
 - ręczne prowadzenie prac w obrębie bryły korzeniowej drzewa;
 - podlewanie w okresie długotrwałej suszy lub podczas prac budowlanych polegających na głębokich wykopach, mogących powodować przesuszenie korzeni.
- 2.1.26. W czasie wykonywania prac ziemnych w bezpośrednim sąsiedztwie drzew o rozmiarach pomnikowych, zabezpieczyć je odpowiednio przed rozpoczęciem prac pod nadzorem dendrologa, np. poprzez oszalowanie pni deskami lub obłożenie matami ze słomy. Deski lub maty powinny przylegać do pnia jak największą powierzchnią. Ich wysokość winna wynosić 1 – 2 m (w zależności od parametrów zabezpieczanego drzewa), najlepiej by sięgały pierwszych gałęzi bocznych. Deski i maty należy zamocować za pomocą opaski z drutu lub taśmą. Opaski stosować minimum trzy na pniu, co 0,4 – 0,6 m. W miejscu, gdzie płaszczyzna desek nie przylega do pnia, powstałą przestrzeń między pniem, a deskami należy wypełnić np. zużytymi oponami. Dolna część zabezpieczenia powinna być obsypana ziemią. Nie należy obsypywać ziemią pni drzew ponad szyjkę korzeniową (maksymalnie 0,2 – 0,3 m ponad pierwotny poziom terenu). Po zakończeniu robót wykonać demontaż zabezpieczeń.
- 2.1.27. Skrzynki dla nietoperzy, umieszczone na drzewach przeznaczonych do wycinki, przewiesić poza obszar budowy pod nadzorem chiropterologa, poza okresem ich wykorzystania - od października do marca.
- 2.1.28. Prace w promieniu 50 m od zimowisk nietoperzy zlokalizowanych w przepustach pod torami na km 0+147 oraz 8+223 prowadzić poza okresem od października do kwietnia oraz pod nadzorem chiropterologa.
- 2.1.29. Nowe lub remontowane przepusty wyposażyć pod nadzorem chiropterologa w cegły dziurawki (co najmniej 4) lub inne elementy pełniące funkcje mikroukryć dla nietoperzy zamontowane do stropu przepustu, w najlepiej izolowanym jego fragmencie.
- 2.1.30. Gniazda mrówki rudnicy *Formica sp.* znajdujące się do piętnastu metrów od linii kolejowej nr 213 jako narażone na uszkodzenia podczas realizowanych prac wygrodzić przez nadzór przyrodniczy. Na ogrodzeniu należy umieścić elementy odblaskowe – tak, aby każdy pracujący na budowie był w stanie zlokalizować gniazdo mrówek z odległości kilkunastu metrów.
- 2.1.31. W przypadku przenoszenia mrowisk zlokalizowanych w km 3+916; km 7+196; km 7+478, czynności te prowadzić przy temperaturze powietrza w ciągu dnia nie niższej niż 10°C. Działania prowadzić w godzinach porannych. Przenosić część podziemną i nadziemną mrowiska z uwzględnieniem właściwej orientacji w miejscu przeniesienia (tj. orientacja mrowiska góra-dół). Przenoszenie prowadzić pod nadzorem entomologa. Podejmowane działania potwierdzać wpisem w dokumentacji np. wpisem do protokołu z nadzoru przyrodniczego.
- 2.1.32. Stanowisko kukułki szerokolistnej *Dactylorhiza majalis* zlokalizowane w km ok. 20+022, 32 m, L, przenieść pod nadzorem botanika w najbliższej położone siedlisko o takich samych lub zbliżonych warunkach siedliskowych (najlepszym do tego miejscem będzie

ten sam płat łukowy, w miejsce bardziej oddalone od torów kolejowych – min. 100 m w kierunku zachodnim od obecnego stanowiska gatunku). Podejmowane działania potwierdzać wpisem w dokumentacji np. wpisem do protokołu z nadzoru przyrodniczego.

2.1.33. Wygrodzić od strony torowiska przez nadzór przyrodniczy następujące stanowiska gatunków grzybów:

Lp.	Nazwa gatunkowa	Lokalizacja (kilometraż, odległość od linii / miejsca kolizji, strona L-lewa, P-prawa)
1	Odnożyca opylona <i>Ramalina pollinaria</i>	ok. km 5+361, 6 m, P
2	Odnożyca opylona <i>Ramalina pollinaria</i>	ok. km 5+179, 8 m, P
3	Odnożyca kępkowa <i>Ramalina fastigiata</i>	ok. km 14+673, 8 m, P

2.1.34. Inwestycję realizować pod nadzorem przyrodniczym, w tym botanika, dendrologa, herpetologa, ornitologa, chiropterologa, ichtiologa, entomologa.

Nadzór przyrodniczy powinien obejmować w szczególności:

- a) bieżącą kontrolę terenu robót, w tym zbiorników wodnych, zastoisk pod kątem występowania gatunków chronionych i podejmowanie koniecznych działań minimalizujących, w tym odławianie, a także przenoszenie osobników poza zasięg robót. Teren budowy musi być poddawany przez nadzór przyrodniczy (specjalista herpetolog) regularnym kontrolom w trakcie całego okresu aktywności gatunków płazów (tj. w okresie od 15 lutego do 15 listopada). W okresie wiosennych i jesiennych migracji, tj. od 1 marca do 15 maja oraz od 15 sierpnia do 15 października miejsca mogące stanowić pułapki dla płazów (w tym wykopy, zastoiska wodne, koleiny) muszą być kontrolowane dwa razy dziennie (rano i wieczorem), w pozostałym okresie (tj. od 15 lutego do 1 marca, od 15 maja do 15 sierpnia oraz od 15 października do 15 listopada) raz dziennie. W przypadku stwierdzenia obecności płazów, osobniki przenieść pod nadzorem przyrodniczym do odpowiedniego dla danego gatunku siedliska zlokalizowanego poza zasięgiem oddziaływania inwestycji;
- b) kontrole wykopów pod kątem obecności małych zwierząt, bezpośrednio przed zasypaniem wykopów;
- c) kontrole obiektów, zarówno budowlanych, jak też inżynierskich, przeznaczonych do przebudowy lub rozbiórki, pod kątem zasiedlenia przez gatunki chronione, w tym ptaki i nietoperze;
- d) kontrole zasiedlenia zadrzewień przewidzianych do wycinki pod kątem zasiedlenia przez gatunki chronione, w tym ptaki i nietoperze;
- e) kontrole zabezpieczania drzew nieprzeznaczonych do wycinki;
- f) kontrole zgodności nasadzeń z lokalnymi warunkami siedliskowymi;
- g) nadzór nad sposobem zabezpieczania oraz przenoszenia stanowisk cennych gatunków chronionych;
- h) wskazania ochronne w trakcie realizacji prac,
- i) nadzór nad wykonaniem oraz stanem i lokalizacją tymczasowych ogrodzeń ochronnych uniemożliwiających dostanie się płazów na plac budowy,
- j) nadzór sposobu i zakresu podejmowanych prac w zasięgu cennych siedlisk przyrodniczych oraz zabezpieczenia płatów ww. siedlisk i stanowisk chronionych gatunków roślin i grzybów;
- k) nadzór ichtiologiczny w zasięgu cieków;
- l) szkolenia dla pracowników nadzorujących budowę,
- m) nadzór nad wykonywaniem zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w zakresie przestrzegania ustawy o ochronie przyrody.

2.1.35. W ramach rekompensaty za wycinkę drzew i krzewów wykonać nasadzenia zastępcze drzew i krzewów w proporcji nie mniejszej niż 1:1 (w przypadku drzew o rozmiarach

pomnikowych w proporcji nie mniejszej niż 3:1). Nasadzenia zlokalizować wzdłuż projektowanej inwestycji i/lub na terenach wytypowanych działek gminnych. Wykorzystać drzewa rodzimych gatunków lub z gatunków usuwanych - o ile nie stanowią one gatunków obcego pochodzenia, w szczególności inwazyjnych gatunków obcych oraz odmian ozdobnych. Nasadzenia muszą stanowić materiał szkółkarski dobrej jakości, bez widocznych wad, z wyraźnie wykształconym głównym przewodnikiem oraz posiadać zakryty system korzeniowy. Rośliny zastępcze sadzić w miejscach spełniających warunki siedliskowe (świetlne oraz glebowe) odpowiednie dla przedmiotowych gatunków. Nasadzenia zastępcze wykonać w sposób umożliwiający przetrwanie nasadzonych drzew i krzewów, wczesną wiosną (przed rozpoczęciem okresu wegetacyjnego) lub jesienią, zgodnie ze Europejskimi Standardami Arborystycznymi w zakresie sadzenia drzew.

2.2 na etapie eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia:

- 2.2.1. Do czyszczenia torowiska stosować środki ochrony roślin dopuszczone do stosowania;
- 2.2.2. Przeprowadzać, w ramach utrzymania linii będzie kontrole stanu jakości połączeń ekranów akustycznych, w tym ich pokrycia roślinnością w miesiącach marzec-kwiecień i wrzesień-październik, t.j. podczas szczytu migracji sezonowej ptaków.

2.3 na etapie likwidacji przedmiotowego przedsięwzięcia:

- 2.3.1 Ekipę rozbiórkową wyposażyć w sorbenty umożliwiające neutralizację ewentualnych wycieków ropopochodnych z pojazdów.
- 2.3.2 Prace rozbiórkowe wykonywać wyłącznie w porze dziennej.
- 2.3.3 W porze suchej ograniczyć emisję pyłu poprzez zwilżanie nawierzchni terenu rozbiórki.
- 2.3.4 Prace rozbiórkowe monitorować w zakresie przestrzegania zasad ochrony środowiska oraz prowadzenia dokumentacji zapewniającej kontrolę i inwentaryzację powstających odpadów.
- 2.3.5 Place budowy oświetlać w stopniu ograniczonym do minimum, stosując skupioną wiązkę światła skierowaną w dół w celu ograniczenia wpływu na nietoperze.
- 2.3.6 W celu zapewnienia drożności korytarzy ekologicznych, prace prowadzić etapowo, unikać oświetlania placu rozbiórki oraz zwracać szczególną uwagę na likwidację potencjalnych pułapek, takich jak pozostawione studnie drenażowe czy głębokie wykopy; teren oczyścić i zniwelować, aby nie stanowił fizycznej ani krajobrazowej bariery w migracji zwierzyzny.

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

- 3.3.1 Zaprojektować na odcinku km 17+500 – 19+800, w celu ochrony ornitofauny stanowiącej przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, osłony izolatorów na słupach lub osłony izolatorów stojących do użytku zewnętrznego lub rurowe osłony izolatorów o długości nie mniejszej niż 60 cm.
- 3.3.2 Uwzględnić przy projektowaniu, w celu minimalizowania oddziaływania na ssaki ziemnowodne t.j. wydra, zasadę pozostawienia maksymalnie nieprzekształconego koryta oraz brzegów cieków (dot. rzeki Reda, Płutnica oraz Gizdepka) a także nie tworzenia brzegów sztucznie umocnionych o pionowym lub stromym nachyleniu brzegu w okolicach mostów, przepustów etc.
- 3.3.3 Zaprojektować system odwodnienia linii kolejowej w pobliżu rzeki Gizdepki na 10+305 km analizowanej linii kolejowej, Kanału Żelistrzewo na 12+208 km oraz rzeki Płutnicy na 18+061 km z uwzględnieniem zachowania aktualnych przepływów cieków.
- 3.3.4 Odstąpić od projektowania, w związku z wysoką aktywnością nietoperzy w okolicy mostu kolejowego na rzece Reda, oświetlenia architektury tego mostu (z zastrzeżeniem

konieczności realizacji oświetlenia wymaganego przepisami prawa lub zasadami bezpieczeństwa) a także ograniczyć wycinkę zieleni w jego okolicy, aby nie otwierać zwartego zadrzewienia na brzegiem rzeki.

- 3.3.5 Podczas projektowania kierować się zasadą ograniczenia zakresu wycinki drzew w zabytkowej alei lip w Redzie (ul. Aleja Lipowa), oraz w alei lip wzdłuż ul. Wejherowskiej w Pucku.
- 3.3.6 W celu zapewnienia swobodnej migracji płazów i gadów w poprzek przebiegu linii kolejowej (przez torowisko) zaprojektować 5 cm szczelinę pomiędzy podsypką a stopką szyny.
- 3.3.7 W przypadku wiat przystanków na peronach z elementów przezroczystych zastosować rozwiązania zwiększające widoczność tych obiektów, w celu ograniczenia rozbijania się o nie ptaków.
- 3.3.8 Zaprojektować następujące tłumiki przyszynowe:

L.p.	Kilometraż	Długość LK [m]
1	1+359 - 1+400	43
2	16+349 - 16+413	64

- 3.3.9 Zaprojektować następujące ekrany akustyczne:

L.p.	Kilometraż	Strona	Długość [m]	Wysokość [m]	Rodzaj
1	-0+749 - -0+544	lewa	189	4	Pochłaniający
2	-0+544 - -0+150	lewa	331	3,5	Pochłaniający
3	-0+150 - -0+024	lewa	187	4	Pochłaniający
4	0+355 - 0+438	prawa	74	1,5	Pochłaniający
5	0+525 - 0+584	lewa	57	2	Pochłaniający
6	0+738 - 0+839	prawa	98	2	Pochłaniający
7	2+465 - 2+572	lewa	108	2	Pochłaniający
8	2+573 - 2+608	prawa	35	1,5	Pochłaniający
9	2+581 - 2+605	lewa	24	2	Pochłaniający
10	3+252 - 3+287	lewa	35	1,5	Pochłaniający
11	3+449 - 3+491	lewa	42	1,5	Pochłaniający
12	3+607 - 3+671	lewa	64	1,5	Pochłaniający
13	3+713 - 3+751	lewa	38	1,5	Pochłaniający
14	3+830 - 4+085	lewa	255	1,5	Pochłaniający
15	5+719 - 5+862	lewa	144	2*	Pochłaniający
16	5+774 - 5+864	prawa	90	1,5	Pochłaniający
17	6+422 - 6+513	lewa	91	3	Pochłaniający
18	9+125 - 9+162	lewa	37	1,5	Pochłaniający
19	9+127 - 9+241	prawa	114	1,5	Pochłaniający
20	10+860 - 11+001	lewa	140	2,5*	Pochłaniający
21	11+036 - 11+070	lewa	35	2*	Pochłaniający
22	11+102 - 11+188	prawa	88	3	Pochłaniający
23	11+111 - 11+170	lewa	60	2*	Pochłaniający
24	11+440 - 11+753	prawa	317	1,5	Pochłaniający
25	11+485 - 11+764	lewa	282	1,5	Pochłaniający
26	11+753 - 11+883	prawa	131	2	Pochłaniający
27	11+893 - 11+984	prawa	90	1,5	Pochłaniający
28	12+017 - 12+091	prawa	74	2	Pochłaniający
29	12+585 - 12+616	prawa	31	1,5	Pochłaniający
30	12+893 - 12+928	prawa	34	1,5	Pochłaniający
31	13+828 - 13+859	prawa	31	2,5	Pochłaniający
32	14+678 - 14+809	lewa	130	2	Pochłaniający
33	16+021 - 16+054	prawa	33	4	Pochłaniający

L.p.	Kilometraż	Strona	Długość [m]	Wysokość [m]	Rodzaj
34	16+414 - 16+457	lewa	43	2,5	Pochłaniający
35	25+240 - 25+440	lewa	200	1,5	Pochłaniający
36	26+146 - 26+327	prawa	185	1,5	Pochłaniający

3.3.10 Zaprojektować nw. rezerwy terenu pod przyszłe ewentualne ekrany akustyczne:

L.p.	Kilometraż	Strona	Długość
1	0+438 - 0+501	prawa	62
2	5+499 - 5+642	lewa	143
3	10+546 - 10+651	lewa	105
4	14+385 - 14+678	lewa	292
5	15+092 - 15+157	lewa	65
6	25+216 - 25+354	prawa	138
7	25+440 - 25+616	lewa	176
8	25+744 - 25+850	lewa	105
9	25+895 - 26+016	prawa	122
10	26+029 - 26+146	prawa	117

3.1. Przy projektowaniu ekranów akustycznych uwzględnić ich kolorystykę „maskującą” oraz wkomponowanie roślinności pnącej.

3.2. Dla ochrony chiropterofauny na obszarze inwestycji w trakcie realizacji (oświetlenie placu budowy) oraz eksploatacji, w miejscach wymagających oświetlenia, zastosować oświetlenie LED o skupionej wiązce światła, skierowanej w dół.

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

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

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

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

II. Nałożyć na wnioskodawcę obowiązek monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz sporządzenia analizy porealizacyjnej:

II.1 Wykonać analizę porealizacyjną po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienie jej wyników w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, w zakresie pomiarów weryfikacyjnych hałasu. Analiza porealizacyjna winna:

- a) zweryfikować dokładność prognoz akustycznych i prognoz natężenia ruchu, przedstawionych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko;
- b) określić rzeczywistą wartość równoważnego poziomu dźwięku A w środowisku;

- c) potwierdzić dotrzymanie standardów akustycznych w środowisku lub wskazać na konieczność podjęcia dodatkowych działań, w tym utworzenia obszarów ograniczonego użytkowania.

Badania hałasu przeprowadzić min. w następujących receptorach:

Punkt pomiarowy	Numer receptora	Współrzędne		Kilometraż	Strona LK	Odległość od LK
		Y [m]	X [m]			
PDH-1	1	6523045	6051137	-0+629	lewa	42
PDH-2	7	6522805	6051633	-0+046	lewa	68
PDH-3	17	6522462	6052380	0+767	prawa	48
PDH-4	63	6523408	6055797	4+704	lewa	24
PDH-5	169	6526089	6065544	16+426	lewa	13
PDH-6	172	6525864	6065581	16+658	prawa	13
PDH-7	179	6525581	6072593	25+293	lewa	8
PDH-8	183	6525644	6072685	25+405	lewa	16
PDH-9	199	6525923	6073316	26+144	lewa	18
PDH-10	220	6526178	6074309	27+393	prawa	16

Pomiary wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami. W przypadku stwierdzenia przekroczenia wartości dopuszczalnego poziomu hałasu, należy zastosować środki zaradcze. Gdy pomimo ich zastosowania, standardy jakości środowiska nie będą mogły zostać dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania. Analizę należy przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku oraz Pomorskiemu Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska.

II.2 Prowadzić monitoring trwałości nasadzeń roślinności (drzew i krzewów) przez okres 3 sezonów wegetacyjnych licząc od drugiego sezonu po oddaniu zrealizowanych w ramach inwestycji nasadzeń pod nadzorem dendrologa; jeżeli monitoring wykaże, że są ubytki w nasadzeniach, należy je uzupełnić. Wyniki monitoringu wraz z analizą zebranych danych i wnioskami z nich wynikającymi przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku w terminie 6 miesięcy od momentu zakończenia prowadzenia monitoringu, przy czym o zakończeniu prowadzenia monitoringu należy powiadomić tuż. organ.

II.3 Prowadzić monitoring przeniesionych 3 kolonii mrówek rudnicy *Formica rufa* w celu określenia skuteczności tego przeniesienia i wychwycenia potencjalnych zmian zachodzących w funkcjonowaniu kolonii. Monitoring prowadzić w okresie największej aktywności mrówek rudnicy tj. od 1 maja do 31 sierpnia przez min. dwa sezony, chyba, że wcześniej kolonia przestanie funkcjonować. Sprawozdanie z badań monitoringowych wraz z wnioskami dotyczącymi ewentualnych środków zapobiegawczych lub kompensujących w formie papierowej oraz elektronicznej przekazać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku w terminie 6 miesięcy od zakończenia monitoringu.

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

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

do projektu budowlanego.

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

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

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

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

UZASADNIENIE

W dniu 04.11.2021 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku wpłynął wniosek Inwestora: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., działającego poprzez pełnomocnika Panią Magdalenę Kozyrę znak IOS4.452.13.2021.MKo.3.IRE-02194-I z dnia 29.10.2021 r. (data wpływu 04.11.2021 r.), w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Poprawa przepustowości na linii nr 213 Reda-Hel”. Do wniosku załączono, w odpowiedniej liczbie egzemplarzy, wymagane przez art. 74 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (*tekst jedn. Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 ze zm.*) – dalej ustawa ooś:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia, dalej *KIP*, oprac. zespół autorów pod kier. Joanny Borzuchowskiej, Warszawa, 01.10.2021 r. + wersja elektroniczna na płycie CD;
- poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym ma być realizowane przedsięwzięcie oraz obejmującą obszar, na który będzie ono oddziaływać – wersja elektroniczna;
- 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, o którym mowa w art. 74 ust. 3a zdanie drugie, wraz z wyznaczoną odległością, o której mowa w art. 74 ust. 3a pkt 1 (t.j. 100 m od granic terenu na którym przedsięwzięcie zostanie zrealizowane).

Zgodnie z art. 74 ust.1 pkt 5 oraz ust. 1a ustawy ooś, w związku z art. 15 ust. 1 ustawy zmieniającej, przedłożenie wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, wypisu i wyrysu z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oraz wypisów i wyrysów z ewidencji gruntów, nie jest wymagane. Ponadto przedmiotowe przedsięwzięcie nie należy do przedsięwzięć, dla których wymagane jest załączenie do wniosku analizy kosztów i korzyści, o której mowa w art. 10a ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne (*tekst jedn. Dz. U. z 2024 r. poz. 266 ze zm.*).

Przedsięwzięcie objęte wnioskiem kwalifikowane jest zgodnie z **§ 3 ust. 2 pkt. 2** – „polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one

określone; w przypadku gdy jest to druga lub kolejna rozbudowa, przebudowa lub montaż, sumowaniu podlegają parametry tej rozbudowy, przebudowy lub montażu z poprzednimi rozbudowami, przebudowami lub montażami, o ile nie zostały one objęte decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach” w związku z § 3 ust. 2 pkt. 60 – „linie kolejowe inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 29, urządzenia do przeładunku w transporcie intermodalnym, mosty, wiadukty lub tunele liniowe w ciągu dróg kolejowych oraz bocznice co najmniej z jednym torem kolejowym o długości użytecznej powyżej 1 km” Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.).

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

Zgodnie z art. 6 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (t.j. Dz.U. z 2024 r., poz. 1) przedmiotowe przedsięwzięcie stanowi cel publiczny.

Stosownie do brzmienia art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t) ustawy ooś, organem właściwym do rozpoznania przedmiotowej sprawy jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku.

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

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

1. uwzględniając łącznie kryteria określone w art. 63 ust.1;
2. 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 21-28 oraz uchwały, o której mowa w art. 72 ust. 1b; 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; 4) organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne.

O złożeniu wniosku, wszczęciu oraz o wystąpieniu do organów współdziałających strony postępowania zostały powiadomione pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.JP.1 z dnia 09.11.2021 r. oraz mając na uwadze zapisy art. 74 ust. 3 ustawy ooś - zawiadomieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.JP.3 z dnia 09.11.2021 r. Liczbę stron postępowania ustalono na podstawie informacji zawartej w ww. wniosku o wydanie decyzji środowiskowej. Zawiadomienie przekazano do upublicznienia w Gminie Reda, Gminie Puck, Mieście Puck, Gminie Wejherowo, Gminie Jastarnia, Gminie Hel a także zamieszczono na stronie internetowej RDOŚ: <http://www.gov.pl/web/rdos-gdansk>, oraz na tablicy ogłoszeń w siedzibie urzędu.

Informację o złożonym wniosku zamieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych Ekoportal (www.ekoportal.pl), prowadzonym na podstawie art. 22 ustawy ooś, pod numerem 580/2021.

Zgodnie z art. 6 ustawy ooś wymogu uzgodnienia lub opiniowania nie stosuje się, jeżeli organ prowadzący postępowanie jest jednocześnie organem uzgadniającym lub opiniującym. Zgodnie z art. 6a ust. 1 ustawy ooś jeżeli przedsięwzięcie, dla którego jest wydawana decyzja

o środowiskowych uwarunkowaniach lub jest przeprowadzana ponowna ocena oddziaływania na środowisko, ma być realizowane na terenie położonym na obszarze właściwości miejscowej dwóch lub więcej organów opiniujących lub uzgadniających, orzekanie w imieniu tych organów należy do organu, na obszarze właściwości miejscowej którego znajduje się większa część terenu, na którym ma być realizowane przedsięwzięcie.

W niniejszej sprawie organami właściwymi do opiniowania/uzgadniania są: Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (dalej Dyrektor RZGW w Gdańsku, PGW WP), Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Pucku (dalej PPIS w Pucku).

W związku z powyższym tut. organ, działając na podstawie art. 64 oraz art. 78 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.JP.2 z dnia 09.11.2021 r., zwrócił się do, Dyrektora RZGW w Gdańsku, PGW WP oraz PPIS w Pucku z prośbą o wydanie opinii/uzgodnienia w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

W dniu 13.12.2021 r. Inwestor w odpowiedzi na wezwania tut. organu znak RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.JP.5 z dnia 24.11.2021 r., w związku z wezwaniem Dyrektora RZGW w Gdańsku, PGW WP znak GD.RZŚ.435.184.2021.JS z dnia 18.11.2021 r. przesłał uzupełnienie informacji zawartych w KIP.

Pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.JP.6 z dnia 14.12.2021 r. tut. organ przesłał ww. uzupełnienie do organów opiniujących.

PPIS w Pucku, w piśmie znak SE.ZNS/4911/116/NK/21 z dnia 26.11.2021 r. (wpływ 06.12.2021 r.) wyraził opinię, że nie zachodzi konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Nie wskazał jednocześnie warunków koniecznych do uwzględnienia w decyzji środowiskowej a jedynie rekomendację dla propozycji wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie hałasu, co tut. organ uwzględnił w rozstrzygnięciu nin. decyzji.

Dyrektor RZGW w Gdańsku, PGW WP po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego, pismem znak GD.ZZŚ.435.184.2021.NJ.1 z dnia 21.12.2021 r. (wpływ 22.12.2021 r.) wyraził opinię, iż dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie zachodzi konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Wskazał jednocześnie warunki konieczne do uwzględnienia w decyzji środowiskowej, których tut. organ nie przytacza w tym miejscu decyzji, z uwagi na fakt, iż uwzględnione w prowadzonym postępowaniu będą warunki wymienione w postanowieniu uzgadniającym tego organu wydanym na etapie przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia w zmniejszonym zakresie, o czym mowa w dalszej części decyzji.

Tut. organ, analizując łącznie kryteria określone w art. 63 ust. 1 ww. ustawy ooś, postanowieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.51.2021.JP.7 z dnia 07.03.2022 r. uzgodnił konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko i nałożył na wnioskodawcę obowiązek sporządzenia raportu w zakresie zgodnym z art. 66 ustawy ooś, ze szczególnym uwzględnieniem oceny oddziaływania na mocy art. 6.3. Dyrektywy Rady 92/43/EWG, w tym:

- 1) opis planowanego przedsięwzięcia, a w szczególności:
 - a) charakterystykę całego przedsięwzięcia i warunki użytkowania terenu w fazie realizacji, eksploatacji lub użytkowania,
 - b) przewidywane rodzaje i ilości emisji, w tym odpadów, wynikające z fazy realizacji i eksploatacji lub użytkowania planowanego przedsięwzięcia,
 - c) informacje o różnorodności biologicznej, wykorzystywaniu zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi,
 - d) informacje o zapotrzebowaniu na energię i jej zużyciu,

- e) ocenione w oparciu o wiedzę naukową ryzyko wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyko związane ze zmianą klimatu;
- 2) opis elementów przyrodniczych środowiska objętych zakresem przewidywanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, w tym elementów środowiska objętych ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz korytarzy ekologicznych w rozumieniu tej ustawy, w tym występowanie siedlisk przyrodniczych, gatunków i siedlisk gatunków stanowiących przedmioty ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032;
- 3a) wyniki inwentaryzacji przyrodniczej, przez którą rozumie się zbiór badań terenowych przeprowadzonych na potrzeby scharakteryzowania elementów środowiska przyrodniczego, wraz z opisem zastosowanej metodyki; wyniki inwentaryzacji przyrodniczej wraz z opisem metodyki stanowią załącznik do raportu;
- 3b) inne dane, na podstawie których dokonano opisu elementów przyrodniczych;
- 4) opis przewidywanych skutków dla ww. obszaru Natura 2000 w przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia, uwzględniający dostępne informacje o środowisku oraz wiedzę naukową;
- 5) analizy wpływu przedsięwzięcia na cele ochrony Nadmorskiego Parku Krajobrazowego;
- 6) analizy wpływu przedsięwzięcia na przedmiot ochrony rezerwatu przyrody „Helskie Wydmy”;
- 7) informacje na temat powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych, zrealizowanych lub planowanych, dla których wydano decyzję 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;
- 8) opis wariantów uwzględniający szczególne cechy przedsięwzięcia lub jego oddziaływania, w tym:
- a) wariantu proponowanego przez wnioskodawcę oraz racjonalnego wariantu alternatywnego,
- b) racjonalnego wariantu najkorzystniejszego dla środowiska wraz z uzasadnieniem ich wyboru;
- 9) określenie przewidywanego oddziaływania analizowanych wariantów na środowisko, w tym również w przypadku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej i katastrofy naturalnej i budowlanej, na klimat, w tym emisje gazów cieplarnianych i oddziaływania istotne z punktu widzenia dostosowania do zmian klimatu;
- 10) porównanie oddziaływań analizowanych wariantów na:
- a) siedliska przyrodnicze, siedliska gatunków i gatunki będące przedmiotem ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032,
- b) powierzchnię ziemi, z uwzględnieniem ruchów masowych ziemi i krajobraz,
- c) formy ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, w tym na cele i przedmiot ochrony obszarów Natura 2000, oraz ciągłość łączących je korytarzy ekologicznych,
- 11) analizy oddziaływania akustycznego oraz wskazanie skutecznych metod zabezpieczenia terenów wymagających ochrony przed negatywnym wpływem przedsięwzięcia na klimat akustyczny, z podaniem parametrów (np. w przypadku barier akustycznych, wysokości i długości oraz rodzaju technologii);
- 12) analizy zasięgu i skutków oddziaływania wibracji, uwzględniającej wpływ drgań na najbliższą zabudowę;

- 13) wskazanie propozycji rozwiązań minimalizujących ewentualne oddziaływanie na środowisko oraz rozwiązań alternatywnych umożliwiających wyeliminowanie oddziaływania;
- 14) analizy oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na klimat i jego zmiany (mitygacja, czyli łagodzenie przez przedsięwzięcie zmian klimatu) oraz wpływu klimatu i jego zmian na przedsięwzięcie (adaptacja przedsięwzięcia do zmian klimatu);
- 15) analizy konfliktów społecznych związanych z planowanym przedsięwzięciem;
- 16) przedstawienia propozycji monitoringu porealizacyjnego;
- 17) opis przewidywanych działań mających na celu unikanie, zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, w szczególności na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032, wraz z oceną ich skuteczności odpowiednio na etapach realizacji, eksploatacji i likwidacji przedsięwzięcia;
- 18) przedstawienie zagadnień w formie kartograficznej w skali odpowiadającej przedmiotowi i szczegółowości analizowanych w raporcie zagadnień oraz umożliwiającej kompleksowe przedstawienie przeprowadzonych analiz oddziaływania przedsięwzięcia na przedmioty ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032;
- 19) przedstawienie propozycji monitoringu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na etapie jego realizacji i eksploatacji lub użytkowania, w szczególności na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032, oraz informacje o dostępnych wynikach innego monitoringu, które mogą mieć znaczenie dla ustalenia obowiązków w tym zakresie;
- 20) wskazanie trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy, jakie napotkano, opracowując raport;
- 21) informacje o których mowa w art. 66 ust 1 pkt. 4-8 ustawy ooś powinny uwzględniać przewidywane oddziaływanie analizowanych wariantów na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032 oraz integralność tego obszaru;
- 22) w przypadku stwierdzenia, że przedsięwzięcie może znacząco oddziaływać na obszar Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032, raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko powinien zawierać także dane pozwalające na ustalenie braku rozwiązań alternatywnych oraz informacje pozwalające na ustalenie, czy wymogi nadrzędnego interesu publicznego przemawiają za realizacją przedsięwzięcia;
- 23) raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko powinien uwzględniać oddziaływanie przedsięwzięcia na etapach jego realizacji, eksploatacji lub użytkowania oraz likwidacji.

Zawiadomieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.51.2021.JP.8 z dnia 09.03.2022 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku powiadomił strony postępowania o wydanym postanowieniu. Zawiadomienie przekazano do upublicznienia w Gminie Reda, Gminie Puck, Mieście Puck, Gminie Wejherowo, Gminie Jastarnia, Gminie Hel, a także zamieszczono na stronie internetowej RDOŚ: <http://www.gov.pl/web/rdos-gdansk> oraz na tablicy ogłoszeń w siedzibie urzędu.

Informację o wydanym postanowieniu zamieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych Ekoportal (www.ekoportal.pl), prowadzonym na podstawie art. 22 ustawy ooś, pod numerem 34/2022.

Tut. organ postanowieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.JP.11 z dnia 26.04.2022 r. zawiesił postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, do czasu przedłożenia przez Wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko. Zawiadomieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.JP.12 z dnia 26.04.2023 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku powiadomił strony

postępowania o wydanym postanowieniu. Zawiadomienie przekazano do upublicznienia w Gminie Reda, Gminie Puck, Mieście Puck, Gminie Wejherowo, Gminie Jastarnia, Gminie Hel, a także zamieszczono na stronie internetowej RDOŚ w Gdańsku: <http://www.gov.pl/web/rdos-gdansk>, oraz na tablicy ogłoszeń w siedzibie urzędu.

W dniu 23.09.2022 r. Inwestor – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., działając poprzez pełnomocnika Pana Jarosława Wałaszewskiego, pismem znak nr IRETS2.452.13.2021.MB.5 IRE-02194-I dat. wrzesień 2022 r., złożył raport ooś (oprac. przez Zespół autorów pod kier. Pani Joanny Byrki-Polańskiej, Multiconcult Polska Sp. z o.o., dat. 05.08.2022 r.).

W związku z powyższym tut. organ postanowieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.JP.14 z dnia 10.10.2022 r. podjął postępowanie w sprawie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Zawiadomieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.JP.15 z dnia 10.10.2022 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku powiadomił strony postępowania o wydanym postanowieniu. Zawiadomienie przekazano do upublicznienia w Gminie Reda, Gminie Puck, Mieście Puck, Gminie Wejherowo, Gminie Jastarnia, Gminie Hel, a także zamieszczono na stronie internetowej RDOŚ w Gdańsku: <http://www.gov.pl/web/rdos-gdansk>, oraz na tablicy ogłoszeń w siedzibie urzędu.

Informację o złożonym raporcie ooś zamieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych (www.ekoportal.pl) pod nr 403/2022.

Tut. organ pismami znak RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.JP.17 z dnia 21.10.2022 r. oraz znak RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.JP.18 z dnia 18.11.2022 r. wezwał do uzupełnienia informacji zawartych w raporcie ooś.

W dniach 17.11.2022 r. oraz 05.12.2022 r. do tutejszego organu wpłynęły pisma Inwestora znak IRETS2.452.13.2021.MR.8 IRE-02194-I z dnia 17.11.2022 r. oraz znak IRETS2.452.13.2021.MZ.10 IRE-02194-I z dnia 02.12.2022 r., w których wskazano, iż uzupełnienie dokumentacji w zakresie wskazanym w ww. wezwaniach znak Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, z uwagi na złożoność sprawy oraz konieczność przeprowadzenia dodatkowych wizji w terenie, nie jest możliwe we wskazanym terminie. Poproszono jednocześnie o wydłużenie terminu na przedłożenie stosownego uzupełnienia łącznie do 30.01.2023 r., na co tut. organ wyraził pisemną zgodę w pismach znak RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.JP.19 z dnia 01.12.2022 r. oraz RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.JP.22 z dnia 15.12.2022 r.

Tut. organ zawiadomieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.JP.20 z dnia 01.12.2022 r. powiadomił strony postępowania o wydłużeniu terminu rozpatrzenia sprawy do 28.02.2023 r. Zawiadomienie przekazano do upublicznienia w Gminie Reda, Gminie Puck, Mieście Puck, Gminie Wejherowo, Gminie Jastarnia, Gminie Hel, a także zamieszczono na stronie internetowej RDOŚ w Gdańsku: <http://www.gov.pl/web/rdos-gdansk>, oraz na tablicy ogłoszeń w siedzibie urzędu.

W dniu 03.01.2023 r. do tut. organu przekazano Aneks do raportu ooś (oprac. przez Zespół autorów pod kier. Pani Joanny Byrki-Polańskiej, Multiconcult Polska Sp. z o.o., dat. 16.12.2022 r.), zwany dalej „Aneksem nr 1”. Następnie w dniu 31.01.2023 r. złożono Aneks do raportu ooś (oprac. przez Zespół autorów pod kier. Pani Joanny Byrki-Polańskiej, Multiconcult Polska Sp. z o.o., dat. 20.01.2023 r.), zwany dalej „Aneksem nr 2”.

Ze względu na złożoność sprawy tut. organ zawiadomieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.JP.23 z dnia 22.02.2023 r. powiadomił Inwestora oraz strony postępowania o wydłużeniu terminu rozpatrzenia sprawy do 24.03.2023 r. Zawiadomienie przekazano do upublicznienia w Gminie Reda, Gminie Puck, Mieście Puck, Gminie Wejherowo, Gminie Jastarnia, Gminie Hel, a także zamieszczono na stronie internetowej RDOŚ w Gdańsku: <http://www.gov.pl/web/rdos-gdansk>, oraz na tablicy ogłoszeń w siedzibie urzędu.

W dniach 22-24.03.2023 r. do tut. organu wpłynęły uwagi/sprzeciw mieszkańców (osób prywatnych) oraz Stowarzyszenia Miłośników Kuźnicy w sprawie budowy drugiego toru i sieci trakcji elektrycznej na terenie miejscowości Kuźnica na Półwyspie Helskim.

Ponadto, podobny sprzeciw wyrazili Burmistrz Jastarni w piśmie znak BM.603.1.2023.TN z dnia 24.03.2025 r. oraz Rada Miejska Jastarni w piśmie znak BRM.0004.4.2023 z dnia 24.03.2023 r. (data wpływu 29.03.2023 r.). Równolegle w dniu 06.04.2023 r. do tut. organu wpłynęło pismo Burmistrza Jastarni znak BM.603.1.2023.TN z dnia 31.03.2023 r. przekazujące Uchwałę Nr LXI/576/2023 Rady Miejskiej Jastarni z dnia 30 marca 2023 r. w sprawie przyjęcia rezolucji dot. planów przebudowy linii kolejowej na terenie Gminy Jastarnia związanych z ww. przedsięwzięciem, którą tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.JP.26 z dnia 06.04.2023 r. przesłał do Inwestora z prośbą o odniesienie do kwestii w nim zawartych.

Jednocześnie, tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.KB.JP.25 z dnia 05.04.2023 r. wezwał Inwestora do uzupełnienia informacji zawartych w raporcie ooś.

W dniach 15.05.2023 r., 29.06.2023 r., 31.10.2023 r. do tutejszego organu wpłynęły pisma Inwestora znak IRETS2.452.13.2021.MR.14 IRE-02194-I z dnia 15.05.2023 r., znak IRETS2.452.13.2021.MR.15 IRE-02194-I z dnia 29.06.2023 r., znak IRETS2.452.13.2021.MR.16 IRE-02194-I z dnia 31.10.2023 r., w których ze względu na konieczność podjęcia decyzji dotyczącej ewentualnego ograniczenia zakresu przedsięwzięcia lub jego podziału zwrócono się o przedłużenie terminu udzielenia odpowiedzi w zakresie wskazanym w piśmie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.KB.JP.25 z dnia 05.04.2023 r. łącznie do dnia 04.01.2023 r.

Tut. organ zawiadomieniami znak RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.JP.28 z dnia 22.05.2023 r., znak RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.JP.31 z dnia 18.08.2023 r., znak RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.JP.34 z dnia 29.12.2023 r. oraz znak RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.JP.36 z dnia 28.02.2024 r., powiadomił strony postępowania oraz Inwestora o wydłużeniu terminu rozpatrzenia sprawy łącznie do 30.04.2024 r. Zawiadomienie przekazano do upublicznienia w Gminie Reda, Gminie Puck, Mieście Puck, Gminie Wejherowo, Gminie Jastarnia, Gminie Hel, a także zamieszczono na stronie internetowej RDOŚ w Gdańsku: <http://www.gov.pl/web/rdosgdansk>, oraz na tablicy ogłoszeń w siedzibie urzędu.

W dniu 18.12.2024 r. Inwestor, w odpowiedzi na wezwanie tut. znak RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.KB.JP.25 z dnia 05.04.2023 r. do tut. organu przekazał Aneks nr 3 do raportu ooś (oprac. przez Zespół autorów pod kier. Pani Joanny Byrki-Polańskiej, Multiconcult Polska Sp. z o.o., dat. 08.12.2023 r.), zwany dalej „Aneksem nr 3”.

Po analizie przedłożonej dokumentacji, tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.KB.JP.38 z dnia 11.04.2024 r. ponownie wezwał Inwestora do uzupełnienia informacji w niej zawartych. Jednocześnie tut. organ, w odpowiedzi na prośby Inwestora znak IRETS2.452.13.2021.MB.19 IRE-02194-I z dnia 15.05.2024 r., znak IRRK2/8/1.2233.05.01.2024.IRE-02194-I z dnia 30.09.2024 r. oraz znak IRRK2/10/11.2233.05.02.2024.IRE-02194-I z dnia 30.12.2024 r., zawiadomieniami znak RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.JP.40 z dnia 17.05.2024 r., znak RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.JP.44 z dnia 16.10.2024 r. oraz znak RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.JP.46 z dnia 30.01.2025 r. powiadomił strony postępowania oraz Inwestora o wydłużeniu terminu rozpatrzenia sprawy łącznie do 31.03.2025 r. Zawiadomienie przekazano do upublicznienia w Gminie Reda, Gminie Puck, Mieście Puck, Gminie Wejherowo, Gminie Jastarnia, Gminie Hel, a także zamieszczono na stronie internetowej RDOŚ w Gdańsku: <http://www.gov.pl/web/rdosgdansk>, oraz na tablicy ogłoszeń w siedzibie urzędu.

W dniu 12.04.2024 r. do tut. organu wpłynął wniosek Stowarzyszenia Miłośników Kuźnicy z dnia 08.04.2024 r. o dopuszczenie do uczestniczenia na prawach strony w postępowaniu dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.JP.39

z dnia 17.04.2024 r. oraz znak RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.JP.55 z dnia 23.06.2025 r. wezwał do uzupełnienia tego wniosku w zakresie przekazania kopii zatwierdzonego statutu Stowarzyszenia. Na powyższe wezwania nie wpłynęła żadna odpowiedź, w związku z czym tut. organ pozostawił ww. wniosek bez rozpatrzenia.

W dniu 31.01.2025 r. Inwestor Inwestor – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., działając poprzez pełnomocnika Pana Wieńczysława Szwindowskiego, pismem znak IRRK2/10/11/2233.01.01.2025.IRE-02194-I w dniu 31.01.2025 r. złożył do tut. organu korektę wniosku znak IOS4.452.13.2021.MKo.3.IRE-02194-I z dnia 29.10.2021 r. (data wpływu 04.11.2021 r.) o wydanie decyzji środowiskowej dla przedsięwzięcia pn.: „Poprawa przepustowości na linii nr 213 Reda-Hel”, która polegała na ograniczeniu zakresu przedsięwzięcia do odcinka Reda-Władysławowo Port, tym samym zmiany nazwy przedsięwzięcia na „Poprawa przepustowości na linii nr 213 Reda-Hel – odcinek 1 Reda-Władysławowo Port”. Do ww. wniosku dołączono pełnomocnictwo oraz raport o oddziaływaniu na środowisko dla ww. przedsięwzięcia (oprac. przez Zespół autorów pod kier. Pani Joanny Borzuchowskiej, Multiconsult Polska Sp. z o.o., dat. 28.01.2025), zwany dalej „raportem ooś”.

Z uwagi na konieczność ponownej analizy zgromadzonego materiału oraz złożoność sprawy tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.JP.48 z dnia 28.03.2025r., ponownie powiadomił strony postępowania oraz Inwestora o wydłużeniu terminu rozpatrzenia sprawy do 30.05.2025 r.

Następnie tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.KB.JP.50 z dnia 07.05.2025 r. wezwał do uzupełnienia przedłożonego raportu ooś.

W dniu 06.06.2025 r., w odpowiedzi na ww. wezwanie tut. organu, Inwestor przedłożył Aneks nr 1 do raportu ooś (oprac. przez Zespół autorów pod kier. Pani Joanny Borzuchowskiej, Multiconsult Polska Sp. z o.o., 05.06.2025 r.), zwany dalej „Aneksem nr 1 do raportu ooś”.

W związku ze zmianą (ograniczeniem) zakresu przedsięwzięcia tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.JP.52 z dnia 20.06.2025 r. wystąpił o ponowną opinię/uzgodnienie bądź podtrzymanie stanowiska do organów opiniujących t.j. PPIS w Pucku oraz Dyrektora RZGW w Gdańsku, PGW WP.

Następnie, tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.JP.56 z dnia 04.08.2025 r. przesłał do Inwestora kopię wezwania Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie znak G.RZŚ.4901.64.2025.MBC.1 z dnia 16.07.2025 r. Odpowiedź na nie wpłynęła przy piśmie Inwestora znak IRRK2/10/11.2233.02.01.2025.IRE-02194-I z dnia 11.08.2025 r., które tut. organ przekazał do Dyrektora RZGW w Gdańsku, PGW WP pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.JP.57 z dnia 13.08.2025 r.

Ostatecznie Dyrektor RZGW w Gdańsku, PGW WP postanowieniem znak G.RZŚ.4900.64.2025.MBC.2 z dnia 20.08.2025 r. uzgodnił realizację przedsięwzięcia i wskazał na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących warunków i wymagań:

„1. Zaplecza budowy (np. bazy sprzętowo - materiałowe, miejsca magazynowania odpadów) oraz drogi technologiczne zorganizować:

- a) poza dolinami cieków i min. 50 m od cieków,*
- b) poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią,*
- c) poza terenami ujęć wód t.j. poza km 14+360, 0+150 i 27+630 oraz poza terenem ochrony pośredniej ujęcia wód podziemnych w Pucku w km od 14+700 do 15+300 oraz poza terenem ścisłej ochrony wód podziemnych w Pucku w km od 15+100 do 15+250,*
- d) poza terenami podmokłymi.*

2. Zaplecza budowy i miejsca magazynowania materiałów lokalizować w pierwszej kolejności

na terenach kolejowych lub przekształconych antropogenicznie, a jeżeli nie będzie to możliwe na innych odpowiednio zabezpieczonych gruntach przed zanieczyszczeniami. W razie sytuacji awaryjnej, takiej jak np.: wyciek paliw, zanieczyszczenia usuwać za pomocą środków sorpcyjnych, które następnie zostaną przekazane do unieszkodliwienia specjalistycznym firmom.

3. Wody opadowe i roztopowe z powierzchni:

a) torów na szlakach linii kolejowych odprowadzać do otwartych rowów bocznych ziemnych lub umocnionych, w przypadku braku miejsca oraz w innych niekorzystnych warunkach dla budowy rowów bocznych odwodnienie na szlaku będzie realizowane za pomocą drenażu, drenokolektorów i kolektorów,

a) peronów i pozostałej infrastruktury peronowej odprowadzać za pomocą spływu powierzchniowego na tereny przyległe i do rowów lub za pomocą odwodnień liniowych do projektowanej kanalizacji deszczowej,

b) przejazdów kolejowo-drogowych oraz innych obiektów inżynierskich linii kolejowych odprowadzać za pomocą spływu powierzchniowego, drenaży, wpustów drogowych lub odwodnień liniowych.

4. Wszelkie sypkie materiały np. kruszywo, ziemia z wykopów magazynować w wyznaczonych miejscach zaplecza budowy, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków/ rowów melioracyjnych lub systemów odwodnienia na skutek odpływu wód opadowych.

5. Podczas prowadzenia prac pod obiektami mostowymi zastosować zabezpieczenie koryta rzeki np. w postaci siatki podwieszanej pod obiektem przed przedostaniem się do wody fragmentów materiałów budowlanych.

6. Długość odcinka rzek na których będą prace w korytach ograniczyć do niezbędnego minimum.

7. Do umocnień dna i brzegów cieków stosować materiały naturalne np. głązy, kamień, żwir, faszyna, tam gdzie tylko pozwala na to reżim technologiczny.

8. W trakcie prowadzenia robót w obrębie cieku zapewnić swobodny przepływ wody w rzece.

9. Przy pracach związanych z przebudową, budową lub remontem mostów oraz pracach związanych z budową/przebudową przepustów zachować przekrój poprzeczny i podłużny koryt cieków.

10. Zapewnić drożność rowów odwodnieniowych oraz innych elementów odwodnienia.

11. Systematycznie oczyszczać przepusty.

12. Do czyszczenia torowiska stosować środki ochrony roślin dopuszczone do stosowania.

13. Na etapie realizacji i likwidacji zapewnić dostępność mat, biopreparatów neutralizacyjnych i sorbentów, właściwych w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, np. wynikającego z ewentualnych wycieków paliwa”;

oraz jednocześnie nie stwierdził konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś.

Większość warunków wynikających z ww. postanowienia tut. organ uwzględnił w całości w rozstrzygnięciu nin. decyzji. Warunki nr 1 i 2 zostały połączone i doprecyzowane o dodatkowe tereny, wynikające z analizy przeprowadzonej przez tut. organ. Warunek nr 6 i 11 został przez tut. organ pominięty z uwagi na to, iż sformułowany jest sposób zbyt ogólny.

PPIS w Pucku, w piśmie znak ZNS.9022.642.2025.NK.1 z dnia 01.07.2025 r. podtrzymał wcześniej wydaną w nin. postępowaniu opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W ramach przedmiotowego postępowania Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku podał obwieszczeniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.JP.53 z dnia 20.06.2025 r. do publicznej wiadomości informację o rozpoczęciu procedury „udziału

społecznego”, podczas której wszyscy zainteresowani mogą zapoznać się z niezbędną dokumentacją sprawy w terminie od dnia 27.06.2025 r. do dnia 26.07.2025 r. (włącznie) oraz składać uwagi i wnioski w siedzibie organu. Jednocześnie tutaj poinformował o ograniczeniu zakresu przedsięwzięcia pn. „Poprawa przepustowości na linii nr 213 Reda-Hel” do odcinka Reda-Władysławowo Port a także o zmianie nazwy przedsięwzięcia na: „Poprawa przepustowości na linii nr 213 Reda-Hel – odcinek 1 Reda - Władysławowo Port”. Obwieszczenie przekazano do upublicznienia w Gminie Reda, Gminie Puck, Mieście Puck, Gminie Władysławowo, a także zamieszczono na stronie internetowej RDOŚ w Gdańsku: <http://www.gov.pl/web/rdos-gdansk>, oraz na tablicy ogłoszeń w siedzibie urzędu.

W postępowaniu z udziałem społecznym nie wpłynęły żadne uwagi oraz wnioski.

Tutejszy organ działając na podstawie art. 10 Kpa, pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.JP.58 z dnia 22.08.2024 r. zawiadomił Inwestora, a zawiadomieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.JP.59 z dnia 22.08.2024 r. zawiadomił strony postępowania o zakończeniu postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i zapewnił możliwość zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów, ze wskazaniem, iż decyzja kończąca przedmiotowe postępowanie zostanie wydana nie wcześniej niż po upływie 3 dni od dnia doręczenia. W przewidzianym terminie nie wpłynęły dodatkowe uwagi lub wnioski.

W toku postępowania tutaj organ ustalił i zważył co następuje:

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

- Wariant W2 – wariant modernizacyjny (alternatywny) - zakłada poprawę przepustowości i dostępności linii kolejowej nr 213 poprzez modernizację nawierzchni na wybranych odcinkach, elektryfikację oraz budowę stacji (mijanek) Reda Rekowo, Żelistrzewo, Swarzewo, Władysławowo Port. Wariant zakłada również budowę nowej infrastruktury do obsługi pasażerów w następujących lokalizacjach: Reda Ciechocino, Smolno. Zakładana prędkość konstrukcyjna wynosi 120 km/h, nacisk osi na tor – 196 kN. W ramach W2 przewidziano również modernizację nawierzchni na wytypowanych lokalizacjach oraz budowę torów postojowych na stacji Władysławowo Port (do obsługi składów kończących bieg we Władysławowie).
- Wariant W3 – wariant modernizacyjny (alternatywny) - zakłada poprawę przepustowości i dostępności linii kolejowej nr 213 poprzez modernizację nawierzchni na wybranych odcinkach, elektryfikację oraz dobudowę drugiego toru między posterunkami Mrzezino i Żelistrzewo oraz stacjami Władysławowo i Władysławowo Port. Łączna długość odcinków dwutorowych kształtuje się na poziomie 5,18 km. Wariant 3 zakłada również budowę stacji (mijanki) Reda Rekowo, Swarzewo, Władysławowo Port, oraz budowę nowej infrastruktury do obsługi pasażerów w następujących lokalizacjach: Reda Ciechocino i Smolno. Zakładana prędkość konstrukcyjna wynosi 120 km/h, nacisk osi na tor – 196 kN. W ramach W3 przewidziano również modernizację nawierzchni na wytypowanych lokalizacjach oraz budowę torów postojowych na stacji Władysławowo Port (do obsługi składów kończących bieg we Władysławowie). Dla obiektów objętych remontem założono, że obiekty stalowe zostaną zabezpieczone antykorozyjnie w zakresie konstrukcji stalowej. Na pozostałych obiektach - brak prac. W ramach W3 przewidziano również remont dla przepustów istniejących, będących w stanie dostatecznym, spełniających w pełni przepisy pod względem nośności i skrajni oraz parametrów technicznych. Zakłada się również przebudowę obiektów w celu dostosowania ich do nośności wg modelu obciążeń z PN-EN 1991-2 Eurokod 1. W

ramach wariantu nr 3 przyjęto także likwidację obiektów, które w związku ze zmianami terenowymi straciły swoją funkcję. W km 27+170 zaprojektowano budowę przejścia podziemnego we Władysławowie.

- Wariant W4a – wariant modernizacyjny (alternatywny) - zakłada poprawę przepustowości i dostępności linii kolejowej nr 213 poprzez modernizację nawierzchni na wybranych odcinkach, elektryfikację oraz dobudowę drugiego toru między posterunkami Reda Ciechocino i Puck, Swarzewo i Władysławowo Port. Łączna długość odcinków dwutorowych kształtuje się na poziomie 23,7 km. Wariant zakłada również budowę stacji Władysławowo Port oraz budowę nowej infrastruktury do obsługi pasażerów w następujących lokalizacjach: Reda Ciechocino, Smolno, Władysławowo Południe. Łącznie przewidziano budowę 1 stacji oraz 3 nowych przystanków osobowych. Zakładana prędkość konstrukcyjna wynosi 120 km/h, nacisk osi na tor – 196 kN. W ramach W4a przewidziano również modernizację nawierzchni na wytypowanych lokalizacjach oraz budowę torów postojowych na stacji Władysławowo Port (do obsługi składów kończących bieg we Władysławowie). Dla obiektów objętych remontem założono, że obiekty stalowe zostaną zabezpieczone antykorozyjnie w zakresie konstrukcji stalowej. Na pozostałych obiektach - brak prac. W ramach W4a przewidziano również remont przepustów istniejących, będących w stanie dostatecznym, spełniających w pełni przepisy pod względem nośności i skrajni oraz parametrów technicznych. Zakłada się również przebudowę obiektów w celu dostosowania ich do nośności wg modelu obciążeń z PN-EN 1991-2 Eurokod 1. W ramach wariantu nr 4a przyjęto także likwidację obiektów, które w związku ze zmianami terenowymi straciły swoją funkcję. Ponadto zaprojektowano budowę wiaduktów: kolejowego i drogowego w celu likwidacji najbardziej obciążonych przejazdów: w Pucku w km 16+600 (wiadukt kolejowy); we Władysławowie w km 26+370 (wiadukt drogowy) oraz dodatkowo względem wariantu W4 budowę wiaduktu kolejowego – ul. 10 lutego w km 16+951 linii kolejowej i budowę wiaduktu drogowego - DW nr 216 ul. Helska w km 17+481 linii kolejowej.

Wariantem wybranym do realizacji przez Inwestora jest wariant W4 – wariant modernizacyjny (inwestycyjny), którego zakres określono poniżej.

Z analizy wielokryterialnej zawartej w raporcie o oś wynika, że najkorzystniejszymi dla środowiska wariantami inwestycyjnymi są warianty W2 i W3 (różnią się one od siebie w bardzo niewielkim stopniu, nie mającym praktycznie znaczenia w porównaniu z ich oddziaływaniem na środowisko). Są one nieznacznie korzystniejsze od wariantów W4 i W4a w zakresie kwestii wpływu na krajobraz i zabytki. Niemniej Warianty W4 i W4a są korzystniejsze z punktu widzenia aspektów społecznych z uwagi na:

- budowę nowych przystanków/stacji – wszystkie warianty inwestycyjne przewidują dodatkowe przystanki/stacje, jednak w przypadku wariantu W4 i W4a przewiduje się nowy przystanek Władysławowo Południe,
- poprawę warunków społeczno-gospodarczych - w wariantach W4 i W4a przewiduje się najwięcej rozwiązań mających na celu zwiększenie przepustowości LK213 oraz przejazdu bezkolizyjnego w postaci skrzyżowań wielopoziomowych.

O wyborze wariantu W4 jako wariantu preferowanego przez Inwestora zdecydowały, poza przesłankami wynikającymi z aspektów społeczno – gospodarczych, wyniki AKK (analizy kosztów i korzyści) oraz wyniki AWK (analizy wielokryterialnej uwzględniającej m.in. kryteria

techniczne, marketingowe i środowiskowe), które wskazały wariant W4 jako osiągnący lepsze parametry od wariantu W4a.

Brak realizacji planowanego przedsięwzięcia nie spowoduje oddziaływań na krajobraz poprzez zaniechanie budowy sieci trakcyjnej. Nie spowoduje również oddziaływań akustycznych związanych z przewidywanym wzmożonym ruchem składów kolejowych. Brak realizacji planowanej inwestycji zachowa dotychczasowe warunki dla życia zwierząt i roślin. Brak realizacji inwestycji może spowodować jednak wystąpienie także wielu negatywnych oddziaływań. Coraz mniejsze zainteresowanie przewozami kolejowymi spowodować może wzmacnianie natężenia ruchu na drogach, co z punktu widzenia ludzi i zwierząt jest nieporównywalnie bardziej szkodliwe niż dobrze funkcjonująca i właściwie utrzymana linia kolejowa. Postępująca degradacja infrastruktury kolejowej może spowodować także zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu pociągów oraz możliwość wystąpienia różnego rodzaju awarii.

Zakres planowanego przedsięwzięcia w wariantcie W4 wybranym do realizacji obejmuje:

Branża torowa i odwodnienie

W zakresie branży torowej przewidziano następujący zakres prac:

- budowa mijanek, przystanków osobowych, dodatkowych peronów;
- modernizacja nawierzchni na wytypowanych lokalizacjach na odcinku Reda – Władysławowo Port;
- budowa i wymiana rozjazdów;
- budowa torów postojowych na stacji Władysławowo Port;
- budowa drugiego toru na odcinkach linii: Reda Ciechocino – Puck i Swarzewo - Władysławowo Port;
- korekta geometrii układu torowego dla uzyskania stabilniejszego profilu prędkości;
- prace podtorzowe w lokalizacjach wymiany nawierzchni, budowa odwodnienia (rowy i drenáže rurowe).

Docelowe parametry:

- Kod ruchu wg TSI: P5;
- Maksymalna prędkość jazdy pociągów pasażerskich: 120 km/h;
- Minimalna długość użyteczna torów głównych zasadniczych i co najmniej jednego toru głównego dodatkowego: 225 m;
- Maksymalna długość krawędzi peronowej 225 m;
- Skrajnia budowli: GPL-2. Za zgodą zarządcy infrastruktury skrajnia może być zmniejszona, lecz zgodna z przyjętym kodem ruchu według TSI.
- Szyny 49E1 i 60E1, podkłady strunobetonowe PS-94

Układ geometryczny w planie i profilu:

- Stacja Reda - na stacji nie przewiduje się ingerencji w układ geometryczny torów.
- Reda Ciechocino - w km ok. 1+750 zaprojektowano początek odcinka dwutorowego.
- Przewiduje się budowę nowego przystanku osobowego Reda Ciechocino. Planuje się budowę 2 peronów jednokrawędziowych o długości 225 m.
- Reda Rekowo - przewiduje się przebudowę peronu na peron dwukrawędziowy wraz z jego wydłużeniem z 125 do 225m. Kontynuacja odcinka dwutorowego.
- Szlak Reda-Rekowo – Mrzezino - korekta układu torowego w celu likwidacji stałego ograniczenia prędkości do $V=70$ km/h w km 7+320 – 8+042; kontynuacja odcinka dwutorowego.

- Mrzezino - planuje się wydłużenie krawędzi peronowych z 125 m do 225 m; kontynuacja odcinka dwutorowego.
- Smolno - przewiduje się budowę dwóch peronów jednokrawędziowych o długości 225 m; kontynuacja odcinka dwutorowego.
- Żelistrzewo - przewiduje się przebudowę istniejącego peronu jednokrawędziowego na dwukrawędziowy o zwiększonej długości z 125 do 225 m; kontynuacja odcinka dwutorowego.
- Stacja Puck - koniec odcinka dwutorowego; przewiduje się przebudowę głowic rozjazdowych.
- Przewiduje się likwidację toru nr 6 oraz rozjazdu nr 7, a następnie budowę peronu jednokrawędziowego przy torze nr 4 wraz z korektą układu geometrycznego.
- Szlak Puck-Swarzewo - początek odcinka dwutorowego; wjazd na tor główny dodatkowy odbywać się będzie po rozjeździe umożliwiającym poruszanie się pociągów po torze zwrrotnym z prędkością 100 km/h.
- Swarzewo - przewiduje się budowę drugiego peronu jednokrawędziowego o długości 225 m oraz wydłużenie istniejącej krawędzi peronowej z 125 do 225 m; przewiduje się korektę układu geometrycznego z przygotowaniem na długości korekty podtorza pod dwa tory.
- Władysławowo Południe - przewiduje się budowę nowego przystanku kolejowego będącego elementem węzła przesiadkowego Władysławowo Południe (budowanego w ramach projektu pn. „Koncepcja Obwodnicy Władysławowa i Jastrzębiej Góry”); budowany peron będzie wyspowy dwukrawędziowy o długości 225 m.
- Stacja Władysławowo - planowana jest budowa dodatkowego peronu o długości 225 m przy torze nr 4; przewiduje się regulację toru na całej długości krawędzi peronowej oraz odcinkach przyległych; planuje się przebudowę głowicy wjazdowej i wyjazdowej; tor szlakowy nr 2 prowadzony będzie nowym śladem.
- Władysławowo Port - przewiduje się przebudowę istniejącego peronu jednokrawędziowego przy torze nr 1 o długości 125 m na peron dwukrawędziowy o długości 225 m; planowana jest również budowa dwóch torów postojowych o długości użytecznej ok. 180 m i ok. 225 m; we Władysławowie Port przewiduje się koniec odcinka dwutorowego.

Tory szlakowe

Przewiduje budowę drugiego toru szlakowego obok toru istniejącego na odcinkach: km ok. 1+750 – Puck oraz Swarzewo - Władysławowo Port. Projektowane międzytorze wynosi min. 4.00 m.

Przewidywana jest elektryfikacja linii kolejowej.

Nawierzchnia torów

Na całej długości projektuje się tor bezstykowy.

Podtorze

Koronę torowiska projektuje się ze spadkiem poprzecznym 3-5%.

Uwzględniając wymagania dotyczące wytrzymałości podtorza, stabilności mechanicznej gruntów na stykach warstw, jak również odporności na mróz na przedmiotowym etapie przyjęto ujednoliconą warstwę ochronną z niesortu grubości 0,30 m.

Warstwa ochronna układana będzie na przygotowanym - wyprofilowanym i zagęszczonym podłożu, na którym na całej szerokości ułożona będzie geowłóknina.

Podkłady drewniane, z uwagi na przekroczoną żywotność, zostaną zastąpione betonowymi. Na całym odcinku przewiduje się zastosowanie podkładów strunobetonowych. Na obiektach inżynierskich i w rejonie podpór pod wiaduktami, przewiduje się zastosowanie odbojnic mocowanych do podkładów. W torach szlakowych i głównych przewiduje się zastosowanie

podsyпки tłuczniowej klasy I gatunku 1, jak również dopuszcza się możliwość wykorzystania podsyпки oczyszczonej (z recyklingu) – odzyskanej z torów głównych zasadniczych i szlakowych.

Dla zapewnienia odpływu wód opadowych i roztopowych z nawierzchni torowej, torowisko projektuje się z pochyleniem poprzecznym o wartości od 3% do 5%.

Na szlakach we wszystkich przekopach i przy nasypach o wysokości do 0,6 m oraz przy nasypach wyższych, gdzie istnieje konieczność przeprowadzenia wody napływającej, odprowadzenie wody zapewnione będzie poprzez budowę rowów bocznych ziemnych lub umocnionych. W pozostałych miejscach przy nasypach o wysokości ponad 0,6 m nie przewiduje się budowy rowów.

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

Na system odwodnienia przedmiotowego odcinka składają się również rowy istniejące. Z uwagi na fakt, iż znaczna część rowów jest zarośnięta przez drzewa i krzewy, będą one udrożnione, oczyszczone i wyprofilowane.

Obiekty obsługi podróżnych

W zakresie obiektów obsługi podróżnych planuje się przebudowę, wydłużenie krawędzi peronowych, prace remontowe, rozbiórkowe, a także budowę dodatkowych peronów oraz budowę nowych przystanków osobowych. W projekcie przewiduje się rozbiórkę wyposażenia w zakresie obiektów małej architektury, oznakowania stałego i zamontowanie obiektów zgodnych z obecnymi normami, uzupełnionymi o oznakowania dla osób niedowidzących.

Odwodnienie peronów:

Odwodnienie peronów będzie realizowane poprzez pochylenie nawierzchni o wartości 1% - 3%, skierowane w stronę przeciwną do toru.

Perony jednokrawędziowe będą odwadniane powierzchniowo na przylegający teren, chyba, że peron jest ograniczony z obu stron ściankami żelbetowymi, wtedy zostanie zastosowane odwodnienie liniowe z odprowadzeniem wód opadowych.

Dla peronów wyspowych zostanie wybudowana kanalizacja deszczowa, do której wody opadowe będą odprowadzane przykanalikami z wiat oraz odwodnienia liniowego.

Odwodnienie liniowe na peronach wyspowych będzie usytuowane wzdłuż krawędzi płyt peronowych.

Wody będą odprowadzone do kanalizacji deszczowej miejskiej, rowów przytorowych, zbiorników odparowujących, a w przypadku braku możliwości do układów rozsączających usytuowanych poza torowiskiem.

Rozbiórka całkowita lub częściowa istniejących i/lub budowa nowych peronów.

Na każdym z peronów przewiduje się nowe elementy małej architektury oraz komplet elementów oznakowania stałego. Docelowa liczba będzie ustalona na etapie projektu budowlanego.

Wzdłuż przedmiotowej linii kolejowej planuje się budowę nowych przystanków osobowych o roboczych nazwach:

- P.O. Reda Ciechocino (ok. km 2+621) – budowa nowego przystanku osobowego, w postaci dwóch peronów jednokrawędziowych o długości 225 m, z małą architekturą i oznakowaniem stałym zgodnym z obowiązującymi normami;
- P.O. Smolno (ok. km 9+762) – budowa nowego przystanku osobowego, w postaci dwóch peronów jednokrawędziowych o długości 225 m, z małą architekturą i oznakowaniem stałym zgodnym z obowiązującymi normami;

- P.O. Władysławowo Południe (ok. km 25+049) – budowa nowego przystanku w postaci peronu dwukrawędziowego o długości 225 m wraz z obiektami małej architektury i oznakowaniem stałym według obowiązujących norm.

Obiekty kubaturowe

Z uwagi na kolizję z planowaną inwestycją przewiduje się rozbiórkę budynku gospodarczego na terenie kolejowym (stacja Władysławowo Port) w km 28,090 oraz obiektu handlowego (typu hangar/namiot) na stacji Władysławowo w miejscu planowanego LCS w km 26,800.

W ramach projektu, na podstawie projektowanego nowego systemu zdalnego sterowania, planuje się następujące nowe obiekty:

Lp	Lokalizacja/stacja/przystanek osobowy/posterunek odgałęźny	Obiekt(y)	KM orientacyjne	Szacowana powierzchnia
1	Władysławowo	Nowy budynek LCS	26+800	ok. 450 m ²
2	Reda Ciechocino	Zestaw kontenerów na urządzenia	1+740	-
3	Mrzezino	Zestaw kontenerów na urządzenia z pomieszczeniem socjalnym + wc	8+890	-
4	Puck	Nastawnia z lokalnym stanowiskiem do sterowania	16+045	ok. 110 m ²
5	Swarzewo	Zestaw kontenerów na urządzenia	20+180	-

Źródło: raport oos

Obiekty inżynieryjne

Zakres prac obejmuje:

- zabezpieczenie antykorozyjne konstrukcji stalowych mostów stalowych w km 1,470 i 18,059,
- remont dla przepustów istniejących w stanie dostatecznym, spełniających w pełni przepisy pod względem nośności i skrajni oraz parametrów technicznych,
- przebudowę obiektów w celu dostosowania ich do nośności wg aktualnych przepisów, z uwzględnieniem współczynnika klasyfikacji obciążeń $\alpha = 1,10$; do wymaganej skrajni GPL-2, parametrów użytkowych i strefy bezpiecznej, uzyskanie minimalnego światła dla wszystkich przepustów 1,2 m zgodnie z ID-2 (światło obiektu zostanie zweryfikowane po wykonaniu obliczeń hydrauliczno- hydrologicznych na etapie projektu budowlanego),
- likwidację obiektów, które w związku ze zmianami terenowymi straciły swoją funkcję,
- budowę 2 przejść pod torami w związku z likwidacją dwóch przejść w poziomie szyn w mieście Władysławowo,
- możliwa jest w uzgodnieniu z UM Władysławowo budowa przejścia pod torami w rejonie peronów st. Władysławowo,
- budowę wiaduktów kolejowych w ramach budowy bezkolizyjnego skrzyżowania w miejscowości Puck i Władysławowo.

Zakres prac dla obiektów inżynieryjnych

Lp.	Okolo km	Obiekt	Zakres prac	projektowane parametry techniczne [m]
1	1,436	Wiadukt	brak prac	dobry stan techniczny D2/80; C2/100,
2	1,470	Most	remont-zabezpieczenie antykorozyjne konstrukcji stalowej	niezmienione
3	1,668	Most	brak prac	dobry stan techniczny D2/70; C2/80
4	1,922	Przepust	przebudowa	Φ 1,20* /l=21,40
5	2,238	Przepust	przebudowa	Φ 1,20* /l=16,45

Lp.	Okolo km	Obiekt	Zakres prac	projektowane parametry techniczne [m]
6	4,386	Przepust	likwidacja**	-
7	4,986	Przepust	likwidacja**	-
8	6,012	Przepust	przebudowa/ likwidacja istniejącego przepustu, budowa przepustu w technologii bezwykopowej	Φ 1,20* /l=11,20
9	6,695	Przepust	przebudowa/ likwidacja istniejącego przepustu, budowa przepustu w technologii bezwykopowej	Φ 1,20* /l=28,10
10	6,807	Przepust	przebudowa/ likwidacja istniejącego przepustu, budowa przepustu w technologii bezwykopowej	Φ 1,20* /l=25,50
11	7,053	Przepust	remont	niezmienione
12	7,521	Przepust	przebudowa/ likwidacja istniejącego przepustu, budowa przepustu w technologii bezwykopowej, budowa studni rewizyjnej	Φ 1,20* /l=62,40
13	7,768	Przepust	przebudowa/ likwidacja istniejącego przepustu, budowa przepustu w technologii bezwykopowej	Φ 1,20*/70,40
14	7,885	Przepust	przebudowa/ likwidacja istniejącego przepustu, budowa przepustu w technologii bezwykopowej, budowa studni rewizyjnej	Φ 1,20*/87,0
15	8,238	Przepust	przebudowa/ likwidacja istniejącego przepustu, budowa przepustu w technologii bezwykopowej	Φ 1,20*/ l=34,30
16	9,158	Przepust	przebudowa/ likwidacja istniejącego przepustu, budowa przepustu w technologii bezwykopowej	Φ 1,20* /21,70
17	10,317	Most	remont/ po prawej stronie zmiana pochYLENIA skarpy na 1:1 umocnienie, podniesienie ściany czołowej	niezmienione
18	11,593	Przepust	przebudowa/ likwidacja istniejącego przepustu, budowa przepustu w technologii bezwykopowej	Φ 1,20* /15,80
19	12,073	Przepust	przebudowa/ likwidacja istniejącego przepustu, budowa przepustu w technologii bezwykopowej	Φ 1,20* /14,00
20	12,219	Przepust	przebudowa/ likwidacja istniejącego przepustu, budowa przepustu w technologii bezwykopowej	Φ 1,50* /18,15
21	12,734	Przepust	przebudowa/ likwidacja istniejącego przepustu, budowa przepustu w technologii bezwykopowej	Φ 1,20* /24,00
22	13,111	Przepust	przebudowa/ likwidacja istniejącego przepustu, budowa przepustu w technologii bezwykopowej	Φ 1,20* /21,20
23	14,066	Przepust	przebudowa/ likwidacja istniejącego przepustu, budowa przepustu w technologii bezwykopowej	Φ 1,20* /15,40
24	14,512	Przepust	przebudowa/ likwidacja istniejącego przepustu, budowa przepustu w technologii bezwykopowej	Φ 1,20* /17,20
25	15,208	Przepust	przebudowa/ likwidacja istniejącego przepustu, budowa przepustu w technologii bezwykopowej	Φ 1,20* /16,0
26	16,160	Wiadukt kolejowy	budowa wiaduktu kolejowego – ul. Wejherowska, klasa L, budowa murów oporowymi na dojazdach	8,26x 17,70 x4,50m; mury oporowe: 363m
27	17,013	Przepust	remont/ po prawej lewej budowa nowej ściany czołowej	niezmienione
28	17,160	Przepust	przebudowa/ likwidacja istniejącego przepustu, budowa przepustu w technologii bezwykopowej	Φ 1,20* /12,40
29	18,059	Most	remont-zabezpieczenie antykorozyjne konstrukcji stalowej	niezmienione
30	19,204	Przepust	przebudowa/ likwidacja istniejącego przepustu, budowa przepustu w technologii bezwykopowej	Φ 1,20* /10,2
31	20,109	Przepust	przebudowa/ likwidacja istniejącego przepustu, budowa przepustu w technologii bezwykopowej	Φ 1,20* /30,40
32	21,846	Przepust	przebudowa/ likwidacja istniejącego przepustu, budowa przepustu w technologii bezwykopowej	Φ 1,20* /19,45
33	22,308	Przepust	przebudowa/ likwidacja istniejącego przepustu, budowa przepustu w technologii bezwykopowej	Φ 1,20* /28,50
34	24,141	Przepust	przebudowa/ likwidacja istniejącego przepustu, budowa przepustu w technologii bezwykopowej	Φ 1,20* /17,25
35	26,365	Przepust	przebudowa/ likwidacja istniejącego przepustu, budowa przepustu w technologii bezwykopowej	-
36	26,484	Wiadukt kolejowy	budowa wiaduktu kolejowego – DW nr 215 klasa Z, budowa murów oporowymi na dojazdach	T1: 23,60x 8,0x 4,65m; T2 i T4: 23,73x 13,47x 4,65m; mury oporowe: 419,30m

Lp.	Okolo km	Obiekt	Zakres prac	projektowane parametry techniczne [m]
37	26,501	Przejście pod torami	budowa przejścia podziemnego pod torami	min. 2,50x3,60 L=11,33
38	27,348	Przejście pod torami	budowa przejścia podziemnego pod torami wraz z murami oporowymi	min. 2,50x4,50 L=11,80
39	27,656	Przejście pod torami	budowa przejścia podziemnego pod torami wraz z murami oporowymi	min. 2,50x4,50 L=11,80

Źródło: raport ooś

Branża drogowa (przejazdy kolejowo – drogowe)

Przewiduje się przebudowę istniejących oraz budowę nowych przejazdów kolejowo-drogowych w dostosowaniu do projektowanych zmian w układzie torowym linii kolejowej oraz projektowanych peronów. Planowane przebudowy obejmują budowę dojazdów do przejść i peronów z montażem labiryntów tam, gdzie nie wymaga się zabezpieczeń aktywnych, zabudowę nawierzchni przejazdowych oraz wymianę nawierzchni dojazdowych asfaltowych i gruntowych ulepszonych.

Poza pracami w rejonie przejazdów kolejowo-drogowych przewiduje się budowę dróg dojazdowych do nowego przejazdu.

Planowane są również likwidacje 6 przejazdów kolejowo-drogowych i 3 przejść:

- przejście kat. E (11+196),
- przejazd kolejowo-drogowy kat. F (km 14+904),
- przejazd kolejowo-drogowy kat. A (km 16+160),
- przejazd kolejowo-drogowy kat. F (km 19+940),
- przejazd kolejowo-drogowy kat. C (km 24+758),
- przejazd kolejowo-drogowy kat. A (km 26+370),
- przejście kat. E (km 27+336 i 27+650),
- przejazd kolejowo-drogowy kat. F (km 28+635).

Dla przejazdu kolejowo-drogowego w km 14+904 przewiduje się zachowanie ciągłości komunikacji z uwagi na fakt, że w odległości ok. 500 m są zlokalizowane sąsiednie przejazdy kolejowo-drogowe. W zamian za likwidowane przejazdy kolejowo-drogowe w km 16+160 i 26+370 przewidziano połączenie dzięki przewidzianej budowie wiaduktów kolejowych z czym związana jest także przebudowa układów drogowych. Ze względu na szereg zmiennych kierowanych ze strony Gminy Władysławowo jak i sposobu prowadzenia komunikacji pieszych i rowerzystów w obszarze stacji Władysławowo docelowe rozwiązania będą uzgodnione na etapie prac projektowych (w zakresie zgodnym z załącznikiem rysunkowym). Dodatkową alternatywę dla likwidowanego przejścia w km 27+336 będzie stanowiła budowa przejść w nowej lokalizacji. Potencjalne rozwiązania bezkolizyjnych przejść łączące stacje Władysławowo z węzłem przesiadkowym (realizowanym przez Gminę Władysławowo) będą uzgodnione na etapie projektowym. Docelowe rozwiązania będą zlokalizowane w km 26+500 – 26+700 z uwzględnieniem zakresu projektu PKP PLK pn. „Poprawa przepustowości na linii nr 213 Reda – Hel – odcinek 1 Reda – Władysławowo Port” oraz inwestycji zaplanowanych przez Gminę Władysławowo

Budowa dróg dojazdowych zapewniających dostępność komunikacyjną w związku z likwidacją istniejących przejazdów kolejowo – drogowych w następujących lokalizacjach:

- w związku z likwidacją przejazdu kolejowo-drogowego w km 19+940 i kolizją istniejącej drogi z nowym układem torowym wzdłuż linii kolejowej w km 19+800 – 20+270 zaplanowano budowę drogi o nawierzchni gruntowej ulepszonej długości ok. 471 m i szerokości 3,5 m,

- w związku z likwidacją przejazdu kolejowo-drogowego w km 24+758 zaplanowano budowę drogi o nawierzchni gruntowej ulepszonej o długości ok. 270 m i szerokości 5,5 m (nawierzchnię i szerokość dostosowano do klasy technicznej ul. Swarzewskiej – klasa L, której budowany odcinek drogi będzie stanowił kontynuację).

Ponadto założono również przebudowę dróg dojazdowych wynikającą z budowy nowych elementów układu torowego linii kolejowej i wynikających z tego kolizji. Przewidziano:

- przebudowę drogi dojazdowej na długości ok. 220 m, o jezdni szerokości 5 m i nawierzchni gruntowej ulepszonej w rejonie stacji Reda Rekowo wzdłuż linii kolejowej w km 4+880 – 5+080 (odtworzenie drogi zajmowanej pod projektowany dodatkowy tor na stacji),
- przebudowę drogi dojazdowej na długości ok. 45 m, o jezdni szerokości 5,0 m i nawierzchni twardej (asfaltowej lub z prefabrykatów drobnowymiarowych) prowadzącej do likwidowanego przejazdu kolejowo-drogowego kat. F w km 28+635, łączącej się przed wspomnianym przejazdem kolejowo-drogowym z drogą technologiczną prowadzoną wzdłuż projektowanych torów postojowych Stacji Władysławowo Port.

Wzdłuż torów postojowych stacji Władysławowo Port przewiduje się budowę drogi technologicznej o długości ok. 270 m, z jezdnią o szerokości 3,5 m i nawierzchni gruntowej lub z prefabrykatów betonowych, kończącej się placem do zawracania. Plac do zawracania w przypadku realizacji inwestycji drogowej w tym rejonie przez Gminę Władysławowo t.j. drogi przebiegającej równolegle do linii kolejowej na przedłużeniu ul. Władysława IV, planuje się utwardzić i przekształcić za pomocą oznakowania poziomego w zjazd publiczny.

Przewidziano także przebudowy odcinków istniejących dróg w związku z budową nowych elementów układu torowego linii kolejowej i wynikających z tego kolizji (odtworzenia dróg/ścieżki zajmowanych pod projektowane perony):

- przebudowa ul. Lipowej na długości ok. 461 m, o jezdni szerokości 5,5m i nawierzchni twardej asfaltowej wzdłuż linii kolejowej w km 2+610 – 3+070,
- przebudowa ul. Lipowej na długości ok. 200 m, o jezdni szerokości 5m i nawierzchni twardej asfaltowej wzdłuż linii kolejowej w km 3+680– 3+880,
- przebudowa drogi dojazdowej na długości ok. 430 m, o jezdni szerokości 3,5 m i nawierzchni gruntowej ulepszonej wzdłuż linii kolejowej w km 12+290 – 12+720,
- przebudowa drogi dojazdowej na długości ok. 270 m, o jezdni szerokości 5m i nawierzchni gruntowej ulepszonej w rejonie stacji Swarzewo wzdłuż linii kolejowej w km 20+635 – 20+905,
- przebudowa drogi dojazdowej na długości ok. 70 m, o jezdni szerokości 3,5 m i nawierzchni gruntowej ulepszonej wzdłuż linii kolejowej w km 23+865 – 23+935,
- przebudowa drogi dojazdowej na długości ok. 45 m, o jezdni szerokości 3,5m i nawierzchni gruntowej ulepszonej wzdłuż linii kolejowej w km 25+735 – 25+780,
- przebudowa ścieżki rowerowej na długości ok. 150 m, o szerokości 2,5m i nawierzchni twardej asfaltowej wzdłuż linii kolejowej w km 21+310 – 21+460.

W ramach projektu planuje się przebudowę licznych skrzyżowań kolejowo-drogowych i przejść przez tory/dojść na perony. W zależności od lokalizacji i rodzaju skrzyżowania czy przejścia planuje się m.in.: budowę nowej nawierzchni na międzytorzu, zabudowę nowej nawierzchni przejazdowej, wymianę nawierzchni dojazdowej - nawierzchnia asfaltowa oraz zabudowę nawierzchni dojść do peronów, a także instalację zabezpieczeń aktywnych.

Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

Przewidywany jest następujący zakres prac dotyczący urządzeń SRK:

- zabudowa nowych urządzeń SRK w dedykowanych kontenerach,
- budowa nowych przekaźnikowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym z nakładką komputerową,
- budowa nowego systemu urządzeń zasilania na posterunku ruchu dostosowanego do wymagań systemu sterowania urządzeń,
- budowa układowej kontroli niezajętości torów i rozjazdów opartej o liczniki osi,
- zabudowa nowych sygnalizatorów świetlnych i napędów zwrotnicowych,
- budowa nowego okablowania zewnętrznego,
- budowa samoczynnej blokady liniowej,
- budowa nowych przekaźnikowych półsamoczynnych dwukierunkowych jednoodstępowych urządzeń blokadowych z kontrolą niezajętości odcinków blokadowych opartą o liczniki osi do posterunków stycznych
- demontaż istniejących urządzeń wewnętrznych i zewnętrznych,
- budowa obiektu nowej nastawni z LCS we Władysławowie i w Pucku.

Zakres rzeczowy planowanego przedsięwzięcia na przejściach i przejazdach kolejowo-drogowych:

Lp.	km. obiektu	Obecna kategoria przejazdu przejścia	Docelowa kategoria przejazdu przejścia	Zakres prac
1	1.340	E	E(B)	N
2	2.101	B	B	M
3	2.620	B	B	N
4	3.032	E	E	O
5	4.692	B	B	M
6	5.646	B	B	M
7	6.563	C	B	M
8	8.787	B	B	N
9	9.650	B	B	M
10	11.168	E	E(B)	N
11	11.196	E	E(B)	L
12	11.430	B	B	M
13	11.886	C	B	N
14	12.306	C	B	N
15	12.981	D	B	N
16	13.287	D	B	N
17	13.449	F	-	O
18	14.316	C	B	M
19	14.904	F	F	L
20	15.410	A	A	M
21	15.723	E(A)	E(A)	M
22	16.160	A	-	L
23	16.408	E(A)	E(A)	M
24	16.951	B	B	N
25	17.391	B	B	N
26	18.035	F	F	O
27	18.765	C	C	M
28	19.190	B	B	N
29	19.940	F	-	L
30	20.267	C	B	M
31	20.910	B	B	M
32	21.537	F	F	O
33	22.298	F	F	O
34	22.614	F	F	O
35	22.967	D	B	N
36	23.167	D	B	N
37	23.657	F	F	O
38	23.931	F	F	O
39	24.241	D	B	N

Lp.	km. obiektu	Obecna kategoria przejazdu przejścia /	Docelowa kategoria przejazdu przejścia /	Zakres prac
40	24.583	C	B	M
41	24.758	C	-	L
42	25.631	B	B	M
43	26.021	B	B	M
44	26.370	A	-	L
45	26.910	A	A	M
46	27.336	E(B)	-	L
47	27.650	E(B)	-	L
48	28.119	B	B	M
49	28.635	F	-	L

Źródło: raport ooś. Zakres prac: N – zabudowa nowych urządzeń, M – modernizacja istniejących urządzeń, L – likwidacja przejazdu/przejścia 0 – brak prac w zakresie przejazdu.

Trakcja i zasilanie

Sieć trakcyjna będzie zaprojektowana zgodnie z poniższymi wymogami:

➤ dla linii o $V \geq 120$ km/h

- w torach szlakowych oraz głównych zasadniczych na stacjach zabudować sieć YC150-2CS150,
- nad rozjazdami w torach głównych zasadniczych zabudować sieć C120-2C z przewodami z miedzi srebrzej CuAg lub miedzi magnezowej CuMg (nad rozjazdami o $V > 100$ km/h stosować YC150-2CS150), w pozostałych przejściach rozjazdowych stosować sieć C95-C,
- w torach głównych dodatkowych zabudować sieć C120-2C z przewodami z miedzi srebrzej CuAg lub miedzi magnezowej CuMg,
- w torach bocznych zabudować sieć C95-C;

➤ dla linii o $V < 120$ km/h

- w torach szlakowych oraz głównych zasadniczych na stacjach zabudować sieć YC120-2CS150,
- nad rozjazdami w torach głównych zasadniczych zabudować sieć C120-2C z przewodami z miedzi srebrzej CuAg lub miedzi magnezowej CuMg, w pozostałych przejściach rozjazdowych stosować sieć C95-C,
- w torach głównych dodatkowych zabudować sieć C120-2C z przewodami z miedzi srebrzej CuAg lub miedzi magnezowej CuMg,
- w torach bocznych zabudować sieć C95-C.

Prace modernizacyjne polegające na elektryfikacji linii kolejowej nr 213 oraz modernizacji nawierzchni w wytypowanych lokalizacjach z odcinkową dobudową drugiego toru między przystankami.

Prace w zakresie sieci trakcyjnej obejmują:

- przebudowę istniejącej sieci trakcyjnej C95-C na stacji Reda,
- przebudowę podstacji na stacji Reda,
- budowę podstacji w lokalizacjach Puck i Władysławowo Port,
- budowę nowych konstrukcji wsporczych na fundamentach palowych,
- budowę sieci jezdnej typu YC150-2CS150 w torach szlakowych oraz głównych zasadniczych na stacjach,
- budowę sieci jezdnej typu C120-2C w torach głównych dodatkowych: Reda Rekowo, Puck, Swarzewo,
- budowę sieci jezdnej typu C95-C w torach bocznych: Puck,
- budowę ochrony przeciwporażeniowej sieci trakcyjnej (uszynienie grupowe otwarte),

- budowę systemu sterowania odłącznikami sieci trakcyjnej.

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. W ramach zadania przewiduje się zabudowę urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów, które objęte będą robotami w branży torowej wraz z wykonaniem nowego zasilania i sterowania dla tych rozjazdów.

Przewidywany zakres prac:

- przebudowa oświetlenia na przejazdach,
- budowa zasilania dla urządzeń przejazdowych srk na przejazdach,
- budowa zasilania dla urządzeń przejazdowych TT na przejazdach,
- rozbiórka istniejącego oświetlenia peronu na stacjach,
- budowa zasilania podstawowego i rezerwowego dla nowej nastawni na st. Władysławowo,
- budowa oświetlenia terenów przyległych do budynku nastawni i dróg dojazdu,
- budowa zasilania dla urządzeń SRK,
- budowa nowego oświetlenia peronu i dróg dojazdu na stacjach i przystankach osobowych,
- budowa zasilania dla urządzeń peronowych na stacjach i przystankach osobowych
- budowa nowego oświetlenia na międzytorzach,
- budowa nowych urządzeń EOR i nowego oświetlenia dla wybudowanych rozjazdów w branży torowej.

Na przedmiotowym odcinku linii kolejowej nr 213 przewiduje się elektryczne ogrzewanie rozjazdów na stacjach, przystankach osobowych i posterunkach odgałęźnych.

W związku z planowaną elektryfikacją linii kolejowej oraz budową linii potrzeb nietrakcyjnych przewiduje się włączenie istniejących i projektowanych odbiorów kolejowych do 1kV, w tym urządzeń EOR, z nowych stacji transformatorowych LPN.

Telekomunikacja

W wariantcie inwestycyjnym zakłada się:

- budowę nowych sieci kablowych – rurociągu kablowego z trzech rur typu RHDPE z kablem światłowodowym typu Z-XOTKtsd 48J jako kabla domykającego pętlę transmisyjną (kablem protekcyjnym), kabla XzTKMXpw 2x2x0,8 (we wspólnym rowie kablowym) jako kabla lokalizacyjnego dla kabla światłowodowego domykającego pętlę transmisyjną,
- budowę kanalizacji kablowych w peronach stacji kolejowych, przystanków osobowych i posterunków odgałęźnych z przystankami osobowymi istniejących oraz planowanych, a także w obrębie przebudowywanych przejazdów kolejowo-drogowych kat. A i kat. B oraz przejść kat. E (wyposażonych w urządzenia srk jak dla przejazdów kat. A lub kat. B),
- budowę nowych urządzeń systemu przewodowej łączności kolejowej w nowym budynku LCS na stacji Władysławowo oraz w nowych budynkach nastawni na stacji Puck,
- budowę modułów wyniesionych urządzeń systemu przewodowej łączności kolejowej w kontenerach (wspólnych dla branż srk i telekomunikacja) oraz w kontenerach teletechnicznych lokalizowanych na pozostałych istniejących oraz planowanych stacjach (st), posterunkach odgałęźnych (p.odg.), posterunkach odgałęźnych z przystankami osobowymi (p.o. p.odg.) i przystankach osobowych (p.o.),
- budowę nowych urządzeń systemu teletransmisji SDH STM-4,

- przeniesienie istniejących urządzeń radiołęczności w paśmie 150MHz z istniejących nastawni dysponujących do nowych lokalizacji, t.j. do nowego budynku LCS (stacja Władysławowo), do nowych budynków nastawni (stacja Puck), do kontenerów wspólnych dla branż srk i telekomunikacja (Mrzezino, wraz z zabudową nowych wolnostojących konstrukcji wsporczych (wież antenowych) dla anten radiołęczności. Przenoszone urządzenia radiołęczności posiadają moduły radiotelefonów o mocy nadajników nie większej niż 5W,
- przebudowę istniejących oraz budowę nowych urządzeń telewizji użytkowej TVu dla monitoringu wizyjnego przejazdów kolejowo-drogowych kat. A i kat. B oraz przejść kat. E (wyposażonych jak przejazdy kolejowo-drogowe kat. A lub kat. B),
- budowę nowych urządzeń telewizji użytkowej TVu dla monitoringu wizyjnego dla potrzeb stwierdzania końca pociągu (SKP),
- budowę nowych urządzeń systemu sygnalizacji włamania i kontroli dostępu oraz urządzeń systemu sygnalizacji i gaszenia pożaru – dla obiektów bez obsługi całodobowej (nowe kontenery teletechniczne, nowe kontenery wspólne dla branż srk i telekomunikacji, nowe budynki nastawni (dla awaryjnego, lokalnego sterowania), nowe kontenery z urządzeniami przejazdowymi srk) i obiektów z obsługą całodobową (nowy budynek LCS),
- budowę nowych urządzeń systemu CSDIP (Centralny System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej), na który składają się:
 - elektroniczne wyświetlacze i interaktywne infokioski,
 - System Rozgłoszeniowy (SR),
 - System Sygnalizacji Czasu (SSC),
 lokalizowanych na stacjach, posterunkach odgałęźnych z przystankami osobowymi i przystankach osobowych istniejących oraz planowanych na obszarze peronów, dojść do peronów,
- budowę urządzeń systemu CSDIP zgodnie z obowiązującymi instrukcjami: Ipi-6, Ipi-9 oraz Ipi-10,
- budowę urządzeń systemu transmisji danych dla potrzeb systemu CSDIP zgodnie z instrukcją Ie-122,
- budowę nowych urządzeń Systemu Monitoringu Wizyjnego (SMW), z wyłączeniem urządzeń podsystemu przywoławczo-alarmowego (SPA) – lokalizowanych na stacjach, posterunkach odgałęźnych z przystankami osobowymi i przystankach osobowych istniejących oraz planowanych na obszarze peronów, dojść do peronów,
- budowę urządzeń systemu SMW zgodnie z obowiązującymi instrukcjami: Ipi-4 oraz Ipi-10,
- budowę urządzeń systemu transmisji danych dla potrzeb systemu SMW zgodnie z instrukcją Ie-122,
- przebudowę kolizji istniejących sieci telekomunikacyjnych (kable światłowodowego Z-XOTKtsd 48J, kabla miedzianego XzTKMXpw 25x4x0,8) będących własnością PKP PLK S.A. oraz sieci telekomunikacyjnych obcych / zewnętrznych operatorów.

Teren kolejowy na odcinku Reda-Władysławowo Port LK 213 zajmuje powierzchnię ok. 68 ha. Obszar robót będzie obejmował przede wszystkim obecnie zajmowany teren, na którym od wielu lat istnieje i funkcjonuje infrastruktura kolejowa. Szacuje się, że powierzchnia przekształcenia terenu (trwałego i tymczasowego) w związku z realizacją przedsięwzięcia wyniesie maksymalnie ok. 102 ha. Zajętość terenu poza obecnym terenem kolejowym szacuje się na ok. 37 ha.

W ramach przygotowania Inwestycji konieczna będzie wycinka drzew i krzewów. Łącznie z planowaną potencjalną wycinką zagrożona jest powierzchnia ok. 2,8 ha oraz 346 pojedynczych osobników drzew i krzewów. Całkowita liczba drzew przeznaczonych do potencjalnego usunięcia wynosi szacunkowo ok. 500 – 1000 szt.

Realizacja przewidywanego zakresu prac będzie wiązała się z potrzebą wycinki drzew i krzewów.

Zastosowane będą typowe technologie dla zakresu prac związanych z rozbiórką, przebudową i budową, do których można zaliczyć m.in.:

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

Planowane przedsięwzięcie obejmuje prace na odcinku linii kolejowej nr 213 od stacji Reda km 0+749 do km 28+700, za stacją Władysławowo Port.

Linia kolejowa objęta przedsięwzięciem zlokalizowana jest w całości na terenie województwa pomorskiego. Przebiega przez obszary 3 gmin miejskich: Reda, miasto Puck, Władysławowo oraz przez obszar wiejskiej gminy Puck, na działkach o nr ewid. wymienionych w Załączniku nr 1 do nin. decyzji.

Część działek ewidencyjnych, na których będzie realizowane przedsięwzięcie stanowi teren zamknięty. Działki te są objęte decyzją Ministra Infrastruktury nr 14 z 18 września 2020 r. w sprawie ustalenia terenów zamkniętych, przez które przebiegają linie kolejowe (Dz. Urz. MI.2020.38).

W rejonie analizowanej linii kolejowej nie występują obiekty wpisane na listę światowego dziedzictwa UNESCO, parki kulturowe ani pomniki historii.

W odległości do 100 m od linii kolejowej znajdują się 72 obiekty zabytkowe, w tym 3 obiekty ujęte w rejestrze zabytków i 69 obiektów ujętych w ewidencji zabytków.

W odległości do 100 m od linii kolejowej znajduje się 61 stanowisk archeologicznych.

Szacuje się, że powierzchnia przekształcenia terenu (trwałego i tymczasowego) w związku z realizacją przedsięwzięcia wyniesie maksymalnie ok. 102 ha. Obecnie teren kolejowy na odcinku Reda-Władysławowo Port LK 213 zajmuje powierzchnię około 68 ha. Obszar robót będzie obejmował przede wszystkim obecnie zajmowany teren, na którym od wielu lat istnieje i funkcjonuje infrastruktura kolejowa.

Planowane przedsięwzięcie dotyczy istniejących linii kolejowych. Przedsięwzięcie zakłada również zajęcie nowego terenu i wykup gruntów w związku z: budową nowych obiektów obsługi podróżnych, projektowanym przebiegiem osi torowiska, dobudową drugiego toru, korektą przebiegów rowów odwodnieniowych, projektowanymi skarpami oraz przebudową przejazdów kolejowo - drogowych. Teren ten zostanie trwale zajęty pod infrastrukturę kolejową i będzie użytkowany w fazie użytkowania przedsięwzięcia.

Na części odcinka linii objętego przedsięwzięciem infrastruktura kolejowa jest w stanie niedostatecznym i uniemożliwia obecnie prowadzenie pociągów z prędkością konstrukcyjną. W ramach przedsięwzięcia wykonane zostaną prace pozwalające m.in. skrócić czas przejazdu,

poprawić przepustowość linii oraz przywrócić odpowiedni stan obiektów inżynierskich. Obejmować one będą w zależności od lokalizacji m.in. odcinkową przebudowę układu torowego, naprawę nawierzchni torowej, prace związane z zapewnieniem odwodnienia, naprawę / remont / przebudowę obiektów inżynierskich, modernizację zasilania, budowę sieci trakcyjnej, przebudowę/budowę peronów, remont/budowę/likwidację obiektów kubaturowych oraz wymianę sygnalizacji.

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

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

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

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

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

Jako drogi dojazdowe (techniczne) do terenu budowy używane będą przede wszystkim drogi istniejące, w szczególności utwardzone. W przypadku braku istniejącego dojazdu, nowe tymczasowe drogi poprowadzone będą w sposób minimalizujący zajęcie terenu i omijać będą obszary wrażliwe, m.in. wymienione w pkt. 2.1.1 nin. decyzji.

Dla zapewnienia odpływu wód opadowych i roztopowych z nawierzchni torowej, torowisko projektuje się z pochyleniem poprzecznym o wartości od 3% do 5%. Na szlakach we wszystkich przekopach i przy nasypach o wysokości do 0,6 m oraz przy nasypach wyższych, gdzie istnieje konieczność przeprowadzenia wody napływającej, odprowadzenie wody opadowej i roztopowej zapewnione będzie poprzez budowę rowów bocznych ziemnych lub umocnionych. W pozostałych miejscach przy nasypach o wysokości ponad 0,6 m nie przewiduje się budowy rowów. Na stacjach odprowadzenie wody z torowisk zapewnione będzie głównie poprzez budowę sieci odwodnienia wgłębnego w postaci drenaży i drenokolektorów, którymi woda spływać będzie do odbiorników za pomocą zbieraczy. Na system odwodnienia przedmiotowego odcinka składają się również rowy istniejące.

Odwodnienie peronów będzie realizowane poprzez pochylenie nawierzchni o wartości 1% - 3%, skierowane w stronę przeciwną do toru. Perony jednokrawędziowe będą odwadniane powierzchniowo na przylegający teren, chyba, że peron jest ograniczony z obu stron ściankami

żelbetowymi, wtedy zostanie zastosowane odwodnienie liniowe z odprowadzeniem wód opadowych. Dla peronów wyspowych zostanie wybudowana kanalizacja deszczowa, do której wody opadowe będą odprowadzane przykanalikami z wiat oraz odwodnienia liniowego. Odwodnienie liniowe na peronach wyspowych będzie usytuowane wzdłuż krawędzi płyt peronowych. Wody opadowe i roztopowe będą odprowadzone do kanalizacji deszczowej miejskiej, rowów przytorowych, zbiorników odparowujących, a w przypadku braku możliwości do układów rozsączających usytuowanych poza torowiskiem.

Zgodnie z Mapą Podziału Hydrograficznego Polski (MPHP) linia 213 przecina 8 cieków: Reda, Gizdepka, Kanał Żelistrzewo, Płutnica oraz 4 cieki bez nazwy.

Planowana linia kolejowa bezpośrednio przebiega przez teren jednego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych GZWP nr 110 - Pradolina Kaszuby i rzeka Reda na odcinku km -0+749 – 5+477 (długość przecięcia 6 226 m). Dla tego zbiornika obszar ochrony jest w trakcie uzgadniania przez Wojewodę Pomorskiego. Niemniej jednak na etapie realizacji i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia prawdopodobieństwo wystąpienia bezpośredniego zanieczyszczenia wód GZWP substancjami ropopochodnymi i zawiesiną jest znikome.

W 100 m strefie potencjalnego oddziaływania znajdują się 4 studnie ujęć wód podziemnych oraz części strefy ochrony pośredniej i ochrony ścisłej ujęcia wód podziemnych w Pucku. Niemniej jednak ani ujęcia ani strefy nie kolidują z terenem przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie jest częściowo zlokalizowane na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 Ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (tekst jedn. Dz. U. z 2025, poz. 960 ze zm). Na ewentualne działania w tym obszarze należy uzyskać niezbędne zgody wodnoprawne.

Na podstawie danych z Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły opublikowanym w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 4 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023, poz. 300) stwierdzono, iż przedsięwzięcie znajduje się na obszarze następujących zlewni jednolitych części wód:

- powierzchniowych:
 - kod RW20001047752 Kanał Żelistrzewo,
 - kod RW20001047769 Gizdepka,
 - kod RW20001047929 Zagórska Struga,
 - kod RW20001147895 Reda od Starego Koryta Redy ze Starym Korytem Redy do Dopływu z polderu Rekowo,
 - kod RW20001547749 Płutnica,
 - kod RW2000154778 Kanał Mrzezino,
 - kod TW20002WB4 Zalew Pucki,
 - kod CW20001WB2 Polskie wody przybrzeżne Basenu Gotlandzkiego.
- • podziemnych:
 - kod PLGW200013.

W ww. 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 2024, poz. 1478 ze zm.), dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie, dla którego cele środowiskowe zostały określone w akcie będącym podstawą prawną obszaru. Planowane przedsięwzięcie znajduje się w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Rzeki Płutnicy.

Potencjalny wpływ planowanych prac na linii kolejowej nr 213 na cieki wodne może mieć miejsce głównie w trakcie prac budowlanych. Zakres robót w korytach cieków przecinanych linią kolejową ograniczony będzie do niezbędnego minimum, aby ograniczyć ingerencję w środowisko wodne.

Na trasie analizowanej linii kolejowej zidentyfikowano 8 przecięć z ciekami w tym 4 przecięcia z ciekami będącymi JCWP t.j.: Reda, Gizdepka, Kanał Żelistrzewo oraz Płutnica. Na obiektach inżynierskich na ww.ciekach zaplanowane następujące prace:

- Reda (km 1+470) – zabezpieczenie antykorozyjne konstrukcji mostu stalowego,
- Gizdepka (km 10+317) – remont po prawej stronie zmiana pochylenia skarpy na 1:1 umocnienie, podniesienie ściany czołowej,
- Kanał Żelistrzewo (km 12+219) - przebudowa/likwidacja istniejącego przepustu, budowa przepustu w technologii bezwykopowej,
- Płutnica (km 18+059) - zabezpieczenie antykorozyjne konstrukcji mostu stalowego.

Przewidziany zakres prac nie spowoduje naruszenia koryt cieków (z wyjątkiem prac na obiekcie nad ciekami Gizdepka), nie spowoduje przekształceń lokalnych stosunków wodnych, nie zaburzy przepływu wody oraz nie będzie miał wpływu na ichtiofaunę.

Autorzy raportu przeanalizowali wpływ przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) z podziałem na poszczególne elementy klasyfikacji stanu.

W związku z pracami budowlanymi nie dojdzie do zaburzenia siedlisk wodnych w pasie prowadzonych robót. Ze względu na fakt, iż długość odcinków koryt rzek, na których będą wykonywane zaplanowane prace budowlane (przebudowa mostów, przebudowa przepustów, umocnienia koryt cieków) będzie ograniczona do niezbędnego minimum przewiduje się, że wpływ prac na elementy biologiczne będzie tylko miejscowy, bez wywierania negatywnego wpływu na całość elementów biologicznych w danej JCWP. Zakłada się, że wyłącznie przy przebudowie mostu w km 10+317 nad rzeką Gizdepka będzie wymagane umocnienie brzegu. Długość umocnienia wyniesie około 20-25 m. Potencjalne oddziaływanie na fitoplankton, zooplankton, bentos będzie krótkotrwałe, przemijające i lokalne.

W trakcie prowadzenia prac budowlanych istnieje ryzyko zanieczyszczenia wód substancjami chemicznymi (np. poprzez wyciek paliwa z maszyn budowlanych). W związku z tym niezbędne jest zapewnienie właściwej organizacji placu budowy i odpowiednie składowanie materiałów budowlanych oraz odpadów na placu budowy, co będzie należało do obowiązków wykonawcy robót.

Negatywne oddziaływania na ichtiofaunę na etapie budowy mogą dotyczyć prowadzonych prac na obiekcie mostowym na cieku Gizdepka, gdzie zachodzi konieczność umocnienia koryta na odcinku 20-25 m, co może skutkować lokalnymi zaburzeniami przepływu. Oddziaływaniem pośrednim będzie hałas oraz drgania podłoża związane z przeprowadzanymi pracami, mogące powodować ograniczenie migracji ryb oraz powodować ich wypłaszanie. Niemniej jednak prace budowlane będą miały charakter krótkotrwały, przemijający i lokalny i nie będą powodować żadnych negatywnych skutków na ichtiofaunę o trwałym charakterze.

W czasie eksploatacji omawianej linii kolejowej z powierzchni torowiska, obiektów inżynierskich, stacji i przystanków będą odprowadzane wody opadowe i roztopowe. Jakość odprowadzanych wód opadowych będzie zgodna z wymogami Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r.

Wpływ związany z zaburzeniem przepływu wód w trakcie przebudowy polegać będzie jedynie na zwiększeniu lub zmniejszeniu prędkości przepływu. Tego typu wpływ na wody powierzchniowe będzie krótkotrwały i obejmować będzie okres, w którym prowadzone będą prace umocnieniowe w obrębie koryta cieków. Do oddziaływań takich może dojść wyłącznie w związku z pracami na cieku Gizdepka w km 10+317, gdzie zaplanowano remont/przebudowę koryta na krótkim odcinku. W ramach prac nie planuje się budowy budowli poprzecznych stanowiących barierę w migracji organizmów wodnych.

Na cieku Gizdepka na etapie budowy nastąpi bezpośrednio naruszenie brzegów i koryta w związku z przebudową elementów mostu. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe i obejmowało będzie wyłącznie okres, w którym prowadzone będą prace budowlane. Prace te będą również obejmowały odcinkowe umocnienie koryta cieków. W przypadku tego rodzaju prac należy

zachować niezmienny przekrój poprzeczny i podłużny koryta cieku – w tym głębokość i szerokość rzeki. Długość, na której zostanie wykonane zabezpieczenie będzie ograniczona do niezbędnego minimum. Wszelkie prace polegające na przebudowie mostów i przepustów, wykonaniu zabezpieczeń (prace ingerujące w koryto cieku) mogą spowodować czasowe zmącenie wody. Powstała w ten sposób zawiesina może powodować czasowe obniżenie zawartości rozpuszczonego tlenu w wodzie. Po pewnym czasie w przekroju poniżej miejsca powstawania zanieczyszczeń, dojdzie do pełnego wymieszania z wodami odbiornika.

Nie przewiduje się, aby planowane prace budowlane w ramach przedsięwzięcia, poza czasowym zwiększeniem stężenia zawiesiny i związanym z tym możliwym obniżeniem zawartości rozpuszczonego tlenu w wodzie, wpływały na stężenia innych wskaźników fizykochemicznych oraz wskaźników odpowiedzialnych za stan chemiczny wód.

Potencjalny wpływ na wody powierzchniowe może być też związany ze stosowaniem herbicydów do usuwania chwastów i roślinności wzdłuż linii kolejowej. W celu jego minimalizacji należy stosować jedynie środki dopuszczone do stosowania przy zachowaniu odległości minimalnych od wód powierzchniowych i podczas odpowiednich warunków atmosferycznych.

Przewidywane prace budowlane w przeważającej większości będą pracami typowo powierzchniowymi. Robotami mogącymi ingerować w środowisko gruntowo-wodne będą: profilowanie i wzmacnianie podtorza, prace przy obiektach inżynieryjnych oraz systemie odwodnienia. Prace budowlane nie wpłyną na zmianę warunków hydrogeologicznych poziomów wodonośnych. Etap realizacji nie wpłynie negatywnie na jakość i zasobność wód podziemnych. Zaplecza budowy, w tym bazy sprzętowo – materiałowe lokalizowane będą w pierwszej kolejności na terenach przekształconych antropogenicznie, a jeżeli nie będzie to możliwe na innych odpowiednio zabezpieczonych gruntach. W razie sytuacji awaryjnej takiej jak np.: wyciek paliw, zanieczyszczenia będą usuwane za pomocą środków sorpcyjnych, które następnie zostaną przekazane do unieszkodliwienia.

Odpady gromadzone będą selektywnie w miejscu do tego wyznaczonym, w sposób zabezpieczający przed niekontrolowanym uwalnianiem zanieczyszczeń do środowiska gruntowo – wodnego. Nie przewiduje się emisji ścieków technologicznych na etapie realizacji przedsięwzięcia. Powstawać będą jedynie w niewielkich ilościach ścieki socjalno-bytowe, będą one gromadzone w szczelnych przenośnych sanitariatach, które będą systematycznie odbierane przez specjalistyczną firmę posiadającą stosowne zezwolenie.

Na etapie eksploatacji potencjalne oddziaływanie analizowanego odcinka linii kolejowej nr 213 na wody podziemne może dotyczyć zanieczyszczenia poziomu użytkowego wód podziemnych na skutek dopływu zanieczyszczeń wskutek awarii maszyn stosowanych podczas konserwacji urządzeń linii kolejowych. Zakłada się, że prace utrzymaniowe oraz konserwacyjne urządzeń linii kolejowych będą prowadzone z wykorzystaniem sprawnego technicznie sprzętu, zgodnie z przepisami prawa i instrukcjami wewnętrznymi Inwestora. Pozwoli to ograniczyć do minimum ryzyko zanieczyszczenia poziomu użytkowego wód podziemnych.

Na etapie eksploatacji gospodarka odpadami (w tym odpady niebezpieczne oraz komunalne), prowadzona będzie zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, w sposób niezagrażający wodom podziemnym. Odpady gromadzone będą selektywnie w miejscu do tego wyznaczonym, w sposób zabezpieczający przed niekontrolowanym uwalnianiem do środowiska gruntowo – wodnego. Ilości oraz rodzaje odpadów przewidzianych do wytworzenia w ramach eksploatacji instalacji, t.j. linii kolejowej są regulowane decyzjami administracyjnymi wydanymi przed odpowiedni organ administracji na rzecz Inwestora.

W związku z powyższym, zgodnie z ww. postanowieniem Dyrektora RZGW w Gdańsku, PGW WP, 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. z 2023, poz. 300).

Część planowanej inwestycji znajduje się w granicach Obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032.

W odległości do 5 km znajdują się także następujące obszary Natura 2000:

- ok. 0,01 km na wschód obszar Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005,
- ok. 0,50 km na zachód obszar Natura 2000 Puszcza Darżłubska PLB220007,
- ok. 0,50 km na zachód obszar Natura 2000 Kaszubskie Klify PLH220072,
- ok. 1,60 km na zachód obszar Natura 2000 Bezlist koło Gniewowa PLH220102,
- ok. 4,20 km na północ Natura 2000 Przybrzeżne Wody Bałtyku PLB990002.

Na potrzeby sporządzenia raportu o oś dla planowanej inwestycji, sporządzono inwentaryzację przyrodniczą obejmującą odcinek linii kolejowej 213 od km 0,749 do km 62,078 wraz z buforem 2 x 150 m, po obu stronach linii kolejowej na odcinku linii kolejowej. Szczegółowy harmonogram oraz zakres inwentaryzacji zamieszczono w raporcie o oś. Na podstawie tych danych przeprowadzono analizę wpływu planowanego przedsięwzięcia na znajdujące się na jego trasie oraz w odległości do 5 km od realizacji zamierzenia obszary Natura 2000.

Planowana inwestycja na odcinku od ok. 28+600 do ok. 28+700 przebiega przez obszar Natura 2000 **Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032**. Ponadto, w km od ok. 18+000 do ok. 19+100, ww. obszar Natura 2000 znajduje się w odległości ok. 40 m od granic planowanego przedsięwzięcia, t.j. w granicach obszaru jego potencjalnego oddziaływania. Na odcinku od ok. 18+000 do ok. 19+100 planowane są podstawowe prace związane z przebudową linii, przede wszystkim:

- wymiana nawierzchni torowej (oś linii pozostanie w miejscu obecnego torowiska),
- budowa trakcji,
- budowa odwodnienia w postaci rowów odprowadzających nadmiar wód opadowych i roztopowych z nasypu linii kolejowej,
- prace na obiekcie inż. w km 18+059 (most na rzece Płutnica), t.j. remont istniejącego mostu polegający na zabezpieczeniu antykorozyjnym (parametry obiektu nie ulegną zmianie w stosunku do stanu istniejącego).

Na odcinku od ok. 28+600 do ok. 28+700 planowane są podstawowe prace związane z przebudową linii, przede wszystkim:

- wymiana nawierzchni torowej (oś linii pozostanie generalnie w miejscu obecnego torowiska, natomiast planowana jest także dobudowa dodatkowych torów wzdłuż istniejącego),
- budowa trakcji,
- budowa odwodnienia w postaci rowów odprowadzających nadmiar wód opadowych i roztopowych z nasypu linii kolejowej,
- budowa podstacji trakcyjnej Władysławowo Port w rejonie km 28+500-28+600, po prawej stronie linii kolejowej,
- przebudowa drogi dojazdowej do drogi wojewódzkiej nr 216 w rejonie km 28+650, pomiędzy sklepem Biedronka po stronie wschodniej, a zakładami po stronie zachodniej tej jezdni.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 19 października 2021 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Zatoka Pucka i Półwysep Helski (PLH220032) (Dz. U. z 2022 r. poz. 80) przedmiotami ochrony w ww. obszarze Natura 2000 są następujące siedliska przyrodnicze: 1130 – estuaria, 1160 – duże płytkie zatoki, 1210 – kiczina na brzegu morskim, 1230 – klify na wybrzeżu Bałtyku, 1330 – solniska nadmorskie (*Glauco Puccinellietalia* część – zbiorowiska nadmorskie), 2110 – inicjalne stadia nadmorskich wydm białych, 2120 – nadmorskie wydmy białe (*Elymo-Ammophiletum*), 2130 – nadmorskie wydmy szare, 2180 – lasy mieszane i bory na wydmach morskich, 6410 – zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*),

7230 – górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk oraz 91D0 – bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi Betuletum pubescentis*, *Vaccinio uliginosi Pinetum*, *Pino mugo-Sphagnetum*, *Sphagno girgensohnii-Piceetum*) i brzoźowo-sosnowe bagienne lasy borealne. Przedmiotem ochrony są również gatunki: parposz (*Alosa fallax*), foka szara (*Halichoerus grypus*), sierpowiecc błyszczący (*Drepanocladus (Hamatocaulis) vernicosus*), minóg rzeczny (*Lampetra fluviatilis*), Inica wonna (*Linaria loeselii (Linaria odora)*), lipiennik Loesela (*Liparis loeselii*), wydra (*Lutra lutra*), czerwonończyk nieparek (*Lycaena dispar*) oraz morświn (*Phocoena phocoena*).

Dla ww. obszaru Natura 2000 nie został ustanowiony plan ochrony. Obwieszczeniem znak RDOŚ-Gd.WOC.6323.96.2022.MB.2 z dnia 18.01.2023 r., Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku poinformował o przyjęciu tymczasowych celów ochrony dla siedlisk przyrodniczych oraz gatunków i ich siedlisk, będących przedmiotami ochrony w ww. obszarze Natura 2000. Poniżej przedstawiono wynikające z ww. obwieszczenia tymczasowe cele działań ochronnych dla poszczególnych przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032 oraz ocenę wpływu planowanej inwestycji na poszczególne przedmioty ochrony i tymczasowe cele działań ochronnych:

1130 Estuaria

Tymczasowy cel ochrony: powierzchnia - utrzymanie powierzchni 222,2 ha.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032, w granicach terenu objętego inwentaryzacją nie stwierdzono siedliska przyrodniczego o kodzie 1130. Planowana inwestycja nie będzie w żaden sposób ingerować w ww. siedlisko przyrodnicze. Tymczasowy cel ochrony, jakim jest utrzymanie powierzchni siedliska w obszarze, nie będzie zagrożony na skutek realizacji przedsięwzięcia. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na ww. siedlisko przyrodnicze.

1160 Duże, płytkie zatoki

Tymczasowy cel ochrony: powierzchnia - utrzymanie powierzchni 21 990,1 ha.

Siedlisko przyrodnicze 1160 obejmujące Zatokę Pucką znajduje w odległości ok. 40 m od granicy terenu realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. W sąsiedztwie siedliska, na odcinku od ok. 28+600 do ok. 28+700 planowane są podstawowe ww. prace związane z przebudową linii. Pomiędzy wodami Zatoki Puckiej, a LK213 zlokalizowana jest droga wojewódzka nr 216 oraz parking. Zatem planowana inwestycja nie będzie w żaden sposób ingerować w ww. siedlisko przyrodnicze. Wody opadowe i roztopowe spływające z terenu torowiska nie są zanieczyszczone, nie wymagają więc oczyszczania. Ewentualne pośrednie oddziaływanie inwestycji na siedlisko może wystąpić na etapie eksploatacji w przypadku pojawienia się awarii prowadzącej do zanieczyszczenia środowiska gruntowo wodnego np. w wyniku wycieku substancji niebezpiecznych w trakcie awarii taboru towarowego przewożącego takie substancje (wyciek z uwagi na nieszczelność taboru lub wykolejenie pociągu). Takie sytuacje należy jednak uznać za ekstremalnie rzadkie. Przede wszystkim po torach kolejowych porusza się tabor, który jest dopuszczony do ruchu i musi posiadać odpowiednie atesty i badania kontrolne. Poza tym, na ww. odcinku LK213, znajdującym się w sąsiedztwie siedliska 1160, brak jest rozjazdów, stanowiących potencjalne miejsce wykolejenia. Po trzecie prędkość dopuszczona na liniach kolejowych dla taboru towarowego jest niższa niż dla taboru pasażerskiego, odpowiednia dla zachowania bezpieczeństwa w przewozach towarowych. Jak przytoczono w raporcie, liczba takich awarii w transporcie kolejowym jest bardzo niska, max. 2 przypadki w roku na terenie całego kraju w ostatnich 10 latach. Należy również podkreślić, iż tory znajdują się już w tym miejscu i są obecnie wykorzystywane. Natomiast przebudowa LK213 polepszy jakość infrastruktury, przez co przewozy staną się jeszcze bardziej bezpieczne niż obecnie. W przypadku pojawienia się sytuacji awaryjnej, powiadamiane są odpowiednie służby mające za zadanie niezwłocznie

zareagować na zaistniałą sytuację i zminimalizować potencjalne skutki. Biorąc pod uwagę brak bezpośredniej ingerencji w ww. siedlisko przyrodnicze oraz minimalną możliwość pośredniego oddziaływania na siedlisko wyłącznie w sytuacji awaryjnej, stwierdzono, że przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na zmianę powierzchni i stan siedliska przyrodniczego o kodzie 1160 w obszarze Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032. Tym samym, tymczasowy cel ochrony jakim jest utrzymanie powierzchni siedliska w obszarze, nie będzie zagrożony na skutek realizacji przedsięwzięcia. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na ww. siedlisko przyrodnicze.

1210 Kidzina na brzegu morskim

Tymczasowe cele ochrony:

- powierzchnia: utrzymanie powierzchni 2,1 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów;
- gatunki charakterystyczne: utrzymanie właściwego (FV) stanu, t.j. gatunki charakterystyczne występują na powyżej 50 % płatów siedliska przyrodniczego na transekcie na 80 % stanowisk oraz złego (U2) stanu, t.j. brak gatunków charakterystycznych, lub występują tylko sporadycznie na pojedynczych płatach siedliska przyrodniczego na transekcie na 20 % stanowisk;
- procent powierzchni zajęty przez siedlisko na transekcie: utrzymanie złego (U2) stanu, t.j. płaty siedliska przyrodniczego występują na < 10 % badanego transektu na 2 stanowiskach;
- naturalna działalność fal i sztormów: utrzymanie właściwego (FV) stanu, t.j. naturalna działalność fal i sztormów ograniczona w wyniku działalności człowieka tylko na niewielkiej części transektu (do 30 %) na 2 stanowiskach;
- zniszczenia mechaniczne: utrzymanie właściwego (FV) stanu, t.j. mniej niż 10 % płatów kidziny zniszczonej na 10 % stanowisk oraz utrzymanie niezadowolającego (U1) stanu, t.j. część płatów kidziny zniszczona (od 50 do 10 %) na 70 % stanowisk i złego (U2) stanu, t.j. wszystkie płaty kidziny zniszczone lub ich przeważająca większość (powyżej 50 %) na 20 % stanowisk;
- zaśmiecenie: utrzymanie właściwego (FV) stanu, t.j. brak śmieci lub śmieci stanowią istotną część osadów na nielicznych badanych płatach (poniżej 10 %) na 20 % stanowisk oraz utrzymanie niezadowolającego (U1) stanu, t.j. śmieci stanowią istotną część osadów na licznych badanych płatach (powyżej 10-50 %) na 80 % stanowisk.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032, w granicach terenu objętego inwentaryzacją nie stwierdzono siedliska przyrodniczego o kodzie 1210. Planowana inwestycja nie będzie w żaden sposób ingerować w ww. siedlisko przyrodnicze. Tymczasowe cele ochrony, w tym powierzchnia siedliska, utrzymanie właściwej kombinacji florystycznej typowej dla siedliska i utrzymanie innych wskaźników w obszarze, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na ww. siedlisko przyrodnicze.

1230 Klify na wybrzeżu Bałtyku

Tymczasowe cele ochrony:

- powierzchnia: utrzymanie powierzchni 14,6 ha;
- stabilność ściany klifu: utrzymanie właściwego (FV) stanu, t.j. klif aktywny w połowie, do 50% powierzchni na 75% stanowisk oraz utrzymanie w niezadowolającym (U1) stanie, t.j. klif aktywny do 75% lub nieaktywny do 75% powierzchni na 25% stanowisk;
- nachylenie stoku/ściany klifu: utrzymanie właściwego (FV) stanu, t.j. do 40° na 50% stanowisk oraz utrzymanie niezadowolającego (U1) stanu, t.j. 40-50° na 25% stanowisk i złego (U2), t.j. powyżej 50° na 25% stanowisk;

- zjawiska geodynamiczne na stoku: utrzymanie właściwego (FV) stanu, t.j. 1 osuwisko lub wysięk na 100 m długości klifu;
- stan zachowania dolnej części klifu: utrzymanie właściwego (FV) stanu, t.j. brak podcięć abrazyjnych lub do wysokości 0,5 m na 75% stanowisk oraz utrzymanie niezadowolającego (U1) stanu, t.j. 2 osuwiska lub wysięki na 100 m długości klifu na 25% stanowisk;
- obecność charakterystycznych roślin zielnych: utrzymanie właściwego (FV) stanu, t.j. wszystkie gatunki charakterystyczne, powyżej 25% pokrycia;
- obecność charakterystycznych krzewów: utrzymanie właściwego (FV) stanu, t.j. wszystkie gatunki charakterystyczne, powyżej 15% pokrycia;
- obecność drzew: utrzymanie właściwego (FV) stanu, t.j. wszystkie gatunki charakterystyczne, powyżej 10% pokrycia na 50 % stanowisk oraz utrzymanie niezadowolającego (U1) stanu, t.j. 1-2 gatunki charakterystyczne, 1-10% pokrycia na 50% stanowisk;
- odnowienia, osobniki juwenilne wśród krzewów i drzew: utrzymanie właściwego (FV) stanu, t.j. liczne okazy gatunków charakterystycznych w płatach oraz pojedyncze inne typowe;
- liczba gatunków roślin zielnych na stoku: utrzymanie właściwego (FV) stanu, t.j. minimum 15 gatunków;
- procent pokrycia stoku roślinnością w stosunku do odkrytych powierzchni: utrzymanie właściwego (FV) stanu, t.j. więcej niż 30% i mniej niż 70% roślin na 75% stanowisk oraz utrzymanie niezadowolającego (U1) stanu, t.j. mniej niż 30%, więcej niż 70% roślin na 25% stanowisk;
- wysokość plaży (górnej) u podnóża klifu: utrzymanie właściwego (FV) stanu, t.j. wyższa od 2 m n.p.m.;
- zasięg napływu morza na plażę: utrzymanie właściwego (FV) stanu, t.j. brak lub przy linii wody.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032, w granicach terenu objętego inwentaryzacją nie stwierdzono siedliska przyrodniczego o kodzie 1230. Planowana inwestycja nie będzie w żaden sposób ingerować w ww. siedlisko przyrodnicze. Tymczasowe cele ochrony, w tym powierzchnia siedliska, stabilność ściany klifu i jego nachylenie, utrzymanie właściwej kombinacji florystycznej typowej dla siedliska i utrzymanie innych wskaźników w obszarze, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na ww. siedlisko przyrodnicze.

1330 Solniska nadmorskie (*Glaucopuccinetalia Maritima*, część – zbiorowiska nadmorskie)

Tymczasowe cele ochrony:

- powierzchnia: utrzymanie powierzchni 96,7 ha;
- udział procentowy siedliska na stanowisku: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. siedlisko zajmuje 75-100% transektu na 83% stanowisk oraz poprawa ze złego (U2) stanu, tj. siedlisko zajmuje < 50% transektu na 17% stanowisk do stanu właściwego;
- gatunki charakterystyczne: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. halofity i „bazowe” gatunki indyferentne pokrywają 40-100% łącznej powierzchni płatów siedliska na 83% stanowisk oraz poprawa z niezadowolającego (U1) stanu, tj. halofity i „bazowe” gatunki indyferentne pokrywają 20-40% łącznej powierzchni płatów siedliska do stanu właściwego (FV) na 17% stanowisk;

- gatunki dominujące: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. halofity dominują lub współdominują z „bazowymi” gatunkami indyferentnymi na 75% stanowisk oraz utrzymanie niezadowolającego (U1) stanu, tj. dominują gatunki indyferentne na 17% stanowisk oraz poprawa ze złego (U2) stanu, tj. dominują gatunki indyferentne do stanu co najmniej niezadowolającego (U1) na 8% stanowisk;
- obce gatunki inwazyjne: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. brak lub udział gatunków obcych < 10%;
- rodzime gatunki ekspansywne roślin zielnych: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. brak lub udział gatunków ekspansywnych < 10% na 67% oraz utrzymanie w niezadowolającym (U1) stanie, tj. udział gatunków ekspansywnych 10-25% i w złym (U2) stanie, tj. udział gatunków ekspansywnych > 25% na 33% stanowisk;
- ekspansja krzewów i podrostu drzew: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. brak lub udział gatunków drzewiastych <5% na 83% stanowisk oraz utrzymanie niezadowolającego (U1) stanu, tj. udział gatunków drzewiastych 5-15% na 17% stanowisk;
- struktura przestrzenna płatów siedliska: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. mozaikowy lub pasowy układ roślinności zgodnie z gradientem zasolenia i wilgotności na 1 stanowisku oraz poprawa ze złego (U2) stanu, tj. płaty roślinności halofilnej silnie rozproszone i izolowane do stanu co najmniej niezadowolającego (U1), tj. nie w pełni realizowany mozaikowy lub pasowy układ roślinności na 1 stanowisku;
- zasilanie wodami słonymi: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. swobodny dopływ/wyływ/podsiąkanie i rozlewanie się słonej wody, wysokie zasolenie.

Najbliżej położone płaty siedliska przyrodniczego 1330 znajdują się w odległości ok. 80 m od granicy terenu przedsięwzięcia i ok. 140 m od torowiska LK213 w km od ok. 28+600 do ok. 28+700. Na tym odcinku zaplanowano podstawowe ww. prace związane z przebudową linii. Planowana inwestycja nie będzie w żaden sposób ingerować w ww. siedlisko przyrodnicze. Płaty tego siedliska są odseparowane od linii kolejowej istniejącymi budynkami, w tym stacją benzynową, sklepem Biedronka oraz drogą wojewódzką nr 216 (ul. Starowiejska). W wyniku przeprowadzonej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko nie zidentyfikowano żadnych potencjalnych bezpośrednich ani pośrednich oddziaływań planowanego przedsięwzięcia, zarówno na etapie jego realizacji jak i eksploatacji. Również tymczasowe cele ochrony, w tym powierzchnia siedliska, utrzymanie właściwej kombinacji florystycznej typowej dla siedliska i utrzymanie innych wskaźników w obszarze, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia.

2110 Inicjalne stadia nadmorskich wydm białych

Tymczasowe cele ochrony:

- powierzchnia: utrzymanie powierzchni 4,4 ha z uwzględnieniem procesów naturalnych;
- gatunki charakterystyczne: utrzymanie niezadowolającego (U1) stanu, tj. pojedyncze występowanie roślin charakterystycznych na transekcie na 75% stanowisk oraz utrzymanie złego (U2) stanu, tj. brak roślin charakterystycznych na 15% stanowisk;
- kondycja i forma wzrostu wydmotwórczych gatunków traw: utrzymanie niezadowolającego (U1) stanu, tj. „wydmotwórcze” gatunki traw kwitną/owocują sporadycznie (na powierzchni mniejszej niż 10% transektu) na 15% stanowisk oraz utrzymanie złego (U2) stanu, tj. brak oznak kwitnienia/owocowania „wydmotwórczych” gatunków traw na 75% stanowisk;
- występowanie sedymentacji/abrazji: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. brak abrazji, wybrzeże akumulacyjne na 25% stanowisk, utrzymanie niezadowolającego (U1) stanu, tj. rzadkie podcinanie wydm na 25% stanowisk oraz złego (U2) stanu,

tj. wyraźnie abrazyjny odcinek wybrzeża, wyraźne splukiwanie wydym inicjalnych do morza na 50% stanowisk;

- występowanie gatunków obcych ekologicznie lub geograficznie: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. brak gatunków obcych ekologicznie lub geograficznie na 15% stanowisk oraz utrzymanie złego (U2) stanu, tj. gatunki obce ekologicznie/geograficznie zajmują powierzchnię większą niż 1 m² lub występują w ilości większej niż 1 egzemplarz na 75% stanowisk;
- zniszczenia mechaniczne: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. brak na 25% stanowisk oraz utrzymanie stanu niezadowalającego (U1), tj. nieliczne ślady przejazdu pojazdów, ścieżki itp. i złego (U2), tj. wyraźne zniszczenia spowodowane przejazdami pojazdów oraz działalnością człowieka na 75% stanowisk.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032, w granicach terenu objętego inwentaryzacją nie stwierdzono siedliska przyrodniczego o kodzie 2110. Planowana inwestycja nie będzie w żaden sposób ingerować w ww. siedlisko przyrodnicze. Tymczasowe cele ochrony, w tym powierzchnia siedliska, utrzymanie właściwej kombinacji florystycznej typowej dla siedliska i utrzymanie innych wskaźników w obszarze, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na ww. siedlisko przyrodnicze.

2120 Nadmorskie wydmy białe (*Elymo Ammophiletum*)

Tymczasowe cele ochrony:

- powierzchnia: utrzymanie powierzchni 47,2 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów;
- gatunki charakterystyczne: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. charakterystyczne gatunki roślin występują na całym transekcie na 50% stanowisk oraz utrzymanie niezadowalającego (U1) stanu, tj. pojedyncze występowanie roślin charakterystycznych na transekcie na 50% stanowisk;
- gatunki nitrofilne: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. brak na 83% stanowisk oraz utrzymanie niezadowalającego (U1) stanu, tj. maksymalnie jeden gatunek o stopniu pokrycia w skali Braun-Blanqueta r lub + na 17% stanowisk;
- kondycja i kwitnienie/owocowanie gatunków traw: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. „wydmotwórcze” gatunki traw obficie kwitną/owocują (na powierzchni co najmniej 10% transektu) na 50% stanowisk oraz utrzymanie stanu niezadowalającego (U1), tj. „wydmotwórcze” gatunki traw kwitną/owocują sporadycznie (na powierzchni mniejszej niż 10% transektu);
- występowanie sedymentacji/abrazji: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. brak abrazji, wybrzeże akumulacyjne na 33% stanowisk oraz utrzymanie niezadowalającego (U1) stanu, tj. rzadkie podcinanie wydym na 50% stanowisk i złego (U2) stanu, tj. wyraźnie abrazyjny odcinek wybrzeża, wyraźne splukiwanie wydym inicjalnych do morza na 17% stanowisk;
- zniszczenia mechaniczne: utrzymanie niezadowalającego (U1) stanu, tj. nieliczne ślady przejazdu pojazdów, ścieżki itp.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032, w granicach terenu objętego inwentaryzacją nie stwierdzono siedliska przyrodniczego o kodzie 2120. Planowana inwestycja nie będzie w żaden sposób ingerować w ww. siedlisko przyrodnicze. Tymczasowe cele ochrony, w tym powierzchnia siedliska, utrzymanie właściwej kombinacji florystycznej typowej dla siedliska i utrzymanie innych wskaźników w obszarze, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na ww. siedlisko przyrodnicze.

2130 Nadmorskie wydmy szare

Tymczasowe cele ochrony:

- powierzchnia: utrzymanie powierzchni 221,4 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów;
- charakterystyczna kombinacja florystyczna: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. występują co najmniej 3 gatunki charakterystyczne i wyróżniające dla zespołu roślin zielnych, bogata warstwa porostowo-mszysta z pokryciem ponad 50% na 88% stanowisk oraz utrzymanie stanu niezadowolającego (U1), tj. występują co najmniej 2 gatunki charakterystyczne i wyróżniające, pokrycie warstwy porostowo-mszystej < 50% na 12% stanowisk;
- obce gatunki inwazyjne: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. brak na 75% stanowisk oraz utrzymanie niezadowolającego (U1) stanu, tj. stopień pokrycia w skali Braun-Blanqueta wszystkich obcych gatunków inwazyjnych wynosi najwyżej 1 na 25% stanowisk;
- rodzime gatunki ekspansywne roślin zielnych: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. brak;
- obecność nalotu drzew: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. brak nalotu lub pojedyncze siewki sosny na 38% stanowisk, utrzymanie niezadowolającego (U1) stanu, tj. nalot drzew zajmuje 1 w skali Braun-Blanqueta na 24% stanowisk oraz poprawę ze stanu niezadowolającego (U1) do stanu właściwego (FV) na 13% stanowisk, poprawa ze stanu złego (U2), tj. nalot drzew zajmuje powyżej 1 w skali Br-BI. Do stanu właściwego (FV) na 25% stanowisk;
- gatunki nitrofilne: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. brak na 75% obszaru oraz utrzymanie niezadowolającego (U1) stanu, tj. jeden lub dwa gatunki ze stopniem pokrycia Br.-Bl. „r” lub „1” na 25% stanowisk;
- występowanie abrazji: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. brak abrazji, wybrzeże akumulacyjne na 66% stanowisk oraz utrzymanie złego (U2) stanu, tj. podcinanie i tworzenie się klifowych krawędzi wydm szarych na 34% stanowisk;
- obecność krzewów i krzewinek: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. brak na 63% stanowisk oraz utrzymanie niezadowolającego (U1) stanu, tj. stopień pokrycia gatunku w skali Br.-Bl. na 1 i złego (U2), tj. stopień pokrycia gatunku w skali Br.-Bl. powyżej 1 na 37% stanowisk;
- zniszczenia mechaniczne: utrzymanie niezadowolającego (U1) stanu, tj. wyraźne ścieżki zwierzyny i penetracji ludzkiej poza szlakami, zniszczenia pojazdami mechanicznymi.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032, w granicach terenu objętego inwentaryzacją nie stwierdzono siedliska przyrodniczego o kodzie 2130. Planowana inwestycja nie będzie w żaden sposób ingerować w ww. siedlisko przyrodnicze. Tymczasowe cele ochrony, w tym powierzchnia siedliska, utrzymanie właściwej kombinacji florystycznej typowej dla siedliska i utrzymanie innych wskaźników w obszarze, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na ww. siedlisko przyrodnicze.

2180 Lasy mieszane i bory na wydmach nadmorskich

Tymczasowe cele ochrony:

- powierzchnia: utrzymanie powierzchni 1837,4 ha;
- gatunki charakterystyczne: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. występuje całe spektrum gatunków charakterystycznych dla zbiorowiska na 29% stanowisk oraz utrzymanie niezadowolającego (U1) stanu, tj. występuje większość gatunków charakterystycznych dla zbiorowisk, ale brakuje gatunków najbardziej typowych lub

występują sporadycznie na 43% stanowisk i stanu złego (U2), tj. fitocenoza silnie zubożona pod względem florystycznym, brakuje większości gatunków charakterystycznych na 28% stanowisk;

- gatunki dominujące w poszczególnych warstwach fitocenozy: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. status dominanta osiągają gatunki charakterystyczne dla zbiorowiska na 43% stanowisk oraz utrzymanie w niezadowolającym (U1) stanie, tj. nie we wszystkich warstwach status dominanta osiągają gatunki charakterystyczne dla zbiorowiska na 43% stanowisk i złego (U2), tj. wśród dominantów obecne gatunki ekspansywne oraz ekologicznie lub geograficznie obce dla zbiorowiska na 14% stanowisk;
- obce gatunki inwazyjne w podszybie i runie: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. brak na 57 % stanowisk oraz utrzymanie niezadowolającego (U1), tj. obecne co najwyżej pojedyncze egzemplarze jednego gatunku niewskazujące na ekspansję na 14% stanowisk i złego (U2), tj. więcej niż 1 gatunek wykazujący ekspansję na 28% stanowisk;
- struktura wiekowa: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. > 10 % udział drzew starych na 71% stanowisk oraz poprawa ze stanu niezadowolającego (U1), tj. udział drzew starych mniejszy niż 10 %, ale drzewa stare obecne do stanu właściwego na 29% stanowisk;
- gatunki obce ekologicznie w drzewostanie: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. < 10%.
- gatunki obce geograficznie w drzewostanie i podroście: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. <1%;
- martwe drewno (łącznie zasoby): utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. > 5 m³/ha na 29% stanowisk oraz poprawa ze stanu niezadowolającego (U1), tj. < 5 m³/ha, ale obecne do stanu właściwego (FV) na 71% stanowisk;
- naturalne odnowienie typowych gatunków: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. występują obficie, reaguje na pojawiające się prześwietlenia na 43% stanowisk oraz utrzymanie niezadowolającego (U1) stanu, tj. występuje, ale pojedynczo na 57% stanowisk;
- inne zniekształcenia: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. brak na 50% stanowisk oraz utrzymanie niezadowolającego (U1) stanu, tj. występują pojedynczo, bez znaczenia na 50% stanowisk.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032, w granicach terenu objętego inwentaryzacją nie stwierdzono siedliska przyrodniczego o kodzie 2180. Planowana inwestycja nie będzie w żaden sposób ingerować w ww. siedlisko przyrodnicze. Tymczasowe cele ochrony, w tym powierzchnia siedliska, utrzymanie właściwej kombinacji florystycznej typowej dla siedliska, odpowiedniej struktury wiekowej i utrzymanie innych wskaźników w obszarze, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na ww. siedlisko przyrodnicze.

6410 Zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*)

Tymczasowe cele ochrony:

- powierzchnia: utrzymanie powierzchni 10,4 ha;
- procent powierzchni zajęty przez siedlisko w transekcie: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. 80% i więcej;
- struktura przestrzenna płatów siedliska: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. brak fragmentacji lub fragmentacja nieznaczna;

- gatunki typowe: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. liczne gatunki charakterystyczne (≥ 5) i wyróżniające (≥ 3) dla związku *Molinion*;
- gatunki dominujące: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. brak gatunków o pokryciu powyżej 50%; współpanują gatunki łąkowe, charakterystyczne dla klasy *Molinio-Arrhenatheretea*, w tym przede wszystkim gatunki typowe dla siedliska;
- obce gatunki inwazyjne: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. brak;
- gatunki ekspansywne roślin zielnych: utrzymanie niezadowolającego (U1) stanu, tj. gatunki ekspansywne o pokryciu do 30%;
- ekspansja krzewów i podrostu drzew: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. łączne pokrycie w transekcie $< 5\%$;
- martwa materia organiczna (wojłok): utrzymanie niezadowolającego (U1) stanu, tj. średnia 2-5 cm.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032, w granicach terenu objętego inwentaryzacją nie stwierdzono siedliska przyrodniczego o kodzie 6410. Planowana inwestycja nie będzie w żaden sposób ingerować w ww. siedlisko przyrodnicze. Tymczasowe cele ochrony, w tym powierzchnia siedliska, utrzymanie właściwej kombinacji florystycznej typowej dla siedliska i utrzymanie innych wskaźników w obszarze, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na ww. siedlisko przyrodnicze.

7230 Górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk

Tymczasowe cele ochrony:

- powierzchnia: utrzymanie powierzchni 4 ha;
- gatunki charakterystyczne: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. powyżej 8 gatunków charakterystycznych lub pokrycie gatunków charakterystycznych na transekcie powyżej 50% na 50% stanowisk oraz utrzymanie niezadowolającego (U1) stanu, tj. 4-8 gatunków charakterystycznych lub pokrycie na transekcie 20-50% na 50% stanowisk;
- gatunki dominujące: utrzymanie niezadowolającego (U1) stanu, tj. brak wyraźnych dominantów, udział gatunków charakterystycznych dla siedliska 7230 i innych mniej więcej równy;
- pokrycie i struktura gatunkowa mchów: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. całkowite pokrycie mchów ponad 50%, mchy brunatne zajmują łącznie ponad 70% całkowitej powierzchni zajmowanej przez wszystkie gatunki mchów na 50% stanowisk oraz utrzymanie niezadowolającego (U1) stanu, tj. całkowite pokrycie mchów w przedziale 20-50%, mchy brunatne zajmują powierzchnię od 20 do 70% całkowitej powierzchni zajmowanej przez wszystkie gatunki mchów na 50% stanowisk;
- obce gatunki inwazyjne: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. brak;
- gatunki ekspansywne roślin zielnych: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. brak lub pojedyncze;
- ekspansja krzewów i podrostu drzew: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. brak lub pojedyncze;
- stopień uwodnienia: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. poziom wody mierzony w piezometrze do 2 cm powyżej, równo lub do 10 cm poniżej powierzchni torfowiska;
- pozyskanie torfu: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. brak pozyskania torfu, jeżeli był pozyskiwany w przeszłości to słabo zauważalne ślady eksploatacji;

- melioracje odwadniające: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. brak sieci rowów i kanałów melioracyjnych oraz innych elementów infrastruktury melioracyjnej odwadniającej torfowisko, bądź jest ona zneutralizowana.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032, w granicach terenu objętego inwentaryzacją nie stwierdzono siedliska przyrodniczego o kodzie 7230. Planowana inwestycja nie będzie w żaden sposób ingerować w ww. siedlisko przyrodnicze. Tymczasowe cele ochrony, w tym powierzchnia siedliska, utrzymanie właściwej kombinacji florystycznej typowej dla siedliska i utrzymanie innych wskaźników w obszarze, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na ww. siedlisko przyrodnicze.

91D0 Bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi Betuletum pubescentis*, *Vaccinio uliginosi Pinetum*, *Pino mugo-Sphagnetum*, *Sphagno girgensohnii-Piceetum*) i brzozowo-sosnowe bagienne lasy borealne

Tymczasowe cele ochrony:

- powierzchnia: utrzymanie powierzchni 30 ha;
- gatunki charakterystyczne: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. obecnych > 60% listy gatunków charakterystycznych;
- gatunki dominujące: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. we wszystkich warstwach dominują gatunki, które dominują w naturalnym zbiorowisku roślinnym, a stosunki ilościowe ich dominacji są naturalne;
- inwazyjne gatunki obce w runie: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. brak;
- rodzime gatunki ekspansywne roślin zielnych: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. brak;
- uwodnienie: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. właściwe, bagienne uwodnienie na 50% stanowisk oraz utrzymanie niezadowolającego (U1) stanu, tj. nieco przesuszone na 50% stanowisk;
- wiek drzewostanu: poprawa ze stanu niezadowolającego (U1), tj. <20% udział drzew starszych niż 100 lat, ale >50% udział drzew starszych niż 50 lat do stanu właściwego (FV), tj. >20% udział objętość. drzew starszych niż 100 lat;
- gatunki obce geograficznie w drzewostanie: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. <1% i nie odnawiające się na 50% stanowisk oraz utrzymanie niezadowolającego (U1) stanu, tj. <10% i nie odnawiające się na 50% stanowisk;
- gatunki obce ekologicznie w drzewostanie: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. < 10%;
- naturalne odnowienie drzewostanu: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. obfite.
- występowanie mchów torfowców: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. dominują w runie, normalne zróżnicowanie gatunkowe;
- występowanie charakterystycznych krzewinek: Utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. występują z „normalną” obfitością;
- pionowa struktura roślinności: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. naturalna, zróżnicowana na 50 % stanowisk oraz utrzymanie niezadowolającego (U1) stanu, tj. antropogenicznie zmieniona, lecz zróżnicowana na pozostałych 50% stanowisk;
- zniszczenia runa i gleby związane z pozyskaniem drewna: Utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. brak;
- inne zniekształcenia: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. brak.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032, w granicach terenu objętego inwentaryzacją nie stwierdzono siedliska przyrodniczego o kodzie 91D0. Planowana

inwestycja nie będzie w żaden sposób ingerować w ww. siedlisko przyrodnicze. Tymczasowe cele ochrony, w tym powierzchnia siedliska, utrzymanie właściwej kombinacji florystycznej typowej dla siedliska i utrzymanie innych wskaźników w obszarze, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na ww. siedlisko przyrodnicze.

1103 Parposz *Alosa fallax*

Tymczasowe cele ochrony:

- utrzymanie obecności gatunku w obszarze,;
- uzupełnienie stanu wiedzy na temat występowania gatunku w obszarze.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032, w granicach terenu objętego inwentaryzacją nie stwierdzono występowania parposza. Wskazane dla gatunku tymczasowe cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na liczebność i siedliska parposza.

1364 Foka szara *Halichoerus grypus*

Tymczasowe cele ochrony:

- utrzymanie obecności gatunku w obszarze;
- uzupełnienie stanu wiedzy na temat występowania gatunku w obszarze.

Cała Zatoka Pucka jest potencjalnym siedliskiem foki szarej. Tym samym, planowane przedsięwzięcie w km od ok. 18+000 do ok. 19+100 znajduje się w odległości ok. 40 m od siedliska szarytki. Jednakże, pomiędzy wodami zatoki, a LK213 istnieje droga wojewódzka nr 216 oraz parking dla samochodów. Planowane przedsięwzięcie nie będzie ingerowało ani bezpośrednio, ani pośrednio w wody Zatoki. Ewentualne pośrednie oddziaływanie inwestycji na siedlisko szarytki może wystąpić na etapie eksploatacji w przypadku pojawienia się awarii prowadzącej do zanieczyszczenia środowiska gruntowo wodnego np. w wyniku wycieku substancji niebezpiecznych w trakcie awarii taboru towarowego przewożącego takie substancje (wyciek z uwagi na nieszczelność taboru lub wykolejenie pociągu). Takie sytuacje należy jednak uznać za ekstremalnie rzadkie. Przede wszystkim po torach kolejowych porusza się tabor, który jest dopuszczony do ruchu i musi posiadać odpowiednie atesty i badania kontrolne. Poza tym, na ww. odcinku LK213, znajdującym się w sąsiedztwie siedliska szarytki, brak jest rozjazdów, stanowiących potencjalne miejsce wykolejenia. Po trzecie prędkość dopuszczona na liniach kolejowych dla taboru towarowego jest niższa niż dla taboru pasażerskiego, odpowiednia dla zachowania bezpieczeństwa w przewozach towarowych. Jak przytoczono w raporcie, liczba takich awarii w transporcie kolejowym jest bardzo niska, max. 2 przypadki w roku na terenie całego kraju w ostatnich 10 latach. Należy również podkreślić, iż tory znajdują się już w tym miejscu i są obecnie wykorzystywane. Natomiast przebudowa LK213 polepszy jakość infrastruktury, przez co przewozy staną się jeszcze bardziej bezpieczne niż obecnie. W przypadku pojawienia się sytuacji awaryjnej, powiadamiane są odpowiednie służby mające za zadanie niezwłocznie zareagować na zaistniałą sytuację i zminimalizować potencjalne skutki. Biorąc pod uwagę brak bezpośredniej ingerencji w siedlisko szarytki oraz minimalną możliwość pośredniego oddziaływania na jej siedlisko wyłącznie w sytuacji awaryjnej, stwierdzono, że przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na liczebność szarytki i stan jej siedliska w obszarze Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032. Tym samym, wskazane dla gatunku tymczasowe cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

1393 Sierpowiec błyszczący *Drepanocladus (Hamatocaulis) vernicosus*

Tymczasowe cele ochrony:

- liczebność: utrzymanie minimum 20 osobników;

- utrzymanie obecności gatunku w obszarze;
- uzupełnienie stanu wiedzy na temat wstępowania gatunku w obszarze.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032, w granicach terenu objętego inwentaryzacją nie stwierdzono występowania sierpowca błyszczącego. Wskazane dla gatunku tymczasowe cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na liczebność i siedliska sierpowca błyszczącego.

1099 Minóg rzeczny *Lampetra fluviatilis*

Tymczasowe cele ochrony:

- utrzymanie gatunku w obszarze;
- uzupełnienie stanu wiedzy na temat wstępowania gatunku w obszarze.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032, w granicach terenu objętego inwentaryzacją nie stwierdzono występowania minoga rzecznoego. Wskazane dla gatunku tymczasowe cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na liczebność i siedliska minoga rzecznoego.

2216 Lnica wonna *Linaria loeselii* (*Linaria odora*)

Tymczasowe cele ochrony:

- liczebność: utrzymanie co najmniej 2500 osobników w obszarze;
- liczba pędów: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. liczba pędów taka sama lub większa niż w poprzednim okresie monitoringowym;
- typ rozmieszczenia: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. skupienia po kilka-kilkadziesiąt pędów;
- liczba (%) osobników generatywnych: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. ponad 50% pędów generatywnych na stanowisku;
- stan zdrowotny: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. brak oznak chorobowych;
- powierzchnia potencjalnego siedliska: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. wielokrotnie przewyższająca powierzchnię siedliska zajętego;
- powierzchnia zajętego siedliska: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. taka sama lub większa niż w poprzednim okresie monitoringowym;
- gatunki ekspansywne: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. < 25%;
- zwarcie krzewów: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. < 5%;
- gatunki obce, inwazyjne: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. brak.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032, w granicach terenu objętego inwentaryzacją nie stwierdzono występowania Inicy wonnej. Wskazane dla gatunku tymczasowe cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na liczebność i siedliska Inicy wonnej.

1903 Lipiennik Loesela *Liparis loeselii*

Tymczasowe cele ochrony:

- liczba osobników: utrzymanie populacji co najmniej 25 osobników;
- struktura populacji: uzupełnienie stanu wiedzy;
- stan zdrowotny: uzupełnienie stanu wiedzy;
- powierzchnia zajętego siedliska: uzupełnienie stanu wiedzy;
- powierzchnia potencjalnego siedliska: utrzymanie niezadowolającego (U1) stanu, tj. mniejsza o mniej niż 20%;

- fragmentacja siedliska: utrzymanie niezadowolającego (U1) stanu, tj. średnia;
- stopień zarośnięcia siedliska przez roślinność drzewiastą i krzewiastą: utrzymanie właściwego (FV) stanu, tj. < 25%;
- wysokie byliny/ gatunki ekspansywne- konkurencyjne: utrzymanie niezadowolającego (U1) stanu, tj. zajmujące łącznie ponad 25% areалу;
- wysokość runi: utrzymanie niezadowolającego (U1) stanu, tj. 25-45 cm;
- grubość wojłoku: utrzymanie niezadowolającego (U1) stanu, tj. 5-10 cm;
- miejsca do kiełkowania: utrzymanie niezadowolającego (U1) stanu, tj. 5- 10%;
- stopień uwodnienia: utrzymanie niezadowolającego (U1) stanu, tj. średnie.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032, w granicach terenu objętego inwentaryzacją nie stwierdzono występowania lipiennika Loesela. Wskazane dla gatunku tymczasowe cele ochrony nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na liczebność i siedliska lipiennika Loesela.

1355 Wydra *Lutra lutra*

Tymczasowy cel ochrony: utrzymanie co najmniej 6 stanowisk gatunku w obszarze. Najbliższe siedlisko wydry stanowi rzeka Płutnica przechodząca pod linią kolejową, a także część Zatoki Puckiej, do której ta rzeka uchodzi. Nad rzeką Płutnicą, w km 18+059, w odległości ok. 40 m od obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032, na istniejącym obiekcie hydrotechnicznym zaplanowano wyłącznie prace remontowe, a więc warunki korzystania z przejścia pod tym obiektem nie ulegną zmianie w stosunku do stanu istniejącego. Parametry obiektu również nie ulegną zmianie w stosunku do stanu istniejącego. Celem ochrony rzeki Płutnicy, a tym samym siedliska wydry, zobowiązano Inwestora, aby prace prowadzone na tym odcinku uwzględniały rozwiązania techniczne i organizacyjne zabezpieczające przed niszczeniem brzegów, zwężeniem koryta, ograniczeniem swobodnego przepływu wód, zasypywaniem cieków oraz przedostaniem się substancji chemicznych odpadów i makrozawiesin do wód powierzchniowych, np. poprzez wygrodenienie przegrodami przeciwmułowymi/płotkami z geowłókniny, zastosowanie mat, folii zabezpieczających i siatek lub prowadzone były z brzegu cieków. Z kolei pomiędzy wodami Zatoki Puckiej a LK213, znajduje się droga wojewódzka nr 216 oraz parking dla samochodów. Planowane przedsięwzięcie nie będzie więc ingerowało ani bezpośrednio, ani pośrednio w wody Zatoki Puckiej. Ewentualne pośrednie oddziaływanie inwestycji na siedlisko wydry może wystąpić na etapie eksploatacji w przypadku pojawienia się awarii prowadzącej do zanieczyszczenia środowiska gruntowo wodnego np. w wyniku wycieku substancji niebezpiecznych w trakcie awarii taboru towarowego przewożącego takie substancje (wyciek z uwagi na nieuszczelnienie taboru lub wykolejenie pociągu). Takie sytuacje należy jednak uznać za ekstremalnie rzadkie. Przede wszystkim po torach kolejowych porusza się tabor, który jest dopuszczony do ruchu i musi posiadać odpowiednie atesty i badania kontrolne. Poza tym, na ww. odcinku LK213, znajdującym się w sąsiedztwie siedliska wydry, brak jest rozjazdów, stanowiących potencjalne miejsce wykolejenia. Po trzecie prędkość dopuszczona na liniach kolejowych dla taboru towarowego jest niższa niż dla taboru pasażerskiego, odpowiednia dla zachowania bezpieczeństwa w przewozach towarowych. Jak przytoczono w raporcie, liczba takich awarii w transporcie kolejowym jest bardzo niska, max. 2 przypadki w roku na terenie całego kraju w ostatnich 10 latach. Należy również podkreślić, iż tory znajdują się już w tym miejscu i są obecnie wykorzystywane. Natomiast przebudowa LK213 polepszy jakość infrastruktury, przez co przewozy staną się jeszcze bardziej bezpieczne niż obecnie. W przypadku pojawienia się sytuacji awaryjnej, powiadamiane są odpowiednie służby mające za zadanie niezwłocznie zareagować na zaistniałą sytuację i zminimalizować potencjalne skutki. Biorąc pod uwagę brak

bezpośredniej ingerencji w siedlisko wydry oraz minimalną możliwość pośredniego oddziaływania na jej siedlisko wyłącznie w sytuacji awaryjnej, stwierdzono, że przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na liczebność wydry i stan jej siedliska w obszarze Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032. Tym samym, wskazany dla gatunku tymczasowy cel ochrony nie będzie zagrożony w związku z realizacją inwestycji.

1060 Czerwończyk nieparek *Lycaena dispar*

Tymczasowy cel ochrony: utrzymanie obecności gatunku w obszarze.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032, w granicach terenu objętego inwentaryzacją nie stwierdzono występowania czerwończyka nieparka. Wskazany dla gatunku tymczasowy cel ochrony nie będzie zagrożony w związku z realizacją inwestycji. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na liczebność i siedliska czerwończyka nieparka.

1351 Morświn *Phocoena phocoena*

Tymczasowy cel ochrony: liczebność: utrzymanie co najmniej 2 osobników.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032, w granicach terenu objętego inwentaryzacją nie stwierdzono występowania morświna. Wskazany dla gatunku tymczasowy cel ochrony nie będzie zagrożony w związku z realizacją inwestycji. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na liczebność i siedliska morświna.

W celu ograniczenia wpływu inwestycji na siedliska przyrodnicze i siedliska gatunków będące przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032, nałożono na Inwestora obowiązki w zakresie lokalizacji i wyposażenia zaplecza budowy, a także warunki dotyczące użytkowania terenu w fazie budowy i wykonywania poszczególnych prac oraz obowiązku prowadzenia nadzoru przyrodniczego. Z przeprowadzonej oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko wynika, że jego realizacja, przy zastosowaniu opisanych wyżej działań minimalizujących, nie będzie w sposób znacząco negatywnie oddziaływać na poszczególne przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032, ani nie pogorszy integralności tego obszaru. Planowana inwestycja nie utrudni także realizacji zaplanowanych dla poszczególnych przedmiotów ochrony tego obszaru tymczasowych celów działań ochronnych.

Planowana inwestycja na odcinku od ok. 18+000 do ok. 19+100 przebiega w odległości ok. 15 m od obszaru **Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005**. Ponadto, w km ok. 28+700 planowana inwestycja kończy swój zakres, znajdując się w odległości ok. 25 m od ww. obszaru Natura 2000. Tym samym, na ww. odcinkach, obszar Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005 znajduje się w granicach obszaru potencjalnego oddziaływania przedsięwzięcia. Na odcinku od ok. 18+000 do ok. 19+100 planowane są podstawowe prace związane z przebudową linii, przede wszystkim:

- wymiana nawierzchni torowej (oś linii pozostanie w miejscu obecnego torowiska),
- budowa trakcji,
- budowa odwodnienia w postaci rowów odprowadzających nadmiar wód opadowych i roztopowych z nasypu linii kolejowej,
- prace na obiekcie inż. w km 18+059 (most na rzece Płutnica), tj. remont istniejącego mostu polegający na zabezpieczeniu antykorozyjnym (parametry obiektu nie ulegną zmianie w stosunku do stanu istniejącego).

Na odcinku od ok. 28+600 do ok. 28+700 planowane są podstawowe prace związane z przebudową linii, przede wszystkim:

- wymiana nawierzchni torowej (oś linii pozostanie generalnie w miejscu obecnego torowiska, natomiast planowana jest także dobudowa dodatkowych torów wzdłuż istniejącego),
- budowa trakcji,
- budowa odwodnienia w postaci rowów odprowadzających nadmiar wód opadowych i roztopowych z nasypu linii kolejowej,
- budowa podstacji trakcyjnej Władysławowo Port w rejonie km 28+500-28+600, po prawej stronie linii kolejowej,
- przebudowa drogi dojazdowej do drogi wojewódzkiej nr 216 w rejonie km 28+650, pomiędzy sklepem Biedronka po stronie wschodniej, a zakładami po stronie zachodniej tej jezdni.

Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych (aktualizacja: styczeń 2025 r.) przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 **Zatoka Pucka PLB220005** są gatunki: alka zwyczajna (*Alca torda*), czapla siwa (*Ardea cinerea*), czernica (*Aythya fuligula*), ogorzałka (*Aythya marila*), gągoł (*Bucephala clangula*), biegus zmienny (*Calidris alpina*), sieweczka obroźna (*Charadrius hiaticula*), lodówka (*Clangula hyemalis*), łabędź krzykliwy (*Cygnus cygnus*), łabędź niemy (*Cygnus olor*), łyska (*Fulica atra*), ostrygojad zwyczajny (*Haematopus ostralegus*), mewa srebrzysta (*Larus argentatus*), uhla (*Melanitta fusca*), bielaczek (*Mergus albellus*), nurogęs (*Mergus merganser*), szlachar (*Mergus serrator*), pliszka cytrynowa (*Motacilla citreola*), kulik wielki (*Numenius arquata*), kormoran czarny (*Phalacrocorax carbo sinensis*), perkoz rogaty (*Podiceps auritus*), perkoz dwuczuby (*Podiceps cristatus*), rybitwa białoczelną (*Sterna albifrons*), rybitwa rzeczna (*Sterna hirundo*), rybitwa czubata (*Sterna sandvicensis*) oraz ohar (*Tadorna tadorna*). Zagrożeniami dla obszaru są m.in.: usuwanie materiału z plaż, obszary portowe, tamy, wały i sztuczne plaże – ogólnie, prace związane z obroną przed aktywnością morza i ochroną wybrzeży, groble, szlaki żeglugowe, poligony, składowiska przemysłowe, żeglarstwo, rurociągi, kempingi i karawaningi, zarzucenie pasterstwa i brak wypasu, wydobywanie piasku i żwiru, lądowisko i heliport, wędkarstwo, turystyka piesza, jazda konna i jazda na pojazdach niezmotoryzowanych oraz osuszanie terenów morskich, ujściowych i bagiennych.

Dla ww. obszaru Natura 2000 nie został ustanowiony plan ochrony. Obwieszczeniem znak IOW1.8103.1.2022.MZ.1 z dnia 18.03.2022 r., Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni poinformował o przyjęciu tymczasowych celów ochrony dla gatunków i ich siedlisk będących przedmiotami ochrony w ww. obszarze Natura 2000. Poniżej przedstawiono wynikające z ww. obwieszczenia tymczasowe cele działań ochronnych dla poszczególnych przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005 oraz ocenę wpływu planowanej inwestycji na poszczególne przedmioty ochrony i tymczasowe cele działań ochronnych:

A005 – Perkoz dwuczuby (*Podiceps cristatus*)

Typ populacji c:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji migrującej na poziomie 700 – 1350 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni siedliska gatunku w nie pogorszonym stanie (U1) na powierzchni minimum 61243 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji zimującej na poziomie 200 – 4500 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni siedliska gatunku w nie pogorszonym stanie (FV) na powierzchni minimum 61243 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, w granicach terenu objętego inwentaryzacją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. Planowane przedsięwzięcie w km od ok. 18+000 do ok. 19+100 oraz w km ok. 28+700 zlokalizowane jest odpowiednio w minimalnej odległości ok. 15 m oraz 25 m od granicy obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, stanowiącej potencjalne siedlisko gatunku. Na wskazanych odcinkach planowane są podstawowe ww. prace związane z przebudową linii. Należy jednak zaznaczyć, że w km od ok. 18+000 do ok. 19+100, pomiędzy wodami Zatoki Puckiej, a LK213 zlokalizowana jest droga wojewódzka nr 216 oraz parking. Natomiast końcowy odcinek LK213 w km ok. 28+700 odseparowany jest od wód Zatoki Puckiej istniejącymi budynkami, w tym stacją benzynową, sklepem Biedronka oraz drogą wojewódzką nr 216 (ul. Starowiejska). Zatem planowana inwestycja nie będzie w żaden sposób ingerować w ww. siedlisko gatunku. Wody opadowe i roztopowe spływające z terenu torowiska nie są zanieczyszczone, nie wymagają więc oczyszczania. Wykluczono również możliwość znaczącego negatywnego oddziaływania związanego z kolizjami, gdyż gatunek zwykle startuje i ląduje na wodzie, a loty odbywają się głównie w obrębie zatoki stanowiącej kluczowe żerowiska. Potencjalne kolizje uznano więc za sporadyczne, bez znaczenia dla całej populacji. Ewentualne pośrednie oddziaływanie inwestycji na siedlisko gatunku może wystąpić na etapie eksploatacji w przypadku pojawienia się awarii prowadzącej do zanieczyszczenia środowiska gruntowo wodnego np. w wyniku wycieku substancji niebezpiecznych w trakcie awarii taboru towarowego przewożącego takie substancje (wyciek z uwagi na nieszczelność taboru lub wykolejenie pociągu). Takie sytuacje należy jednak uznać za ekstremalnie rzadkie. Jak przytoczono w raporcie, liczba takich awarii w transporcie kolejowym jest bardzo niska, max. 2 przypadki w roku na terenie całego kraju w ostatnich 10 latach. Należy również podkreślić, iż tory znajdują się już w tym miejscu i są obecnie wykorzystywane. Natomiast przebudowa LK213 polepszy jakość infrastruktury, przez co przewozy staną się jeszcze bardziej bezpieczne niż obecnie. W przypadku pojawienia się sytuacji awaryjnej, powiadamiane są odpowiednie służby mające za zadanie niezwłocznie zareagować na zaistniałą sytuację i zminimalizować potencjalne skutki. Biorąc pod uwagę brak bezpośredniej ingerencji w ww. siedlisko perkoza dwuczubego oraz minimalną możliwość pośredniego oddziaływania na siedlisko gatunku wyłącznie w sytuacji awaryjnej, stwierdzono, że przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na liczebność populacji i stan zachowania siedliska gatunku w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005. Tym samym, tymczasowe cele ochrony, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia.

A028 – Czapla siwa (*Ardea cinerea*)

Typ populacji r:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji lęgowej na poziomie 240 – 350 par;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie właściwych warunków umożliwiających efektywne gniazdowanie i odpoczynek w okresie lęgowym na dotychczasowym poziomie (FV) na powierzchni 2,5 ha.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, w granicach terenu objętego inwentaryzacją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku, ani dogodnych dla nich siedlisk. Najbliższe stwierdzone siedlisko lęgowe gatunku stanowi drzewostan w kolonii lęgowej w pobliżu miejscowości Mosty, znacznie oddalonej od LK213. Brak przesłanek wskazujących na negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na czapłę siwą i jej siedliska. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła znacząco negatywnie

oddziaływać na liczebność i siedliska czapli siwej. Tym samym, wskazane dla gatunku cele działań ochronnych nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A036 Łabędź niemy (*Cygnus olor*)

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji zimującej na poziomie 2500 – 13500 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie właściwych warunków umożliwiających efektywne żerowanie i odpoczynek w okresie zimowania na dotychczasowym poziomie (FV) na powierzchni 61243 ha.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, w granicach terenu objętego inwentaryzacją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. Planowane przedsięwzięcie w km od ok. 18+000 do ok. 19+100 oraz w km ok. 28+700 zlokalizowane jest odpowiednio w minimalnej odległości ok. 15 m oraz 25 m od granicy obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, stanowiącej potencjalne siedlisko gatunku. Na wskazanych odcinkach planowane są podstawowe ww. prace związane z przebudową linii. Należy jednak zaznaczyć, że w km od ok. 18+000 do ok. 19+100, pomiędzy wodami Zatoki Puckiej, a LK213 zlokalizowana jest droga wojewódzka nr 216 oraz parking. Natomiast końcowy odcinek LK213 w km ok. 28+700 odseparowany jest od wód Zatoki Puckiej istniejącymi budynkami, w tym stacją benzynową, sklepem Biedronka oraz drogą wojewódzką nr 216 (ul. Starowiejska). Zatem planowana inwestycja nie będzie w żaden sposób ingerować w ww. siedlisko gatunku. Wody opadowe i roztopowe spływające z terenu torowiska nie są zanieczyszczone, nie wymagają więc oczyszczania. Wykluczono również możliwość znaczącego negatywnego oddziaływania populacyjnego związanego z kolizjami. Uznawany za najbardziej istotny odcinek 18+000–19+300 km biegnie równoległe do istniejącej drogi DW 216. Ptaki przelatujące znad zatoki na pola zwykle trzymają się korytarza przybrzeżnego. Przewody będą zawieszane nisko (5–9 m) i dobrze widoczne. Natomiast sama linia kolejowa istnieje tu od dawna co pozwoliło populacji wykształcić zachowania omijające. Potencjalne kolizje uznano więc za sporadyczne, bez znaczenia dla całej populacji. Ewentualne pośrednie oddziaływanie inwestycji na siedlisko gatunku może wystąpić na etapie eksploatacji w przypadku pojawienia się awarii prowadzącej do zanieczyszczenia środowiska gruntowo wodnego np. w wyniku wycieku substancji niebezpiecznych w trakcie awarii taboru towarowego przewożącego takie substancje (wyciek z uwagi na nieszczelność taboru lub wykolejenie pociągu). Takie sytuacje należy jednak uznać za ekstremalnie rzadkie. Jak przytoczono w raporcie, liczba takich awarii w transporcie kolejowym jest bardzo niska, max. 2 przypadki w roku na terenie całego kraju w ostatnich 10 latach. Należy również podkreślić, iż tory znajdują się już w tym miejscu i są obecnie wykorzystywane. Natomiast przebudowa LK213 polepszy jakość infrastruktury, przez co przewozy staną się jeszcze bardziej bezpieczne niż obecnie. W przypadku pojawienia się sytuacji awaryjnej, powiadamiane są odpowiednie służby mające za zadanie niezwłocznie zareagować na zaistniałą sytuację i zminimalizować potencjalne skutki. Biorąc pod uwagę brak bezpośredniej ingerencji w ww. siedlisko łabędzia niemego oraz minimalną możliwość pośredniego oddziaływania na siedlisko gatunku wyłącznie w sytuacji awaryjnej, stwierdzono, że przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na liczebność populacji i stan zachowania siedliska gatunku w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005.

Tym samym, tymczasowe cele ochrony, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia.

A038 – Łabędź krzykliwy (*Cygnus cygnus*)

Typ populacji c:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji migrującej na poziomie 24 – 650 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni dogodnych żerowisk oraz miejsc odpoczynku na obecnym poziomie (U1) min. 61243 ha, z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji zimującej na poziomie 120 – 1850 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni dogodnych żerowisk oraz miejsc zimowania na obecnym poziomie (FV) min. 61243 ha, z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, w granicach terenu objętego inwentaryzacją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. Planowane przedsięwzięcie w km od ok. 18+000 do ok. 19+100 oraz w km ok. 28+700 zlokalizowane jest odpowiednio w minimalnej odległości ok. 15 m oraz 25 m od granicy obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, stanowiącej potencjalne siedlisko gatunku. Na wskazanych odcinkach planowane są podstawowe ww. prace związane z przebudową linii. Należy jednak zaznaczyć, że w km od ok. 18+000 do ok. 19+100, pomiędzy wodami Zatoki Puckiej, a LK213 zlokalizowana jest droga wojewódzka nr 216 oraz parking. Natomiast końcowy odcinek LK213 w km ok. 28+700 odseparowany jest od wód Zatoki Puckiej istniejącymi budynkami, w tym stacją benzynową, sklepem Biedronka oraz drogą wojewódzką nr 216 (ul. Starowiejska). Zatem planowana inwestycja nie będzie w żaden sposób ingerować w ww. siedlisko gatunku. Wody opadowe i roztopowe spływające z terenu torowiska nie są zanieczyszczone, nie wymagają więc oczyszczania. Wykluczono również możliwość znaczącego negatywnego oddziaływania populacyjnego związanego z kolizjami. Trasy przelotów przebiegają przede wszystkim równoległe do brzegu, a nie prostopadle przez tor kolejowy, co minimalizuje ekspozycję ptaków. Potencjalne kolizje uznano więc za sporadyczne, bez znaczenia dla całej populacji. Ewentualne pośrednie oddziaływanie inwestycji na siedlisko gatunku może wystąpić na etapie eksploatacji w przypadku pojawienia się awarii prowadzącej do zanieczyszczenia środowiska gruntowo wodnego np. w wyniku wycieku substancji niebezpiecznych w trakcie awarii taboru towarowego przewożącego takie substancje (wyciek z uwagi na nieuszczelność taboru lub wykolejenie pociągu). Takie sytuacje należy jednak uznać za ekstremalnie rzadkie. Jak przytoczono w raporcie, liczba takich awarii w transporcie kolejowym jest bardzo niska, max. 2 przypadki w roku na terenie całego kraju w ostatnich 10 latach. Należy również podkreślić, iż tory znajdują się już w tym miejscu i są obecnie wykorzystywane. Natomiast przebudowa LK213 polepszy jakość infrastruktury, przez co przewozy staną się jeszcze bardziej bezpieczne niż obecnie. W przypadku pojawienia się sytuacji awaryjnej, powiadamiane są odpowiednie służby mające za zadanie niezwłocznie zareagować na zaistniałą sytuację i zminimalizować potencjalne skutki. Biorąc pod uwagę brak bezpośredniej ingerencji w ww. siedlisko łabędzia krzykliwego oraz minimalną możliwość pośredniego oddziaływania na siedlisko gatunku wyłącznie w sytuacji awaryjnej, stwierdzono, że przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na liczebność populacji i stan zachowania siedliska gatunku w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005.

Tym samym, tymczasowe cele ochrony, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia.

A048 – Ohar (*Tadorna tadorna*)

Typ populacji r:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji lęgowej na poziomie 14 – 25 par;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni dogodnych siedlisk lęgowych i żerowiskowych na obecnym poziomie (U1) min. 235 ha, z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, w granicach terenu objętego inwentaryzacją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku, ani dogodnych dla nich siedlisk. Najbliższe stwierdzone siedlisko lęgowe gatunku stanowi część rezerwatu Beka, znacznie oddalonego od LK213. Brak przesłanek wskazujących na negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na ohara i jego siedliska. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła znacząco negatywnie oddziaływać na liczebność i siedliska ohara. Tym samym, wskazane dla gatunku cele działań ochronnych nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A061 – Czernica (*Aythya fuligula*)

Typ populacji c:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji migrującej na poziomie 8500 – 30000 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni dogodnych żerowisk oraz miejsc odpoczynku na obecnym poziomie (U1) min. 61243 ha, z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji zimującej na poziomie 2150 – 40000 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni dogodnych żerowisk oraz miejsc odpoczynku na obecnym poziomie (U1) min. 61243 ha, z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, w granicach terenu objętego inwentaryzacją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. Planowane przedsięwzięcie w km od ok. 18+000 do ok. 19+100 oraz w km ok. 28+700 zlokalizowane jest odpowiednio w minimalnej odległości ok. 15 m oraz 25 m od granicy obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, stanowiącej potencjalne siedlisko gatunku. Na wskazanych odcinkach planowane są podstawowe ww. prace związane z przebudową linii. Należy jednak zaznaczyć, że w km od ok. 18+000 do ok. 19+100, pomiędzy wodami Zatoki Puckiej, a LK213 zlokalizowana jest droga wojewódzka nr 216 oraz parking. Natomiast końcowy odcinek LK213 w km ok. 28+700 odseparowany jest od wód Zatoki Puckiej istniejącymi budynkami, w tym stacją benzynową, sklepem Biedronka oraz drogą wojewódzką nr 216 (ul. Starowiejska). Zatem planowana inwestycja nie będzie w żaden sposób ingerować w ww. siedlisko gatunku. Wody opadowe i roztopowe spływające z terenu torowiska nie są zanieczyszczone, nie wymagają więc oczyszczania. Czernica jest gatunkiem typowo otwartej toni wodnej, rzadko zalatującym na ląd, w związku z tym, wykluczono również możliwość znaczącego negatywnego oddziaływania populacyjnego związanego z kolizjami. Ewentualne pośrednie oddziaływanie inwestycji na siedlisko gatunku może wystąpić na etapie eksploatacji w przypadku pojawienia się awarii prowadzącej do zanieczyszczenia środowiska gruntowo wodnego np. w wyniku wycieku substancji niebezpiecznych w trakcie awarii taboru towarowego przewożącego takie substancje (wyciek z uwagi na nieuszczelnienie taboru lub wykolejenie pociągu). Takie sytuacje należy jednak uznać za ekstremalnie rzadkie.

Jak przytoczono w raporcie, liczba takich awarii w transporcie kolejowym jest bardzo niska, max. 2 przypadki w roku na terenie całego kraju w ostatnich 10 latach. Należy również podkreślić, iż tory znajdują się już w tym miejscu i są obecnie wykorzystywane. Natomiast przebudowa LK213 polepszy jakość infrastruktury, przez co przewozy staną się jeszcze bardziej bezpieczne niż obecnie. W przypadku pojawienia się sytuacji awaryjnej, powiadamiane są odpowiednie służby mające za zadanie niezwłocznie zareagować na zaistniałą sytuację i zminimalizować potencjalne skutki. Biorąc pod uwagę brak bezpośredniej ingerencji w ww. siedlisko czernicy oraz minimalną możliwość pośredniego oddziaływania na siedlisko gatunku wyłącznie w sytuacji awaryjnej, stwierdzono, że przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na liczebność populacji i stan zachowania siedliska gatunku w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005. Tym samym, tymczasowe cele ochrony, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia.

A062 – Ogorzałka (*Aythya marila*)

Typ populacji c:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji migrującej na poziomie 500 – 12500 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni dogodnych żerowisk oraz miejsc odpoczynku na obecnym poziomie (U1) min. 61243 ha, z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji zimującej na poziomie 100 – 12500 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni dogodnych żerowisk oraz miejsc odpoczynku na obecnym poziomie (FV) min. 61243 ha, z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, w granicach terenu objętego inwentaryzacją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. Planowane przedsięwzięcie w km od ok. 18+000 do ok. 19+100 oraz w km ok. 28+700 zlokalizowane jest odpowiednio w minimalnej odległości ok. 15 m oraz 25 m od granicy obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, stanowiącej potencjalne siedlisko gatunku. Na wskazanych odcinkach planowane są podstawowe ww. prace związane z przebudową linii. Należy jednak zaznaczyć, że w km od ok. 18+000 do ok. 19+100, pomiędzy wodami Zatoki Puckiej, a LK213 zlokalizowana jest droga wojewódzka nr 216 oraz parking. Natomiast końcowy odcinek LK213 w km ok. 28+700 odseparowany jest od wód Zatoki Puckiej istniejącymi budynkami, w tym stacją benzynową, sklepem Biedronka oraz drogą wojewódzką nr 216 (ul. Starowiejska). Zatem planowana inwestycja nie będzie w żaden sposób ingerować w ww. siedlisko gatunku. Wody opadowe i roztopowe spływające z terenu torowiska nie są zanieczyszczone, nie wymagają więc oczyszczania. Ogorzałka jest gatunkiem typowo otwartej toni wodnej, rzadko zalatującym na ląd, w związku z tym, wykluczono również możliwość znaczącego negatywnego oddziaływania populacyjnego związanego z kolizjami. Ewentualne pośrednie oddziaływanie inwestycji na siedlisko gatunku może wystąpić na etapie eksploatacji w przypadku pojawienia się awarii prowadzącej do zanieczyszczenia środowiska gruntowo wodnego np. w wyniku wycieku substancji niebezpiecznych w trakcie awarii taboru towarowego przewożącego takie substancje (wyciek z uwagi na nieuszczelnienie taboru lub wykolejenie pociągu). Takie sytuacje należy jednak uznać za ekstremalnie rzadkie. Jak przytoczono w raporcie, liczba takich awarii w transporcie kolejowym jest bardzo niska, max. 2 przypadki w roku na terenie całego kraju w ostatnich 10 latach. Należy również podkreślić, iż tory znajdują się już w tym miejscu i są obecnie wykorzystywane. Natomiast przebudowa LK213 polepszy jakość infrastruktury, przez co przewozy staną się jeszcze bardziej bezpieczne niż

obecnie. W przypadku pojawienia się sytuacji awaryjnej, powiadamiane są odpowiednie służby mające za zadanie niezwłocznie zareagować na zaistniałą sytuację i zminimalizować potencjalne skutki. Biorąc pod uwagę brak bezpośredniej ingerencji w ww. siedlisko ogorzalki oraz minimalną możliwość pośredniego oddziaływania na siedlisko gatunku wyłącznie w sytuacji awaryjnej, stwierdzono, że przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na liczebność populacji i stan zachowania siedliska gatunku w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005. Tym samym, tymczasowe cele ochrony, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia.

A066 – Uhla (*Melanitta fusca*)

Typ populacji c:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji migrującej na poziomie 500 – 14550 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni dogodnych żerowisk oraz miejsc odpoczynku na obecnym poziomie (U1) min. 61243 ha, z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji zimującej na poziomie 1050 – 6250 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni dogodnych żerowisk oraz miejsc zimowania na obecnym poziomie (FV) min. 61243 ha, z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, w granicach terenu objętego inwentaryzacją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. Planowane przedsięwzięcie w km od ok. 18+000 do ok. 19+100 oraz w km ok. 28+700 zlokalizowane jest odpowiednio w minimalnej odległości ok. 15 m oraz 25 m od granicy obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, stanowiącej potencjalne siedlisko gatunku. Na wskazanych odcinkach planowane są podstawowe ww. prace związane z przebudową linii. Należy jednak zaznaczyć, że w km od ok. 18+000 do ok. 19+100, pomiędzy wodami Zatoki Puckiej, a LK213 zlokalizowana jest droga wojewódzka nr 216 oraz parking. Natomiast końcowy odcinek LK213 w km ok. 28+700 odseparowany jest od wód Zatoki Puckiej istniejącymi budynkami, w tym stacją benzynową, sklepem Biedronka oraz drogą wojewódzką nr 216 (ul. Starowiejska). Zatem planowana inwestycja nie będzie w żaden sposób ingerować w ww. siedlisko gatunku. Wody opadowe i roztopowe spływające z terenu torowiska nie są zanieczyszczone, nie wymagają więc oczyszczania. Uhla jest gatunkiem typowo otwartej toni wodnej, rzadko zalatującym na ląd, w związku z tym, wykluczono również możliwość znaczącego negatywnego oddziaływania populacyjnego związanego z kolizjami. Ewentualne pośrednie oddziaływanie inwestycji na siedlisko gatunku może wystąpić na etapie eksploatacji w przypadku pojawienia się awarii prowadzącej do zanieczyszczenia środowiska gruntowo wodnego np. w wyniku wycieku substancji niebezpiecznych w trakcie awarii taboru towarowego przewożącego takie substancje (wyciek z uwagi na nieszczelność taboru lub wykolejenie pociągu). Takie sytuacje należy jednak uznać za ekstremalnie rzadkie. Jak przytoczono w raporcie, liczba takich awarii w transporcie kolejowym jest bardzo niska, max. 2 przypadki w roku na terenie całego kraju w ostatnich 10 latach. Należy również podkreślić, iż tory znajdują się już w tym miejscu i są obecnie wykorzystywane. Natomiast przebudowa LK213 polepszy jakość infrastruktury, przez co przewozy staną się jeszcze bardziej bezpieczne niż obecnie. W przypadku pojawienia się sytuacji awaryjnej, powiadamiane są odpowiednie służby mające za zadanie niezwłocznie zareagować na zaistniałą sytuację i zminimalizować potencjalne skutki. Biorąc pod uwagę brak bezpośredniej ingerencji w ww. siedlisko uhli oraz minimalną możliwość pośredniego oddziaływania na siedlisko gatunku wyłącznie w sytuacji

awaryjnej, stwierdzono, że przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na liczebność populacji i stan zachowania siedliska gatunku w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005. Tym samym, tymczasowe cele ochrony, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia.

A067 – Gągoł (*Bucephala clangula*)

Typ populacji c:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji migrującej na poziomie 1050 – 7000 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni dogodnych żerowisk oraz miejsc odpoczynku na obecnym poziomie (U1) min. 61243 ha, z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji zimującej na poziomie 2000 – 10650 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni dogodnych żerowisk oraz miejsc zimowania na obecnym poziomie (FV) min. 61243 ha, z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, w granicach terenu objętego inwentaryzacją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. Planowane przedsięwzięcie w km od ok. 18+000 do ok. 19+100 oraz w km ok. 28+700 zlokalizowane jest odpowiednio w minimalnej odległości ok. 15 m oraz 25 m od granicy obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, stanowiącej potencjalne siedlisko gatunku. Na wskazanych odcinkach planowane są podstawowe ww. prace związane z przebudową linii. Należy jednak zaznaczyć, że w km od ok. 18+000 do ok. 19+100, pomiędzy wodami Zatoki Puckiej, a LK213 zlokalizowana jest droga wojewódzka nr 216 oraz parking. Natomiast końcowy odcinek LK213 w km ok. 28+700 odseparowany jest od wód Zatoki Puckiej istniejącymi budynkami, w tym stacją benzynową, sklepem Biedronka oraz drogą wojewódzką nr 216 (ul. Starowiejska). Zatem planowana inwestycja nie będzie w żaden sposób ingerować w ww. siedlisko gatunku. Wody opadowe i roztopowe spływające z terenu torowiska nie są zanieczyszczone, nie wymagają więc oczyszczania. Gągoł jest gatunkiem typowo otwartej toni wodnej, rzadko zalatującym na ląd, w związku z tym, wykluczono również możliwość znaczącego negatywnego oddziaływania populacyjnego związanego z kolizjami. Ewentualne pośrednie oddziaływanie inwestycji na siedlisko gatunku może wystąpić na etapie eksploatacji w przypadku pojawienia się awarii prowadzącej do zanieczyszczenia środowiska gruntowo wodnego np. w wyniku wycieku substancji niebezpiecznych w trakcie awarii taboru towarowego przewożącego takie substancje (wyciek z uwagi na nieszczelność taboru lub wykolejenie pociągu). Takie sytuacje należy jednak uznać za ekstremalnie rzadkie. Jak przytoczono w raporcie, liczba takich awarii w transporcie kolejowym jest bardzo niska, max. 2 przypadki w roku na terenie całego kraju w ostatnich 10 latach. Należy również podkreślić, iż tory znajdują się już w tym miejscu i są obecnie wykorzystywane. Natomiast przebudowa LK213 polepszy jakość infrastruktury, przez co przewozy staną się jeszcze bardziej bezpieczne niż obecnie. W przypadku pojawienia się sytuacji awaryjnej, powiadamiane są odpowiednie służby mające za zadanie niezwłocznie zareagować na zaistniałą sytuację i zminimalizować potencjalne skutki. Biorąc pod uwagę brak bezpośredniej ingerencji w ww. siedlisko gągoła oraz minimalną możliwość pośredniego oddziaływania na siedlisko gatunku wyłącznie w sytuacji awaryjnej, stwierdzono, że przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na liczebność populacji i stan zachowania siedliska gatunku w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005. Tym samym, tymczasowe cele ochrony, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia.

A068 – Bielaczek (*Mergus albellus*)

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji zimującej na poziomie 70 – 1550 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni dogodnych żerowisk oraz miejsc zimowania na obecnym poziomie (FV) min. 61243 ha, z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, w granicach terenu objętego inwentaryzacją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. Planowane przedsięwzięcie w km od ok. 18+000 do ok. 19+100 oraz w km ok. 28+700 zlokalizowane jest odpowiednio w minimalnej odległości ok. 15 m oraz 25 m od granicy obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, stanowiącej potencjalne siedlisko gatunku. Na wskazanych odcinkach planowane są podstawowe ww. prace związane z przebudową linii. Należy jednak zaznaczyć, że w km od ok. 18+000 do ok. 19+100, pomiędzy wodami Zatoki Puckiej, a LK213 zlokalizowana jest droga wojewódzka nr 216 oraz parking. Natomiast końcowy odcinek LK213 w km ok. 28+700 odseparowany jest od wód Zatoki Puckiej istniejącymi budynkami, w tym stacją benzynową, sklepem Biedronka oraz drogą wojewódzką nr 216 (ul. Starowiejska). Zatem planowana inwestycja nie będzie w żaden sposób ingerować w ww. siedlisko gatunku. Wody opadowe i roztopowe spływające z terenu torowiska nie są zanieczyszczone, nie wymagają więc oczyszczania. Bielaczek jest gatunkiem typowo otwartej toni wodnej, rzadko zalatującym na ląd, w związku z tym, wykluczono również możliwość znaczącego negatywnego oddziaływania populacyjnego związanego z kolizjami. Ewentualne pośrednie oddziaływanie inwestycji na siedlisko gatunku może wystąpić na etapie eksploatacji w przypadku pojawienia się awarii prowadzącej do zanieczyszczenia środowiska gruntowo wodnego np. w wyniku wycieku substancji niebezpiecznych w trakcie awarii taboru towarowego przewożącego takie substancje (wyciek z uwagi na nieszczelność taboru lub wykolejenie pociągu). Takie sytuacje należy jednak uznać za ekstremalnie rzadkie. Jak przytoczono w raporcie, liczba takich awarii w transporcie kolejowym jest bardzo niska, max. 2 przypadki w roku na terenie całego kraju w ostatnich 10 latach. Należy również podkreślić, iż tory znajdują się już w tym miejscu i są obecnie wykorzystywane. Natomiast przebudowa LK213 polepszy jakość infrastruktury, przez co przewozy staną się jeszcze bardziej bezpieczne niż obecnie. W przypadku pojawienia się sytuacji awaryjnej, powiadamiane są odpowiednie służby mające za zadanie niezwłocznie zareagować na zaistniałą sytuację i zminimalizować potencjalne skutki. Biorąc pod uwagę brak bezpośredniej ingerencji w ww. siedlisko bielaczka oraz minimalną możliwość pośredniego oddziaływania na siedlisko gatunku wyłącznie w sytuacji awaryjnej, stwierdzono, że przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na liczebność populacji i stan zachowania siedliska gatunku w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005. Tym samym, tymczasowe cele ochrony, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia.

A069 – Szlachar (*Mergus serrator*)

Typ populacji c:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji migrującej na poziomie 200 – 1000 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni dogodnych żerowisk oraz miejsc odpoczynku na obecnym poziomie (U1) min. 61243 ha, z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Typ populacji r:

- wskaźnik „Stan populacji”: nie określony z uwagi na brak łęgów na terenie ostoi;

- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie właściwych warunków umożliwiających efektywne gniazdowanie, żerowanie i odpoczynek w okresie lęgowym na terenie rezerwatu Beka, na powierzchni 240 ha.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, w granicach terenu objętego inwentaryzacją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. Planowane przedsięwzięcie w km od ok. 18+000 do ok. 19+100 oraz w km ok. 28+700 zlokalizowane jest odpowiednio w minimalnej odległości ok. 15 m oraz 25 m od granicy obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, stanowiącej potencjalne siedlisko gatunku. Na wskazanych odcinkach planowane są podstawowe ww. prace związane z przebudową linii. Należy jednak zaznaczyć, że w km od ok. 18+000 do ok. 19+100, pomiędzy wodami Zatoki Puckiej, a LK213 zlokalizowana jest droga wojewódzka nr 216 oraz parking. Natomiast końcowy odcinek LK213 w km ok. 28+700 odseparowany jest od wód Zatoki Puckiej istniejącymi budynkami, w tym stacją benzynową, sklepem Biedronka oraz drogą wojewódzką nr 216 (ul. Starowiejska). Najbliższe stwierdzone siedlisko lęgowe gatunku stanowi część rezerwatu Beka, znacznie oddalonego od LK213. Zatem planowana inwestycja nie będzie w żaden sposób ingerować w ww. siedlisko gatunku. Wody opadowe i roztopowe spływające z terenu torowiska nie są zanieczyszczone, nie wymagają więc oczyszczania. Szlachar jest gatunkiem typowo otwartej toni wodnej, rzadko zalatującym na ląd, w związku z tym, wykluczono również możliwość znaczącego negatywnego oddziaływania populacyjnego związanego z kolizjami. Ewentualne pośrednie oddziaływanie inwestycji na siedlisko gatunku może wystąpić na etapie eksploatacji w przypadku pojawienia się awarii prowadzącej do zanieczyszczenia środowiska gruntowo wodnego np. w wyniku wycieku substancji niebezpiecznych w trakcie awarii taboru towarowego przewożącego takie substancje (wyciek z uwagi na nieszczelność taboru lub wykolejenie pociągu). Takie sytuacje należy jednak uznać za ekstremalnie rzadkie. Jak przytoczono w raporcie, liczba takich awarii w transporcie kolejowym jest bardzo niska, max. 2 przypadki w roku na terenie całego kraju w ostatnich 10 latach. Należy również podkreślić, iż tory znajdują się już w tym miejscu i są obecnie wykorzystywane. Natomiast przebudowa LK213 polepszy jakość infrastruktury, przez co przewozy staną się jeszcze bardziej bezpieczne niż obecnie. W przypadku pojawienia się sytuacji awaryjnej, powiadamiane są odpowiednie służby mające za zadanie niezwłocznie zareagować na zaistniałą sytuację i zminimalizować potencjalne skutki. Biorąc pod uwagę brak bezpośredniej ingerencji w ww. siedlisko szlachara oraz minimalną możliwość pośredniego oddziaływania na siedlisko gatunku wyłącznie w sytuacji awaryjnej, stwierdzono, że przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na liczebność populacji i stan zachowania siedliska gatunku w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005. Tym samym, tymczasowe cele ochrony, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia.

A070 – Nurogęś (*Mergus merganser*)

Typ populacji r:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji lęgowej na poziomie 8 – 14 par;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni dogodnych lęgowisk (FV) na powierzchni 2,5 ha.

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji zimującej na poziomie 400 – 17000 osobników;

- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni dogodnych żerowisk oraz miejsc zimowania na obecnym poziomie (FV) min. 61243 ha, z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, w granicach terenu objętego inwentaryzacją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. Planowane przedsięwzięcie w km od ok. 18+000 do ok. 19+100 oraz w km ok. 28+700 zlokalizowane jest odpowiednio w minimalnej odległości ok. 15 m oraz 25 m od granicy obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, stanowiącej potencjalne siedlisko gatunku. Na wskazanych odcinkach planowane są podstawowe ww. prace związane z przebudową linii. Należy jednak zaznaczyć, że w km od ok. 18+000 do ok. 19+100, pomiędzy wodami Zatoki Puckiej, a LK213 zlokalizowana jest droga wojewódzka nr 216 oraz parking. Natomiast końcowy odcinek LK213 w km ok. 28+700 odseparowany jest od wód Zatoki Puckiej istniejącymi budynkami, w tym stacją benzynową, sklepem Biedronka oraz drogą wojewódzką nr 216 (ul. Starowiejska). Najbliższe stwierdzone siedlisko lęgowe gatunku znajduje się w pobliżu miejscowości Mosty, znacznie oddalonej od LK213. Zatem planowana inwestycja nie będzie w żaden sposób ingerować w ww. siedlisko gatunku. Wody opadowe i roztopowe spływające z terenu torowiska nie są zanieczyszczone, nie wymagają więc oczyszczania. Nurogęś jest gatunkiem typowo otwartej toni wodnej, rzadko zalatującym na ląd, w związku z tym, wykluczono również możliwość znaczącego negatywnego oddziaływania populacyjnego związanego z kolizjami. Ewentualne pośrednie oddziaływanie inwestycji na siedlisko gatunku może wystąpić na etapie eksploatacji w przypadku pojawienia się awarii prowadzącej do zanieczyszczenia środowiska gruntowo wodnego np. w wyniku wycieku substancji niebezpiecznych w trakcie awarii taboru towarowego przewożącego takie substancje (wyciek z uwagi na nieszczelność taboru lub wykolejenie pociągu). Takie sytuacje należy jednak uznać za ekstremalnie rzadkie. Jak przytoczono w raporcie, liczba takich awarii w transporcie kolejowym jest bardzo niska, max. 2 przypadki w roku na terenie całego kraju w ostatnich 10 latach. Należy również podkreślić, iż tory znajdują się już w tym miejscu i są obecnie wykorzystywane. Natomiast przebudowa LK213 polepszy jakość infrastruktury, przez co przewozy staną się jeszcze bardziej bezpieczne niż obecnie. W przypadku pojawienia się sytuacji awaryjnej, powiadamiane są odpowiednie służby mające za zadanie niezwłocznie zareagować na zaistniałą sytuację i zminimalizować potencjalne skutki. Biorąc pod uwagę brak bezpośredniej ingerencji w ww. siedlisko nurogęsi oraz minimalną możliwość pośredniego oddziaływania na siedlisko gatunku wyłącznie w sytuacji awaryjnej, stwierdzono, że przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na liczebność populacji i stan zachowania siedliska gatunku w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005. Tym samym, tymczasowe cele ochrony, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia.

A125 – Łyska (*Fulica atra*)

Typ populacji c:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji migrującej na poziomie 6500 – 33500 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni dogodnych żerowisk oraz miejsc zimowania na obecnym poziomie (U1) min. 61243 ha, z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji zimującej na poziomie 4000 – 14000 osobników;

- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni dogodnych żerowisk oraz miejsc zimowania na obecnym poziomie (FV) min. 61243 ha, z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, w granicach terenu objętego inwentaryzacją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. Planowane przedsięwzięcie w km od ok. 18+000 do ok. 19+100 oraz w km ok. 28+700 zlokalizowane jest odpowiednio w minimalnej odległości ok. 15 m oraz 25 m od granicy obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, stanowiącej potencjalne siedlisko gatunku. Na wskazanych odcinkach planowane są podstawowe ww. prace związane z przebudową linii. Należy jednak zaznaczyć, że w km od ok. 18+000 do ok. 19+100, pomiędzy wodami Zatoki Puckiej, a LK213 zlokalizowana jest droga wojewódzka nr 216 oraz parking. Natomiast końcowy odcinek LK213 w km ok. 28+700 odseparowany jest od wód Zatoki Puckiej istniejącymi budynkami, w tym stacją benzynową, sklepem Biedronka oraz drogą wojewódzką nr 216 (ul. Starowiejska). Zatem planowana inwestycja nie będzie w żaden sposób ingerować w ww. siedlisko gatunku. Wody opadowe i roztopowe spływające z terenu torowiska nie są zanieczyszczone, nie wymagają więc oczyszczania. Łyska jest gatunkiem typowo otwartej toni wodnej, rzadko zalatującym na ląd, w związku z tym, wykluczono również możliwość znaczącego negatywnego oddziaływania populacyjnego związanego z kolizjami. Ewentualne pośrednie oddziaływanie inwestycji na siedlisko gatunku może wystąpić na etapie eksploatacji w przypadku pojawienia się awarii prowadzącej do zanieczyszczenia środowiska gruntowo wodnego np. w wyniku wycieku substancji niebezpiecznych w trakcie awarii taboru towarowego przewożącego takie substancje (wyciek z uwagi na nieszczelność taboru lub wykolejenie pociągu). Takie sytuacje należy jednak uznać za ekstremalnie rzadkie. Jak przytoczono w raporcie, liczba takich awarii w transporcie kolejowym jest bardzo niska, max. 2 przypadki w roku na terenie całego kraju w ostatnich 10 latach. Należy również podkreślić, iż tory znajdują się już w tym miejscu i są obecnie wykorzystywane. Natomiast przebudowa LK213 polepszy jakość infrastruktury, przez co przewozy staną się jeszcze bardziej bezpieczne niż obecnie. W przypadku pojawienia się sytuacji awaryjnej, powiadamiane są odpowiednie służby mające za zadanie niezwłocznie zareagować na zaistniałą sytuację i zminimalizować potencjalne skutki. Biorąc pod uwagę brak bezpośredniej ingerencji w ww. siedlisko łyski oraz minimalną możliwość pośredniego oddziaływania na siedlisko gatunku wyłącznie w sytuacji awaryjnej, stwierdzono, że przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na liczebność populacji i stan zachowania siedliska gatunku w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005. Tym samym, tymczasowe cele ochrony, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia.

A137 – Sieweczka obroźna (*Charadrius hiaticula*)

Typ populacji r:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji lęgowej na poziomie 1 – 7 par;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: zwiększenie stabilnej powierzchni dogodnych siedlisk lęgowych i żerowiskowych (dążenie do poprawy oceny siedliska z U2 na min. U1) min. 54 ha, z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, w granicach terenu objętego inwentaryzacją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku, ani dogodnych dla nich siedlisk, które zlokalizowane są na powierzchniach piaszczystych plaż. Brak przesłanek wskazujących na negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na siewczkę obroźną i jej siedliska. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła

znacząco negatywnie oddziaływać na liczebność i siedliska sieweczki obrożnej. Tym samym, wskazane dla gatunku cele działań ochronnych nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A149 – Biegus zmienny (*Calidris alpina*)

Typ populacji c:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji migrującej na poziomie 1 – 13300 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”:
 - utrzymanie właściwych warunków umożliwiających efektywne żerowanie i odpoczynek w okresie migracji (U1) na długości wybrzeża 76 km;
 - zakaz poruszania się w ślizgu w odległości 1 kabla od linii brzegu oraz w rejonie ujścia rzeki Redy i Ryfu Mew zgodnie z zarządzeniem porządkowym nr 5 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi na obszarze morskim wewnętrznym Zatoki Puckiej.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, w granicach terenu objętego inwentaryzacją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. Planowane przedsięwzięcie w km od ok. 18+000 do ok. 19+100 oraz w km ok. 28+700 zlokalizowane jest odpowiednio w minimalnej odległości ok. 15 m oraz 25 m od granicy obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, stanowiącej potencjalne siedlisko gatunku. Na wskazanych odcinkach planowane są podstawowe ww. prace związane z przebudową linii. Należy jednak zaznaczyć, że w km od ok. 18+000 do ok. 19+100, pomiędzy wodami Zatoki Puckiej, a LK213 zlokalizowana jest droga wojewódzka nr 216 oraz parking. Natomiast końcowy odcinek LK213 w km ok. 28+700 odseparowany jest od wód Zatoki Puckiej istniejącymi budynkami, w tym stacją benzynową, sklepem Biedronka oraz drogą wojewódzką nr 216 (ul. Starowiejska). Zatem planowana inwestycja nie będzie w żaden sposób ingerować w ww. siedlisko gatunku. Wody opadowe i roztopowe spływające z terenu torowiska nie są zanieczyszczone, nie wymagają więc oczyszczania. Biegus zmienny jest gatunkiem związanym ze środowiskiem wodnym, rzadko zalatującym dalej na ląd, w związku z tym, wykluczono również możliwość znaczącego negatywnego oddziaływania populacyjnego związanego z kolizjami. Ewentualne pośrednie oddziaływanie inwestycji na siedlisko gatunku może wystąpić na etapie eksploatacji w przypadku pojawienia się awarii prowadzącej do zanieczyszczenia środowiska gruntowo wodnego np. w wyniku wycieku substancji niebezpiecznych w trakcie awarii taboru towarowego przewożącego takie substancje (wyciek z uwagi na nieszczelność taboru lub wykolejenie pociągu). Takie sytuacje należy jednak uznać za ekstremalnie rzadkie. Jak przytoczono w raporcie, liczba takich awarii w transporcie kolejowym jest bardzo niska, max. 2 przypadki w roku na terenie całego kraju w ostatnich 10 latach. Należy również podkreślić, iż tory znajdują się już w tym miejscu i są obecnie wykorzystywane. Natomiast przebudowa LK213 polepszy jakość infrastruktury, przez co przewozy staną się jeszcze bardziej bezpieczne niż obecnie. W przypadku pojawienia się sytuacji awaryjnej, powiadamiane są odpowiednie służby mające za zadanie niezwłocznie zareagować na zaistniałą sytuację i zminimalizować potencjalne skutki. Biorąc pod uwagę brak bezpośredniej ingerencji w ww. siedlisko biegusa zmiennego oraz minimalną możliwość pośredniego oddziaływania na siedlisko gatunku wyłącznie w sytuacji awaryjnej, stwierdzono, że przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na liczebność populacji i stan zachowania siedliska gatunku w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005. Tym samym, tymczasowe cele ochrony, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia.

A160 – Kulik wielki (*Numenius arquata*)

Typ populacji c:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji migrującej na poziomie 1 – 50 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”:
 - utrzymanie stabilnego stanu siedlisk i miejsc wypoczynku (U1) w okresie migracji na powierzchni 200 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów;
 - zakaz poruszania się w ślizu w odległości 1 kabla od linii brzegu oraz w rejonie ujścia rzeki Redy i Ryfu Mew zgodnie z zarządzeniem porządkowym nr 5 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi na obszarze morskim wewnętrznym Zatoki Puckiej.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, w granicach terenu objętego inwentaryzacją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku, ani dogodnych dla nich siedlisk. Gatunek ten związany jest z płytkimi rozlewiskami i łachami w rejonie ujścia rzeki Redy. Siedlisko podczas migracji stanowi część Rezerwatu Beka, Mechelińskie Łąki, Słone Łąki oraz użytku ekologicznego Torfowe Kłyle. Brak przesłanek wskazujących na negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na kulika wielkiego i jego siedliska. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła znacząco negatywnie oddziaływać na liczebność i siedliska kulika wielkiego. Tym samym, wskazane dla gatunku cele działań ochronnych nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A184 – Mewa srebrzysta (*Larus argentatus*)

Typ populacji r:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie populacji rozrodczej na poziomie 90 par;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie właściwych warunków umożliwiających efektywne gniazdowanie, żerowanie i odpoczynek w okresie lęgowym (U1) poprzez ograniczenie wpływu takich czynników i skutków antropopresji jak: niekontrolowany rozwój turystyki, płoszenie, wandalizm, nadmierne użytkowanie.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, w granicach terenu objętego inwentaryzacją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku, ani dogodnych dla nich siedlisk. Gatunek ten zajmuje siedliska lęgowe stworzone przez człowieka, głównie ruiny budowli z okresu II wojny światowej (Gdynia Babie Doły, Jurata) oraz falochrony portowe w Gdyni, Gdańsku i Helu. Większa populacja ptaków gniazduje na terenach sąsiadujących z ostoją, na terenie Trójmiasta i załatuje nad obszar Zatoki Puckiej. Brak przesłanek wskazujących na negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na mewę srebrzystą i jej siedliska. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła znacząco negatywnie oddziaływać na liczebność i siedliska mewy srebrzystej. Tym samym, wskazane dla gatunku cele działań ochronnych nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A191 – Rybitwa czubata (*Sterna sandvicensis*)

Typ populacji r:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie populacji rozrodczej na poziomie 1 – 140 par;
- wskaźnik „Stan siedlisk”:
 - ograniczenie presji drapieżniczej w miejscu pojawiających się kolonii;
 - ograniczenie wpływu antropogenicznych czynników niekorzystnie wpływających na możliwość efektywnego gniazdowania, żerowania i odpoczynku ptaków, w tym prac związanych z utrzymaniem i rozbudową infrastruktury portowej;

- zachowanie stabilnej powierzchni 0,09 ha siedliska (FV) w miejscach podejmowania prób łęgu.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, w granicach terenu objętego inwentaryzacją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku, ani dogodnych dla nich siedlisk. Gatunek ten zajmuje siedliska łęgowe na terenach portowych w Gdańsku lub Ujściu Wisły. Brak przesłanek wskazujących na negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na rybitwę czubatą i jej siedliska. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła znacząco negatywnie oddziaływać na liczebność i siedliska rybitwy czubatej. Tym samym, wskazane dla gatunku cele działań ochronnych nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A193 – Rybitwa rzeczna (*Sterna hirundo*)

Typ populacji r:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie populacji rozrodczej na poziomie 6 – 200 par;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: zachowanie stabilnej powierzchni siedliska (FV) w potencjalnych miejscach łęgowych o powierzchni 0,09 ha.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, w granicach terenu objętego inwentaryzacją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku, ani dogodnych dla nich siedlisk. Gatunek ten zajmuje siedliska łęgowe w Porcie Północnym w Gdańsku. Brak przesłanek wskazujących na negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na rybitwę rzeczną i jej siedliska. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła znacząco negatywnie oddziaływać na liczebność i siedliska rybitwy rzecznej. Tym samym, wskazane dla gatunku cele działań ochronnych nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A195 – Rybitwa białoczelną (*Sterna albifrons*)

Typ populacji r:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie populacji rozrodczej na poziomie 1 – 35 par;
- wskaźnik „Stan siedlisk”:
 - ograniczenie presji drapieżników w miejscu pojawiających się kolonii;
 - ograniczenie wpływu antropogenicznych czynników niekorzystnie wpływających na możliwość efektywnego gniazdowania, żerowania i odpoczynku ptaków, w tym prac związanych z utrzymaniem i rozbudową infrastruktury portowej;
 - zachowanie stabilnej powierzchni siedliska (FV) w potencjalnych miejscach łęgowych o powierzchni 0,09 ha w Porcie Północnym w Gdańsku.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, w granicach terenu objętego inwentaryzacją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku, ani dogodnych dla nich siedlisk. Gatunek ten zajmuje siedliska łęgowe w Porcie Północnym w Gdańsku. Brak przesłanek wskazujących na negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na rybitwę białoczelną i jej siedliska. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła znacząco negatywnie oddziaływać na liczebność i siedliska rybitwy białoczelną. Tym samym, wskazane dla gatunku cele działań ochronnych nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

A391 – Kormoran czarny (*Phalacrocorax carbo sinensis*)

Typ populacji c:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji migrującej na poziomie 6500 – 22000 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni dogodnych żerowisk oraz miejsc odpoczynku na obecnym poziomie (U1) 61243 ha, z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji zimującej na poziomie 4500 – 12000 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni 61243 ha dogodnych żerowisk oraz miejsc zimowania na obecnym poziomie (FV) na terenie obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, w granicach terenu objętego inwentaryzacją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku. Planowane przedsięwzięcie w km od ok. 18+000 do ok. 19+100 oraz w km ok. 28+700 zlokalizowane jest odpowiednio w minimalnej odległości ok. 15 m oraz 25 m od granicy obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, stanowiącej potencjalne siedlisko gatunku. Na wskazanych odcinkach planowane są podstawowe ww. prace związane z przebudową linii. Należy jednak zaznaczyć, że w km od ok. 18+000 do ok. 19+100, pomiędzy wodami Zatoki Puckiej, a LK213 zlokalizowana jest droga wojewódzka nr 216 oraz parking. Natomiast końcowy odcinek LK213 w km ok. 28+700 odseparowany jest od wód Zatoki Puckiej istniejącymi budynkami, w tym stacją benzynową, sklepem Biedronka oraz drogą wojewódzką nr 216 (ul. Starowiejska). Zatem planowana inwestycja nie będzie w żaden sposób ingerować w ww. siedlisko gatunku. Wody opadowe i roztopowe spływające z terenu torowiska nie są zanieczyszczone, nie wymagają więc oczyszczania. Kormoran czarny jest gatunkiem związanym ze środowiskiem wodnym, rzadko zalatującym dalej na ląd, w związku z tym, wykluczono również możliwość znaczącego negatywnego oddziaływania populacyjnego związanego z kolizjami. Ewentualne pośrednie oddziaływanie inwestycji na siedlisko gatunku może wystąpić na etapie eksploatacji w przypadku pojawienia się awarii prowadzącej do zanieczyszczenia środowiska gruntowo wodnego np. w wyniku wycieku substancji niebezpiecznych w trakcie awarii taboru towarowego przewożącego takie substancje (wyciek z uwagi na nieszczelność taboru lub wykolejenie pociągu). Takie sytuacje należy jednak uznać za ekstremalnie rzadkie. Jak przytoczono w raporcie, liczba takich awarii w transporcie kolejowym jest bardzo niska, max. 2 przypadki w roku na terenie całego kraju w ostatnich 10 latach. Należy również podkreślić, iż tory znajdują się już w tym miejscu i są obecnie wykorzystywane. Natomiast przebudowa LK213 polepszy jakość infrastruktury, przez co przewozy staną się jeszcze bardziej bezpieczne niż obecnie. W przypadku pojawienia się sytuacji awaryjnej, powiadamiane są odpowiednie służby mające za zadanie niezwłocznie zareagować na zaistniałą sytuację i zminimalizować potencjalne skutki. Biorąc pod uwagę brak bezpośredniej ingerencji w ww. siedlisko kormorana czarnego oraz minimalną możliwość pośredniego oddziaływania na siedlisko gatunku wyłącznie w sytuacji awaryjnej, stwierdzono, że przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na liczebność populacji i stan zachowania siedliska gatunku w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005. Tym samym, tymczasowe cele ochrony, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia.

A608 – Pliszka cytrynowa (*Motacilla citreola*)

Typ populacji r:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie populacji rozrodzkiej na poziomie 7 – 11 par;

- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie właściwych warunków (FV) umożliwiających efektywne gniazdowanie, żerowanie i odpoczynek w okresie lęgowym na terenie rezerwatu Beka, na powierzchni 80 ha.

Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że w granicach obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, w granicach terenu objętego inwentaryzacją nie stwierdzono występowania przedstawicieli tego gatunku, ani dogodnych dla nich siedlisk. Najbliższe stwierdzone siedlisko lęgowe gatunku stanowi część rezerwatu Beka, znacznie oddalonego od LK213. Brak przesłanek wskazujących na negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na pliszkę cytrynową i jej siedliska. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła znacząco negatywnie oddziaływać na liczebność i siedliska pliszki cytrynowej. Tym samym, wskazane dla gatunku cele działań ochronnych nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji.

W związku z ryzykiem kolizji różnych gatunków awifauny będącej przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, a także możliwością porażenia prądem, nałożono na Inwestora obowiązek zastosowania na odcinku 17+500 – 19+800 osłon izolatorów na słupach. Ponadto, celem ograniczenia wpływu inwestycji na siedliska ptaków będące przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, nałożono na Inwestora obowiązki w zakresie lokalizacji i wyposażenia zaplecza budowy, a także warunki dotyczące użytkowania terenu w fazie budowy i wykonywania poszczególnych prac oraz obowiązku prowadzenia nadzoru przyrodniczego. Z przeprowadzonej oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko wynika, że jego realizacja, przy zastosowaniu opisanych wyżej działań minimalizujących, nie będzie w sposób znacząco negatywnie oddziaływać na poszczególne przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, ani nie pogorszy integralności tego obszaru. Planowana inwestycja nie utrudni także realizacji zaplanowanych dla poszczególnych przedmiotów ochrony tego obszaru tymczasowych celów działań ochronnych.

Planowana inwestycja zlokalizowana zostanie ponadto w odległości ok. 500 m na zachód od obszaru Natura 2000 Puszcza Darżłubska PLB220007. Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych (aktualizacja: marzec 2024 r.) przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 Puszcza Darżłubska PLB220007 są gatunki: włośchatka (*Aegolius funereus*) oraz muchołówka mała (*Ficedula parva*). Zagrożeniami dla obszaru są m.in.: wycinka lasu, inne formy transportu i komunikacji, tamy, wały i sztuczne plaże – ogólnie, odpady i ścieki, drogi i autostrady, usuwanie martwych i umierających drzew, infrastruktura sportowa i rekreacyjna oraz inne rodzaje aktywności człowieka związane z urbanizacją, przemysłem itd. Dla obszaru Natura 2000 Puszcza Darżłubska PLB220007 zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z dnia 9 maja 2014 r. (Dz. U. Woj. Pom. z 2014 r., poz. 1920), zmienionym zarządzeniem z dnia 18 lutego 2016 r. (Dz. U. Woj. Pom. z 2016 r. poz. 1108) oraz zarządzeniem z dnia 21 kwietnia 2022 r. (Dz. U. Woj. Pom. z 2022 r. poz. 1958) został ustanowiony plan zadań ochronnych. Poniżej przedstawiono wynikające z ww. zarządzenia cele działań ochronnych dla poszczególnych przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005 oraz ocenę wpływu planowanej inwestycji na poszczególne przedmioty ochrony i cele działań ochronnych:

A223 Włośchatka *Aegolius funereus*

Cele działań ochronnych:

- Utrzymanie populacji gatunku na poziomie 7 par - dopuszczając okresowe znaczne spadki liczebności związane z charakterystycznymi dla włośchatki silnymi jej fluktuacjami.
- Utrzymanie warunków umożliwiających występowanie populacji lęgowej i jej żerowisk poprzez utrzymanie powierzchni drzewostanów w wieku powyżej 80 lat na 39% powierzchni leśnej zalesionej całego obszaru.

Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Puszcza Darżłubska PLB220007 i nie będzie w żaden sposób ingerować w ten obszar. Wskazane dla gatunku cele działań ochronnych nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na liczebność i siedliska włośchatki.

A320 Muchotówka mała *Ficedula parva*

Cele działań ochronnych:

- Utrzymanie populacji na poziomie 157 par (314 osobników) dopuszczając okresowe spadki liczebności związane z biologią gatunku.
- Utrzymanie warunków umożliwiających występowanie populacji lęgowej i żerowisk poprzez stopniową poprawę stanu tychże siedlisk ze stanu złego (U2) do stanu umiarkowanego (FV-2) poprzez prowadzenie gospodarki leśnej z uwzględnieniem wymogów siedliskowych, tj. m.in.:
 - użytkowanie zapewniające zachowanie struktury wiekowej drzewostanów dojrzałych, czyli powyżej 100 lat w odniesieniu do gatunku w nich dominującego, na powierzchni ok. 2540,11 ha,
 - pozostawienie w ramach wykonywania każdej rębni, na powierzchni manipulacyjnej nie mniej niż 5% powierzchni starodrzewu (drzewostanu macierzystego) wraz ze wszystkimi składnikami strukturalnymi (nienaruszone wszystkie warstwy),
 - kształtowanie siedliska gatunku drzewostanów z przewagą gatunków liściastych i unikanie wprowadzania monokultur iglastych,
 - kształtowanie podszytu z maksymalnym wykorzystaniem gatunków biocenotycznych.

Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Puszcza Darżłubska PLB220007 i nie będzie w żaden sposób ingerować w ten obszar. Wskazane dla gatunku cele działań ochronnych nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na liczebność i siedliska muchotówki małej.

Planowane przedsięwzięcie ze względu na swój charakter, skalę, lokalizację w odległości ok. 500 m od obszaru Natura 2000 Puszcza Darżłubska PLB220007, nie będzie w sposób bezpośredni ani pośredni wpływać na ww. obszar. Należy zwrócić uwagę, że teren przedsięwzięcia oddzielony jest od ww. obszaru Natura 2000 terenami zurbanizowanymi miasta Redy. Tym samym, stwierdzono, że inwestycja nie pogorszy integralności tego obszaru i nie wpłynie na realizację celów ochrony zaplanowanych dla poszczególnych przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 Puszcza Darżłubska PLB220007.

Planowana inwestycja zlokalizowana zostanie ponadto w odległości ok. 500 m na zachód od obszaru Natura 2000 **Kaszubskie Klify PLH220072**. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 18 lutego 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Kaszubskie Klify (PLH220072) (*Dz. U. z 2022 r., poz. 493 z późn. zm.*) przedmiotami ochrony w ww. obszarze Natura 2000 są siedliska przyrodnicze: 1210 – kidzina na brzegu morskim, 1230 – klify na wybrzeżu Bałtyku, 2120 – nadmorskie wydmy białe (*Elymo-Ammophiletum*), 2130 – nadmorskie wydmy szare, 6120 – ciepłolubne, śródlądowe murawy napiaskowe (*Koelerion glaucae*), 9110 – kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagetum*) oraz 9130 – żyzne buczyny (*Dentario glandulosae-Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*). Przedmiotem ochrony jest również gatunek: foka szara (*Halichoerus grypus*). Zgodnie ze standardowym formularzem danych (aktualizacja: marzec 2024 r.) zagrożeniami dla obszaru są m.in.: wydeptywanie i nadmierne użytkowanie, erozja, pozbywanie się odpadów z gospodarstw domowych i obiektów rekreacyjnych, obce gatunki inwazyjne, zmiana składu gatunkowego (sukcesja) oraz eutrofizacja (naturalna). Dla obszaru Natura 2000 Kaszubskie Klify PLH220072 zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku

z dnia 5 maja 2023 r. (Dz. U. Woj. Pom. z 2023 r. poz. 2394) został ustanowiony plan zadań ochronnych. Poniżej przedstawiono wynikające z ww. zarządzenia cele działań ochronnych dla poszczególnych przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 Kaszubskie Klify PLH220072 oraz ocenę wpływu planowanej inwestycji na poszczególne przedmioty ochrony i cele działań ochronnych:

1210 – Kidzina na brzegu morskim

Cel działań ochronnych:

- uzupełnienie stanu wiedzy w zakresie warunków i możliwości tworzenia się siedliska na odcinku w granicach obszaru Natura 2000.

Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Kaszubskie Klify PLH220072 i nie będzie w żaden sposób ingerować w ten obszar. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na ww. siedlisko przyrodnicze.

1230 – Klify na wybrzeżu Bałtyku

Cele działań ochronnych:

- utrzymanie 53 ha powierzchni z dopuszczeniem naturalnych procesów (stan właściwy (FV));
- utrzymanie siedliska w stanie nie pogorszonym (U1, stan niezadowolający), przy jednoczesnym utrzymaniu wskaźników na co najmniej 4 stanowiskach na poziomie odpowiadającym stanowi właściwemu (FV):
 - „obecność charakterystycznych³ roślin zielnych”: wszystkie gatunki charakterystyczne, powyżej 25% pokrycia,
 - „obecność charakterystycznych krzewów”: wszystkie gatunki charakterystyczne, powyżej 15% pokrycia,
 - „obecność drzew”: wszystkie gatunki charakterystyczne, powyżej 10% pokrycia,
 - „odnowienia, osobniki juwenilne wśród krzewów i drzew”: liczne okazy gatunków charakterystycznych w płatach oraz pojedyncze typowe,
 - liczba gatunków roślin zielnych na stoku: minimum 15 gatunków.

Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Kaszubskie Klify PLH220072 i nie będzie w żaden sposób ingerować w ten obszar. Cele ochrony, w tym powierzchnia siedliska, utrzymanie właściwej kombinacji florystycznej typowej dla siedliska i utrzymanie innych wskaźników w obszarze, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na ww. siedlisko przyrodnicze.

2120 – Nadmorskie wydmy białe (*Elymo – Ammophiletum*)

Cele działań ochronnych:

- zachowanie powierzchni siedliska nie mniejszej niż 0,26 ha albo zwiększenie powierzchni, z dopuszczeniem naturalnych procesów (stan właściwy (FV));
- poprawa wskaźnika „zniszczenia mechaniczne” do stanu właściwego (FV), tj. brak zniszczeń mechanicznych;
- utrzymanie wskaźnika „gatunki charakterystyczne”⁴ na obecnym właściwym (FV) poziomie, tj. gatunki występują na całym transekcie;
- utrzymanie wskaźnika „gatunki nitrofilne” na właściwym (FV) poziomie, tj. brak gatunków nitrofilnych;
- utrzymanie wskaźnika „kondycja i kwitnienie/owocowanie gatunków traw” na obecnym niezadowolającym (U1) poziomie, tj. wydmotwórcze gatunki traw kwitną/owocują sporadycznie (na powierzchni mniejszej niż 10%);

- utrzymanie wskaźnika „występowanie sedymentacji/abrazji” na obecnym, niezadowolającym (U1) poziomie, tj. dla siedliska w obszarze: wybrzeże akumulacyjne, ale z widoczną sporadyczną abrazją w okresie sztormowym.

Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Kaszubskie Klify PLH220072 i nie będzie w żaden sposób ingerować w ten obszar. Cele ochrony, w tym powierzchnia siedliska, utrzymanie właściwej kombinacji florystycznej typowej dla siedliska i utrzymanie innych wskaźników w obszarze, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na ww. siedlisko przyrodnicze.

2130 – Nadmorskie wydmy szare

Cele działań ochronnych:

- zachowanie powierzchni siedliska nie mniejszej niż 0,5 ha (stan właściwy (FV));
- poprawa wskaźnika „obecność krzewów i krzewinek” ze stanu niezadowolającego (U1), tj. „stopień pokrycia, w skali Br.-Bl., wszystkich obcych gatunków inwazyjnych łącznie wynosi najwyżej 1”, do stanu właściwego (FV), tj. „brak”;
- poprawa wskaźnika „zniszczenia mechaniczne” ze stanu niezadowolającego (U1), tj. „wyraźne ścieżki zwierzyny i penetracji ludzkiej poza szlakami, zniszczenia pojazdami mechanicznymi” do stanu właściwego (FV), tj. brak;
- utrzymanie wskaźnika „charakterystyczna kombinacja florystyczna” na obecnym niezadowolającym (U1) poziomie, tj. występują co najmniej 2 gatunki charakterystyczne i wyróżniające, pokrycie warstwy porostowo-mszystej <50%;
- utrzymanie w obecnym stanie (U1) lub poprawa wskaźnika (do stanu właściwego FV) „obce gatunki inwazyjne” – miejscami występuje *Rosa rugosa* – dążenie do wyeliminowania gatunku z płatów siedliska;
- utrzymanie wskaźnika „rodzime gatunki ekspansywne roślin zielnych” na obecnym właściwym (FV) poziomie, tj. *Ammophila arenaria* nie wykazuje ekspansji w płacie siedliska, stanowiąc posukcesyjną pozostałość gatunków dominujących na wydmie białej;
- utrzymanie wskaźnika „występowanie abrazji” na obecnym, niezadowolającym (U1) poziomie, tj. dla siedliska w obszarze - wybrzeże akumulacyjne, ale z widoczną sporadyczną abrazją w okresie sztormowym;
- utrzymanie wskaźnika „obecność nalotu drzew” w obecnym właściwym (FV) stanie, tj. pojedyncze siewki sosny i jawora.

Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Kaszubskie Klify PLH220072 i nie będzie w żaden sposób ingerować w ten obszar. Cele ochrony, w tym powierzchnia siedliska, utrzymanie właściwej kombinacji florystycznej typowej dla siedliska i utrzymanie innych wskaźników w obszarze, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na ww. siedlisko przyrodnicze.

6120 – Ciepłolubne śródładowe murawy napiaskowe (*Koelerion glaucae*)

Cele działań ochronnych:

- zachowanie powierzchni siedliska nie mniejszej niż 1,4 ha albo zwiększenie powierzchni (stan właściwy (FV));
- poprawa wskaźnika „ekspansja krzewów i podrostu drzew” na wszystkich płatach siedliska do stanu właściwego (FV), tj. brak lub niewielkie pokrycie drzew i krzewów poniżej 10% powierzchni, występujących sporadycznie i w znacznym rozproszeniu;
- utrzymanie wskaźnika „gatunki charakterystyczne” na obecnym poziomie (U1), tj. występuje co najmniej 2 do 5 gatunków roślin naczyniowych spośród wymienionych gatunków charakterystycznych;

- utrzymanie wskaźnika „obce gatunki inwazyjne” na obecnym właściwym poziomie (FV), tj. brak;
- utrzymanie wskaźnika „rodzime gatunki ekspansywne roślin zielnych” na obecnym właściwym (FV) poziomie, tj. brak lub ewentualny jeden gatunek występujący pojedynczo;
- poprawa wskaźników „struktura przestrzenna płatów muraw” oraz „zachowanie strefy ekotonowej” (ocenionych na U2 – stan zły do stanu właściwego (FV), tj. płaty muraw ze związku *Koelerion glaucae* tworzą mniejszościową mozaikę ze zbiorowiskami łąkowymi ze związku *Arrhenatherion elatioris* lub inicjalnymi stadiami lasu do stanu. Płaty muraw ze związku *Koelerion glaucae* tworzą mozaikę ze zbiorowiskami muraw szczotlichowych (*Corynephorion canescentis*) lub bliźniczkowych (*Nardion*). Granica murawa-las, lub murawa-ka nie jest wyraźna. Murawa płynnie przechodzi w las, lub inny typ zbiorowiska nieleśnego (łąka, zbiorowiska okrajkowe itp.) do stanu FV, tj. Brak strefy ekotonowej z lasem, najczęściej mozaika z innymi płatami muraw lub łąk. Poprawa niepewna w ramach czasowych planu zadań ochronnych z uwagi na znaczne procesy sukcesyjne, jednak możliwa w okresie wykraczającym poza czas obowiązywania pzo.

Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Kaszubskie Klify PLH220072 i nie będzie w żaden sposób ingerować w ten obszar. Cele ochrony, w tym powierzchnia siedliska, utrzymanie właściwej kombinacji florystycznej typowej dla siedliska i utrzymanie innych wskaźników w obszarze, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na ww. siedlisko przyrodnicze.

9190 – Kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagetum*)

Cele działań ochronnych:

- zachowanie powierzchni 1,64 ha (stan właściwy (FV));
- poprawa wartości wskaźników związanych z martwym drewnem oraz innymi zniekształceniami ze stanu złego (U2) na niezadowolający (U1), tj.:
 - martwe drewno łączne zasoby na poziomie powyżej 10m³/ha,
 - martwe drewno wielkowymiarowe powyżej 3 szt./ha,
 - inne zniekształcenia w tym zniszczenia runa i gleby związane z pozyskaniem drewna: notowane sporadycznie;
- utrzymanie wskaźnika „charakterystyczna kombinacja florystyczna” na obecnym niezadowolającym poziomie (U1), tj. (dla siedliska w obszarze) kombinacja florystyczna zubożona i zniekształcona w stosunku do typowego układu naturalnego, brak części gatunków charakterystycznych i wyróżniających;
- utrzymanie wskaźnika „skład drzewostanu” na obecnym właściwym (FV) poziomie tj. (dla siedliska w obszarze) drzewostanu typowego, niemal jednogatunkowego z dominującym udziałem buka >90%;
- utrzymanie właściwego stanu wskaźnika (FV) „inwazyjne gatunki obce w podszycie i runie”, tj. brak gatunków obcych o charakterze inwazyjnym;
- utrzymanie właściwego stanu (FV) wskaźnika „ekspansywne gatunki rodzime w runie”, tj. brak;
- utrzymanie właściwego stanu wskaźnika (FV) „gatunki obce w drzewostanie”, tj. < 5 % udziału powierzchniowego- najwyżej miejscami lub pojedynczo i nie odnawiające się;
- utrzymanie wskaźnika „wiek drzewostanu (udział starodrzewu)” na obecnym właściwym poziomie (FV), tj. >10% udział objętościowy drzew starszych niż 100 lat;

- utrzymanie wskaźnika „struktura pionowa i przestrzenna roślinności” na obecnym właściwym (FV) poziomie, tj. zróżnicowana, drzewostan różnowiekowy, o zróżnicowanym przestrzennie zwarcie, z grupami i kępami starych drzew.

Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Kaszubskie Klify PLH220072 i nie będzie w żaden sposób ingerować w ten obszar. Cele ochrony, w tym powierzchnia siedliska, utrzymanie właściwej kombinacji florystycznej typowej dla siedliska i utrzymanie innych wskaźników w obszarze, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na ww. siedlisko przyrodnicze.

9130 – Żyzne buczyny (*Dentario glandulosae-Fagenion, Galio odorati-Fagenion*)

Cele działań ochronnych:

- zachowanie powierzchni 2,11 ha siedliska w obszarze (stan właściwy (FV));
- utrzymanie wskaźnika „charakterystyczna kombinacja florystyczna” na stanowisku 2-9130 Przyładek Rozewski na poziomie właściwym (FV), tj. typowej dla siedliska, a na stanowisku 1-9130 Łebski Żleb na poziomie co najmniej stanu niezadowolającego (U1), tj. zniekształcona w stosunku do typowej, z obecnością gatunków obcych ekologicznie albo poprawa wskaźnika;
- poprawa wartości wskaźników związanych z martwym drewnem ze stanu złego (U2) na niezadowolający (U1), tj.:
 - martwe drewno łączne zasoby na poziomie powyżej 10m³/ha,
 - martwe drewno wielkowymiarowe powyżej 3 szt./ha;
- utrzymanie wskaźnika „skład drzewostanu” na obecnym właściwym (FV) poziomie, tj. (dla siedliska w obszarze) drzewostanu typowego jednogatunkowego z dominującym udziałem buka >90%;
- utrzymanie właściwego stanu wskaźnika (FV) „inwazyjne gatunki obce w podszycie i runie”, tj. brak gatunków obcych o charakterze inwazyjnym;
- utrzymanie właściwego stanu (FV) wskaźnika „ekspansywne gatunki rodzime w runie”, tj. brak;
- utrzymanie właściwego stanu wskaźnika (FV) „gatunki obce w drzewostanie”, tj. < 5 % udziału powierzchniowego- najwyżej miejscami lub pojedynczo i nie odnawiające się;
- utrzymanie wskaźnika „wiek drzewostanu (udział starodrzewu)” na obecnym właściwym poziomie (FV), tj. >10% udział objętościowy drzew starszych niż 100 lat;
- utrzymanie wskaźnika „struktura pionowa i przestrzenna roślinności” na obecnym właściwym (FV) poziomie, tj. zróżnicowana, drzewostan różnowiekowy, o zróżnicowanym przestrzennie zwarcie, z grupami i kępami starych drzew.

Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Kaszubskie Klify PLH220072 i nie będzie w żaden sposób ingerować w ten obszar. Cele ochrony, w tym powierzchnia siedliska, utrzymanie właściwej kombinacji florystycznej typowej dla siedliska i utrzymanie innych wskaźników w obszarze, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na ww. siedlisko przyrodnicze.

1364 – Foka szara (*Halichoerus grypus*)

Cele działań ochronnych:

- osiągnięcie niezadowolającego stanu ochrony U1;
- wskaźnik występowanie populacji w obszarze - stwierdzona obecność fok na podstawie okazjonalnych doniesień terenowych oraz na podstawie analizy dokumentacji video i fotograficznej.

Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Kaszubskie Klify PLH220072 i nie będzie w żaden sposób ingerować w ten obszar. Wskazane dla gatunku cele działań ochronnych nie będą zagrożone w wyniku realizacji przedsięwzięcia. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na liczebność i siedliska foki szarej.

Planowane przedsięwzięcie ze względu na swój charakter, skalę, lokalizację w odległości ok. 500 m od obszaru Natura 2000 Kaszubskie Klify PLH220072, nie będzie w sposób bezpośredni ani pośredni wpływać na ww. obszar. Należy zwrócić uwagę, że teren przedsięwzięcia oddzielony jest od ww. obszaru Natura 2000 zwartym pasem zabudowy miejskiej. Tym samym, stwierdzono, że inwestycja nie pogorszy integralności tego obszaru i nie wpłynie na realizację celów ochrony zaplanowanych dla poszczególnych przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 Kaszubskie Klify PLH220072.

Planowana inwestycja zlokalizowana zostanie ponadto w odległości ok. 1,6 km na zachód od obszaru Natura 2000 Bezlist koło Gniewowa PLH220102. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 10 marca 2023 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk **Bezlist koło Gniewowa PLH220102** (Dz. U. z 2023 r. poz. 701), przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 Bezlist koło Gniewowa PLH220102 są siedliska przyrodnicze: 9110 – kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagetum*) oraz 9130 – żyzne buczyny (*Dentario glandulosae-Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*). Przedmiotem ochrony jest również gatunek: bezlist okrywowy (*Buxbaumia viridis*). Zagrożeniem zidentyfikowanym w Standardowym Formularzu Danych (aktualizacja: marzec 2025 r.) dla obszaru jest konkurencja (międzygatunkowe interakcje wśród zwierząt). Dla obszaru Natura 2000 Bezlist koło Gniewowa PLH220102 zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z dnia 22 listopada 2021 r. (Dz. Urz. Woj. Pom. z 2021 r., poz. 4491) został ustanowiony plan zadań ochronnych. Poniżej przedstawiono wynikające z ww. zarządzenia cele działań ochronnych dla poszczególnych przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 Bezlist koło Gniewowa PLH220102 oraz ocenę wpływu planowanej inwestycji na poszczególne przedmioty ochrony i cele działań ochronnych:

9110 – Kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagenion*)

Cele działań ochronnych:

- utrzymanie powierzchni siedliska o areale 17,51 ha;
- utrzymanie stanu zachowania w zakresie wskaźników:
 - „charakterystyczna kombinacja florystyczna” – utrzymanie co najmniej 1 stanowiska z właściwą (FV) oceną wskaźnika tj. typowa, właściwa dla siedliska przyrodniczego (z uwzględnieniem specyfiki regionalnej i zróżnicowania fitosocjologicznego),
 - „skład drzewostanu” – utrzymanie właściwego (FV) stanu oceny wskaźnika, tj. drzewostan jedno lub wielogatunkowy z dominującym udziałem buka (więcej niż 50%) bez gatunków obcych ekologicznie lub geograficznie na co najmniej 1 stanowisku,
 - „inwazyjne gatunki obce w podszycie i runie” – utrzymanie właściwego (FV) stanu oceny wskaźnika, tj. brak gatunków obcych o charakterze inwazyjnym na wszystkich 4 stanowiskach,
 - „ekspansywne gatunki rodzime w runie” – utrzymanie właściwego (FV) stanu oceny wskaźnika, tj. brak gatunków ekspansywnych lub pojedyncze okazy gatunków nitrofilnych w runie na wszystkich 4 stanowiskach,
 - „gatunki obce w drzewostanie” – utrzymanie właściwego (FV) stanu oceny wskaźnika, tj. < 5% udziału powierzchniowego tj. najwyżej miejscami lub pojedynczo i nie odnawiające się, na co najmniej 1 stanowisku,

- „struktura pionowa i przestrzenna roślinności” – utrzymanie co najmniej niezadawalającego (U1) stanu oceny wskaźnika, tj. jednolity drzewostan z pojedynczymi drzewami w innym wieku, o jednakowym przestrzennie zwarciu, na co najmniej 3 stanowiskach,
 - „wiek drzewostanu” – utrzymanie co najmniej niezadawalającego (U1) stanu oceny wskaźnika, tj. < 10% udział drzew starszych niż 100 lat, ale >50% udział drzew starszych niż 50 lat, na co najmniej 3 stanowiskach
 - „naturalne odnowienie drzewostanu” – utrzymanie wskaźnika we właściwym (FV) stanie, tj. obecne, wypełniające dogodnie do odnowienia miejsca, w szczególności naturalne luki i prześwietlenia o składzie odpowiadającym składowi drzewostanu, przy rębniach nie wymagające uzupełnienia odnowieniem sztucznym, na co najmniej 2 stanowiskach oraz utrzymanie co najmniej niezadawalającego (U1) stanu oceny wskaźnika na pozostałych 2 stanowiskach, tj. odnowienie naturalne obecne, ale mało intensywne, słabo reagujące na luki i prześwietlenia lub działania gospodarcze mające spowodować odnowienie, część powierzchni o odpowiednich do rozwoju młodego pokolenia warunkach świetlnych pozostaje bez odnowienia,
 - „mikrosiedliska drzewne” – utrzymanie co najmniej niezadawalającego (U1) stanu oceny wskaźnika, tj. liczba drzew biocenotycznych 10-20 szt./ha, na wszystkich 4 stanowiskach,
 - „martwe drewno, łączne zasoby” – utrzymanie na co najmniej jednym stanowisku, co najmniej niezadawalającego (U1) stanu oceny wskaźnika, tj. $\geq 10 \text{ m}^3/\text{ha}$ oraz jakakolwiek depozycja martwego drewna leżącego lub stojącego >3 m długości i >50 cm grubości na wszystkich stanowiskach;
- poprawa stanu zachowania w zakresie wskaźnika „inne zniekształcenia, w tym zniszczenia runa i gleby związane z pozyskaniem drewna” z poziomu U1 (niezadawalającego) do FV (właściwego) tj. brak zniekształceń w granicach wszystkich stanowisk;
 - poprawa perspektyw ochrony siedliska na wszystkich stanowiskach z poziomu U2 (złego) na FV (właściwy).

Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Bezlist koło Gniewowa PLH220102 i nie będzie w żaden sposób ingerować w ten obszar. Cele ochrony, w tym powierzchnia siedliska, utrzymanie właściwej kombinacji florystycznej typowej dla siedliska i utrzymanie innych wskaźników w obszarze, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na ww. siedlisko przyrodnicze.

9130 – Żyzne buczyny (*Dentario glandulosae-Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*)

Cele działań ochronnych: nie określa się – w trakcie prac nad planem zadań ochronnych nie potwierdzono występowania siedliska.

Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Bezlist koło Gniewowa PLH220102 i nie będzie w żaden sposób ingerować w ten obszar. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na ww. siedlisko przyrodnicze.

1386 – Bezlist okrywowy (*Buxbaumia viridis*)

Cele działań ochronnych:

- utrzymanie powierzchni siedliska przyrodniczego 9110, jako potencjalnego siedliska *Buxbaumia viridis*, o areale 17,51 ha;
- w zakresie parametru liczba sporofitów: uzupełnienie stanu wiedzy;
- utrzymanie wskaźników określających siedlisko gatunku:
 - ocienienie – utrzymanie wskaźnika w nieporośniętym stanie, tj. $\geq 60 \%$,

- zwarcie drzew i krzewów – utrzymanie właściwego (FV) stanu oceny wskaźnika tj. >50%,
 - gatunki ekspansywne – utrzymanie wskaźnika na właściwym poziomie (FV), tj. brak gatunków ekspansywnych,
 - gatunki obce, inwazyjne – utrzymanie wskaźnika na właściwym poziomie (FV), tj. brak gatunków obcych, inwazyjnych,
 - „wilgotność powietrza” – utrzymanie wskaźnika w dotychczasowym złym stanie (U2) lub poprawa wskaźnika do stanu niezadowolającego (U1) tj. średnia wilgotność powietrza,
 - „powierzchnia potencjalnego siedliska” – utrzymanie wskaźnika na obecnym właściwym (FV) poziomie, tj. $\geq 500 \text{ m}^2$;
- poprawa wskaźnika „fragmentacja siedliska” – poprawa wskaźnika z wartości zły (U2) na stan niezadowolający (U1) tj. z dużej fragmentacji na średnią.

Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Bezlist koło Gniewowa PLH220102 i nie będzie w żaden sposób ingerować w ten obszar. Cele ochrony, w tym powierzchnia siedliska, utrzymanie właściwej kombinacji florystycznej typowej dla siedliska i utrzymanie innych wskaźników w obszarze, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na ww. siedlisko przyrodnicze.

Planowane przedsięwzięcie ze względu na swój charakter, skalę, lokalizację w odległości ok. 1,6 km od obszaru Natura 2000 Bezlist koło Gniewowa PLH220102, nie będzie w sposób bezpośredni ani pośredni wpływać na ww. obszar. Inwestycja nie pogorszy integralności tego obszaru i nie wpłynie na realizację celów ochrony zaplanowanych dla poszczególnych przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 Bezlist koło Gniewowa PLH220102.

Planowana inwestycja zlokalizowana zostanie ponadto w odległości ok. 4,2 km na północ od obszaru Natura 2000 Przybrzeżne Wody Bałtyku PLB990002. Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych (aktualizacja: czerwiec 2025 r.) przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 **Przybrzeżne wody Bałtyku PLB990002** są gatunki: alka (*Alca torda*), nurnik (*Cephus grylle*), lodówka (*Clangula hyemalis*), nur czarnoszyi (*Gavia arctica*), nur rdzawoszyi (*Gavia stellata*), mewa srebrzysta (*Larus argentatus*), mewa siwa (*Larus canus*), uhła (*Melanitta fusca*) oraz markaczka (*Melanitta nigra*). Zagrożeniem dla obszaru są inne rodzaje aktywności człowieka związane z urbanizacją, przemysłem itd. Dla obszaru Natura 2000 Przybrzeżne wody Bałtyku PLB990002 nie został ustanowiony plan ochrony. Dnia 22.03.2023 r. obwieszczeniem znak IOW1.815.17.2023.MZI.1 Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni poinformował o przyjęciu tymczasowych celów ochrony dla gatunków i ich siedlisk będących przedmiotami ochrony w ww. obszarze Natura 2000. Poniżej przedstawiono wynikające z ww. zarządzenia tymczasowe cele działań ochronnych dla poszczególnych przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 Przybrzeżne wody Bałtyku PLB990002 oraz ocenę wpływu planowanej inwestycji na poszczególne przedmioty ochrony i tymczasowe cele działań ochronnych:

A001 – Nur rdzawoszyi (*Gavia stellata*)

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji zimującej na poziomie 1 – 100 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni siedliska gatunku w stanie właściwym (FV) na powierzchni minimum 194 673,70 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Przybrzeżne Wody Bałtyku PLB990002 i nie będzie w żaden sposób ingerować w ten obszar. Wskazane dla

gatunku tymczasowe cele działań ochronnych nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na liczebność i siedliska nura rdzawoszyjnego.

A002 – Nur czarnoszyi (*Gavia arctica*)

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji zimującej na poziomie 1 – 12 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni siedliska gatunku w nie pogorszonym stanie (U1) na powierzchni minimum 194 673,70 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Przybrzeżne Wody Bałtyku PLB990002 i nie będzie w żaden sposób ingerować w ten obszar. Wskazane dla gatunku tymczasowe cele działań ochronnych nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na liczebność i siedliska nura czarnoszyjnego.

A064 – Lodówka (*Clangula hyemalis*)

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji zimującej na poziomie 2 750 – 7 150 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni siedliska gatunku w nie pogorszonym stanie (U1) na powierzchni minimum 194 673,70 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Przybrzeżne Wody Bałtyku PLB990002 i nie będzie w żaden sposób ingerować w ten obszar. Wskazane dla gatunku tymczasowe cele działań ochronnych nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na liczebność i siedliska lodówki.

A065 – Markaczka (*Melanitta nigra*)

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji zimującej na poziomie 350 – 3 000 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni siedliska gatunku w stanie właściwym (FV) na powierzchni minimum 194 673,70 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Typ populacji c:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji migrującej na poziomie 3000 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni siedliska gatunku w nie pogorszonym stanie (U1) na powierzchni minimum 194 673,70 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Przybrzeżne Wody Bałtyku PLB990002 i nie będzie w żaden sposób ingerować w ten obszar. Wskazane dla gatunku tymczasowe cele działań ochronnych nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na liczebność i siedliska markaczki.

A066 – Uhla (*Melanitta fusca*)

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji zimującej na poziomie 1 600 – 11 700 osobników;

- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni siedliska gatunku w nie pogorszonym stanie (U1) na powierzchni minimum 194 673,70 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Przybrzeżne Wody Bałtyku PLB990002 i nie będzie w żaden sposób ingerować w ten obszar. Wskazane dla gatunku tymczasowe cele działań ochronnych nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na liczebność i siedliska uhli.

A182 – Mewa siwa (*Larus canus*)

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji zimującej na poziomie 70 – 550 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni siedliska gatunku w nie pogorszonym stanie (U1) na powierzchni minimum 194 673,70 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Przybrzeżne Wody Bałtyku PLB990002 i nie będzie w żaden sposób ingerować w ten obszar. Wskazane dla gatunku tymczasowe cele działań ochronnych nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na liczebność i siedliska mewy siwej.

A184 – Mewa srebrzysta (*Larus argentatus*)

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji zimującej na poziomie 1 250 – 7 300 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni siedliska gatunku w stanie właściwym (FV) na powierzchni minimum 194 673,70 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Przybrzeżne Wody Bałtyku PLB990002 i nie będzie w żaden sposób ingerować w ten obszar. Wskazane dla gatunku tymczasowe cele działań ochronnych nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na liczebność i siedliska mewy srebrzystej.

A200 – Alka (*Alca torda*)

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie stanu populacji zimującej na poziomie 5 – 50 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni siedliska gatunku w nie pogorszonym stanie (U1) na powierzchni minimum 194 673,70 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Przybrzeżne Wody Bałtyku PLB990002 i nie będzie w żaden sposób ingerować w ten obszar. Wskazane dla gatunku tymczasowe cele działań ochronnych nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na liczebność i siedliska alki.

A202 – Nurnik (*Cephus grylle*)

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji zimującej na poziomie 1 – 7 osobników;

- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni siedliska gatunku w niepogorszonym stanie (U1) na powierzchni minimum 194 673,70 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Planowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 Przybrzeżne Wody Bałtyku PLB990002 i nie będzie w żaden sposób ingerować w ten obszar. Wskazane dla gatunku tymczasowe cele działań ochronnych nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na liczebność i siedliska nurnika.

Planowane przedsięwzięcie ze względu na swój charakter, skalę, lokalizację w odległości ok. 4,2 km od obszaru Natura 2000 Przybrzeżne Wody Bałtyku PLB990002, nie będzie w sposób bezpośredni ani pośredni wpływać na ww. obszar. Inwestycja nie pogorszy integralności tego obszaru i nie wpłynie na realizację tymczasowych celów ochrony zaplanowanych dla poszczególnych przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 Przybrzeżne Wody Bałtyku PLB990002.

Z przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko, w tym w trybie art. 6.3 Dyrektywy Siedliskowej wynika, że planowana do realizacji inwestycja nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na przedmioty ochrony oraz integralność obszarów Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032, Zatoka Pucka PLB220005, Puszcza Darżłubska PLB220007, Kaszubskie Klify PLH220072, Bezlist koło Gniewowa PLH220102 i Przybrzeżne Wody Bałtyku PLB990002. Nie ma również podstaw przypuszczać, aby realizacja wnioskowanego przedsięwzięcia mogła spowodować utratę lub fragmentację siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków, dla których zaprojektowano ww. obszary Natura 2000. W opinii tut. organu wskazane dla poszczególnych obszarów Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032, Zatoka Pucka PLB220005, Puszcza Darżłubska PLB220007, Kaszubskie Klify PLH220072, Bezlist koło Gniewowa PLH220102 i Przybrzeżne Wody Bałtyku PLB990002 cele oraz tymczasowe cele ochrony dla siedlisk przyrodniczych, siedlisk gatunków i gatunków stanowiących przedmioty ochrony w tych obszarach zostaną zachowane, a realizacja wnioskowanej inwestycji, przy zachowaniu warunków niniejszego uzgodnienia, nie spowoduje zagrożenia dla ww. przedmiotów ochrony tych obszarów.

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 2024 r. poz. 1478 ze zm.) to:

Nazwa	Odległość od linii	Kilometraż	Długość przecięcia [m]	Strona linii
Nadmorski Park Krajobrazowy	100 m	27+300 do 27+600	-	L
Otulina Nadmorskiego Parku Krajobrazowego	0 m	8+700 do 10+600	-	P
	0-200 m	13+200 do 17+000	-	P
	przecięcie	17+00 do 22+400	5400	-
	0	22+500 do 25+600	-	P
	przecięcie	25+600 do 28+700	3100	-
Trójmiejski Park Krajobrazowy	130 -200 m	-0+749 do 0+200	-	L
Rezerwat przyrody „Słone Łąki”	150 m	28+700	-	P
Otulina rezerwatu przyrody „Słone Łąki”	110 m	28+700		P
Rezerwat przyrody „Dolina Chłapowska”	2200 m	28+700	-	L
Rezerwat przyrody „Beka”	2500 - 4000 m	6+000 do 13+100	-	L
Otulina rezerwatu przyrody „Beka”	1100 – 5600 m	4+400 do 14+200		P
Otulina rezerwatu przyrody „Przylądek Rozewski”	4900 m	26+800 do 27+100		P
Obszar Chronionego Krajobrazu Puszczy Darżłubskiej	10- 450 m	1+500 do 4+700	-	L

Nazwa	Odległość od linii	Kilometraż	Długość przecięcia [m]	Strona linii
Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Rzeki Płunicy	przecięcie	17+625 do 18+030 18+750 do 18+900	650	L

Źródło: raport ooś

W buforze 100 m od linii kolejowej nr 213 znajdują się 3 pomniki przyrody, będących okazami drzew oraz dwa planowane do utworzenia:

Nazwa	Odległość od linii	Kilometraż	Strona linii P – prawa L - lewa
Pomnik Przyrody Lipa Drobnolistna	45 m	1+300	P
Pomnik Przyrody Lipa Drobnolistna	80 m	16+100	P
Pomnik Przyrody Sosna zwyczajna	30 m	27+000	L
Planowany - Pomnik Przyrody Lipa Drobnolistna	40 m	1+300	P
Planowany - Pomnik Przyrody Lipa Drobnolistna	66 m	1+300	P

Źródło: raport ooś

Fragment planowanego przedsięwzięcia przebiega przez teren otuliny Nadmorskiego Parku Krajobrazowego (dalej NPK). Zgodnie z art. 5 pkt 14 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz. U z 2024 r., poz. 1478 ze zm.) otulina jest strefą ochronną graniczącą z formą ochrony przyrody i wyznaczoną w celu zabezpieczenia jej przez zagrożeniami zewnętrznymi wynikającymi z działalności człowieka. Nadmorski Park Krajobrazowy jest oddalony od planowanej inwestycji o ok. 100 na wschód.

NPK utworzony został Uchwałą Nr IX/49/78 Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku z dnia 5 stycznia 1978 roku, zaś jego cele określono w Uchwale Nr 142/VII/11 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 27 kwietnia 2011 roku w sprawie Nadmorskiego Parku Krajobrazowego. Obszar NPK obejmuje fragmenty wysoczyzn morenowych, zwane kępami (Kępa Swarzewska, Kępa Pucka i Kępa Rekowska) o wysokich, stromych stokach, odsłanianych w klifach nadmorskich oraz stokach porożcinanych dolinkami erozyjnymi (Lisi Jar, Łebski Żleb i Dolina Chłapowska). Charakterystycznym elementem środowiska przyrodniczego NPK są wydmy nadmorskie wzdłuż piaszczystego wybrzeża Morza Bałtyckiego. Celami ochrony Nadmorskiego Parku Krajobrazowego są:

- zachowanie naturalnego charakteru brzegów morskich i ujściowych odcinków rzek oraz specyfiki form mierzejowych,
- zachowanie charakterystycznego układu strefowego i ciągłości przestrzennej poszczególnych typów ekosystemów nadmorskich,
- ochrona wartości florystycznych i fitocenotycznych parku, w szczególności cennych fitocenz w Zatoce Puckiej i na jej wybrzeżach, zbiorowisk nawydmych i naklifowych, śródleśnych torfowisk, bagien i oczek wodnych z rzadkimi zbiorowiskami roślinnymi, w tym o atlantyckim typie zasięgu,
- ochrona miejsc rozrodu, żerowania i odpoczynku poszczególnych grup zwierząt, w szczególności ryb i ssaków morskich a także ważnych dla ptaków miejsc lęgowych oraz rejonów odpoczynku i żerowania w okresie wędrówek i zimowania,
- zachowanie historycznie zróżnicowanych typów przestrzennych wsi rybackich i rolniczych, osad letniskowych oraz obszarów o ważnym znaczeniu strategicznym i nawigacyjnym, wraz z ich tradycją architektoniczną,
- zachowanie wartości kultury niematerialnej, w szczególności swoistości etnicznej oraz tradycyjnych zajęć i zwyczajów społeczności kaszubskiej,
- ochrona charakterystycznych krajobrazów wybrzeży otwartego morza (wydmowych i klifowych) oraz wybrzeży nadzatokowych (wydmowych, wysoczyznowych i niskich), w tym

charakterystycznych równin organogeniczno-mineralnych na Półwyspie Helskim, eksponowanych widokowo wierzchowin i stref krawędziowych kęp wysoczyznowych oraz rozległych krajobrazów równin nadmorskich i den pradolin.

25 marca 2024 r. Sejmik Województwa Pomorskiego podjął uchwałę nr 789/LXIII/24 o ustanowieniu planu ochrony dla Nadmorskiego Parku Krajobrazowego.

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

Fragment Inwestycji przecina na długości ok. 650 m Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Rzeki Płutnicy (dalej OCHK Doliny Rzeki Płutnicy). Obszar ten powołany został na mocy uchwały nr 425/XXXV/21 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 lipca 2021 r. Obejmuje dolinę rz. Płutnicy wraz z Puckimi Błotami. Jego powierzchnia to nieco ponad 2500 ha. W obszarze dominuje krajobraz rolniczy, głównie łąkowy, celem ochrony jest zachowanie w stanie niezmienionym naturalnych ekosystemów hydrogenicznych dna doliny rzeki Płutnicy oraz zachowanie ciągłości przestrzennej i ekologicznej korytarza ekologicznego. Inwestycja nie zagrazi celom ochrony tej formy ochrony przyrody.

Zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody zakazy obowiązujące na obszarach chronionego krajobrazu, nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, do których zalicza się przedmiotowe przedsięwzięcie.

Fragment inwestycji zlokalizowany jest także w odległości ok. 150 m od granic rezerwatu przyrody „Słone Łąki”, którego celem jest zachowanie łąk halofilnych, rzadkich gatunków roślin i siedlisk cennych gatunków ptaków. Ze względu na charakter inwestycji nie ma podstaw przypuszczać aby zagrażała ona celom ochrony tego rezerwatu.

Ze względu na charakter przedsięwzięcia i odległość od pozostałych obszarów chronionych, nie będących w kolizji z analizowaną inwestycją wyklucza się jej negatywny na nie wpływ.

Wdrożenie na etapie realizacji inwestycji wskazanych w sentencji decyzji działań minimalizujących oraz rozwiązań projektowych zminimalizuje wpływ planowanego przedsięwzięcia na poszczególne komponenty środowiska przyrodniczego. Realizacja zamierzenia zgodnie ze wskazanymi warunkami ograniczać będzie wpływ inwestycji na gatunki objęte ochroną gatunkową.

Linia kolejowa nr 213 nie przecina żadnego z korytarzy migracyjnych o znaczeniu krajowym. Ze względu na specyficzne położenie lokalne, trasy dobowych przemieszczeń teriofauny odbywają się wzdłuż linii, jaką stanowi Półwysep Helski oraz linia brzegowa Zatoki Puckiej. Najbliższy wyznaczony korytarz ekologiczny znajduje się w sąsiedztwie terenów zurbanizowanych Redy - 0+74 do 1+435 (Lasy Trójmiejskie południowy KPn-20E), z racji przebiegu linii kolejowej nr 213 krawędzią tego korytarza, oraz przez wzgląd na przebieg przedmiotowej linii kolejowej przez tereny zurbanizowane, nie zakłada się wpływu inwestycji na jego ciągłość. Drugi z korytarzy przebiega około 2 km od osi torowiska 18+060 (Pobrzeże Kaszubskie KPn-20C). Teriofauna przemieszcza się w obrębie strefy krawędziowej Kępy Puckiej - wilki obserwowane w okolicy rezerwatu Beka przekraczają linię kolejową nr 213, jednak nie da się określić precyzyjnego miejsca, gdzie terytoria przecinają się z przedmiotową linią kolejową.

Główne korytarze ekologiczne w odniesieniu do linii kolejowej nr 213 to:

Nazwa	Odległość od linii	Kilometraż	Długość przecięcia [km]	Strona linii
Lasy Trójmiejskie Północne	500 m	2+400 do 4+700	-	L
Lasy Trójmiejskie Południowe	50 m	-0+700 do 1+300	-	L
Pobrzeże Kaszubskie	2100 m	17+00- do 19+400	-	L

Źródło: raport ooś.

Na potrzeby przedmiotowej inwestycji przeprowadzono inwentaryzację przyrodniczą. Badania terenowe trwały od marca do końca września 2019 r.

Zgodnie z wnioskami zawartymi w raporcie ooś:

Na terenie planowanej inwestycji i w jej bezpośrednim sąsiedztwie stwierdzono 3 typy siedlisk, będące przedmiotami szczególnego zainteresowania Unii Europejskiej:

- Grąd subatlantycki *Stellario – Carpinetum* – 9160.
- Żyzna buczyna niżowa *Galio odorati – Fagetum* - 9130-1.
- Kwaśna buczyna niżowa *Luzulo pilosae-Fagetum* - 9110-1.

Lokalizacja płatów siedlisk przy linii kolejowej nr 213:

Lp. (Id)	Typ siedliska przyrodniczego	Lokalizacja (kilometraż, minimalna odległość od linii, strona: L-lewa, P-prawa)	Powierzchnia siedliska (m ²)	Zagrożenie zniszczeniem	Stan zachowania siedliska	Występowanie na obszarze chronionym	Walor przyrodniczy
1	9130 Żyzna buczyna niżowa (<i>Galio odorati-Fagetum</i>)	ok. km - 0+749, 116 m, L	4464	d	U1	TPK	średni
2	9130 Żyzna buczyna niżowa (<i>Galio odorati-Fagetum</i>)	ok. km 6+236, 17 m, L	14851	b	U1	–	średni
3	9160 Grąd subatlantycki (<i>Stellario-Carpinetum</i>)	ok. km 7+712, 21 m, P	4406	b	U1	–	średni
4	9110 Kwaśna buczyna niżowa (<i>Luzulo pilosae-Fagetum</i>)	ok. km 7+814, 3 m, L, P	14639	0	U1	–	średni
5	9160 Grąd subatlantycki (<i>Stellario-Carpinetum</i>)	ok. km 7+928, 13 m, L	14758	0	U2	–	średni

Źródło: raport ooś - Kod siedliska: wg standardu Danych GIS, bez podziału na podtypy, Zagrożenie zniszczeniem: 0 – bezpośrednio, odległość od linii kolejowej 0-7 m, a – bardzo prawdopodobne, odległość od linii kolejowej 7-15 m, b – możliwe, odległość od linii kolejowej 15-30 m, c – niewielkie, odległość od linii kolejowej 30-100 m, d- mało prawdopodobne, odległość od linii kolejowej >100 m, Występowanie na obszarze chronionym: TPK – Trójmiejski Park Krajobrazowy.

Na etapie realizacji inwestycji:

- 2 płaty siedlisk przyrodniczych będą podlegać bezpośredniemu zagrożeniu zniszczeniem w wyniku prac budowlanych, 1 płat grądu subatlantyckiego na ok. 7+880 - 7+960 km oraz jeden płat kwaśnej buczyny niżowej na ok. 7+710 do 7+890 km;
- 2 płaty cennych siedlisk przyrodniczych występują w minimalnej odległości 15-30 m od planowanej inwestycji i ich zagrożenie jest możliwe w mniejszym stopniu (po jednym płacie grądu subatlantyckiego i żyznej buczyny niżowej);

- 1 siedlisko żyznej buczyny niżowej, znajduje się w odległości > 100 m od analizowanej linii kolejowej i zagrożenie zniszczeniem jest tu mało prawdopodobne.

Zagrożeniem wycinką objętych jest ok. 3 ha siedlisk przyrodniczych.

Tut. organ, w warunkach do nin. decyzji, zobowiązał Inwestora, aby:

- zabezpieczyć, pod nadzorem przyrodniczym płyty nw. siedlisk nieprzeznaczonych do wycinki, przylegających do terenu prac budowlanych, poprzez wygradzenie w widoczny sposób np. poprzez opalikowanie od strony torowiska, a w sytuacji ryzyka ich zniszczenia wstrzymać roboty do czasu uzyskania decyzji derogacyjnych, zgodnie z obowiązującymi przepisami,

Id	Typ siedliska przyrodniczego	Lokalizacja (kilometraż, minimalna odległość od linii, strona: L-lewa, P-prawa)
2	9130 Żyzna buczyna niżowa (<i>Gallio odorati-Fagetum</i>)	ok. km 6+236, 17 m, L
3	9160 Grąd subatlantycki (<i>Stellario-Carpinetum</i>)	ok. km 7+712, 21 m, P
4	9110 Kwaśna buczyna niżowa (<i>Luzulo pilosae-Fagetum</i>)	ok. km 7+814, 3 m, L,P
5	9160 Grąd subatlantycki (<i>Stellario-Carpinetum</i>)	ok. km 7+928, 13 m, L

a także

- zabezpieczyć, siedliska wodne, tj. w pobliżu rzeki Gizdepki na 10+305 km analizowanej linii kolejowej, Kanału Żelistrzewo na 12+208 km oraz rzeki Płutnicy na 18+061 km poprzez wygradzenie przez nadzór przyrodniczy w widoczny sposób np. za pomocą opalikowania siedliska od strony torowiska wraz z określeniem jego granic poza którymi nie będzie można prowadzić prac budowlanych, a także poprzez nie lokowanie tu składowisk materiałów i maszyn budowlanych, miejsc magazynowania odpadów oraz zaplecza budowy,
- nie prowadzić prac związanych z modernizacją w pobliżu siedlisk wodnych tj. w pobliżu rzeki Gizdepki na 10+305 km analizowanej linii kolejowej, Kanału Żelistrzewo na 12+208 km oraz rzeki Płutnicy na 18+061 km, w czasie obfitych opadów deszczu,
- zabezpieczyć drzewa pozostające poza terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie przed uszkodzeniem;
- nie lokalizować w chronionych siedliskach przyrodniczych oraz w odległości 20 m od nich placów manewrowych, miejsc magazynowania odpadów oraz składowisk materiałów budowlanych,
- objąć wycinką jedynie drzewa o słabszej kondycji, które realnie mogą zagrozić bezpieczeństwu ruchu kolejowego, przy unikaniu wycinki potłaciowej, co pozwoli zachować jednorodność siedliska i uniknąć stworzenia możliwości dla wnikania gatunków obcych w te fitocenozy, a w związku z tym pogorszenia ich stanu i zaburzenia struktury i funkcji.

Na analizowanym terenie odnotowano występowanie 12 gatunków roślin naczyniowych i 8 gatunków mszaków, umieszczonych na listach taksonów chronionych, ginących i zagrożonych.

Na terenie badań odnotowano nw. stanowiska (w tym obszary występowania) rzadkich, chronionych i zagrożonych gatunków roślin naczyniowych i mchów, z czego większość nie podlega bezpośredniemu zagrożeniu w czasie prowadzenia prac remontowych na analizowanej linii kolejowej.

Lp.	Nazwa gatunkowa	Status ochrony	Lokalizacja (kilometraż, odległość od linii, strona L-lewa, P-prawa)	Liczebność populacji	Powierzchnia siedliska (m ²)	Zagrożenie zniszczeniem	Występowanie na obszarze chronionym
ROŚLINY NACZYNIOWE							
1	rokitnik pospolity <i>Hippophae rhamnoides</i>	częściowa	Ok. km 28+577, 10 m, P	-	25	A	O_NPK
2	rokitnik pospolity <i>Hippophae rhamnoides</i>	częściowa	Ok. km 28+558, 3 m, P	-	20	0	O_NPK
3	kocanki piaskowe <i>Helichrysum arenarium</i>	częściowa	Ok. km 9+337, 86 m, L	-	45826	C	-
4	kukulka szerokolistna <i>Dactylorhiza majalis</i>	częściowa	Ok. km 20+022, 32 m, L	993	929	0	O_NPK
5	kukulka szerokolistna <i>Dactylorhiza majalis</i>	częściowa	Ok. km 20+056, 62 m, L	995	1913	C	O_NPK
6	bobrek trójlistkowy <i>Menyanthes trifoliata</i>	częściowa	Ok. km 20+022, 62 m, L	995	1913	C	O_NPK
7	rdestnica stępiąca <i>Potamogeton obtusifolius</i>	-	Ok. km 17+578, 19 m, L	997	2301	B	O_NPK
8	kocanki piaskowe <i>Helichrysum arenarium</i>	częściowa	Ok. km 2+086, 95 m, L	4	-	C	-
9	kocanki piaskowe <i>Helichrysum arenarium</i>	częściowa	Ok. km 2+084, 101 m, L	1	-	D	-
10	kocanki piaskowe <i>Helichrysum arenarium</i>	częściowa	Ok. km 2+080, 106m, L	-	1,5	D	-
11	kocanki piaskowe <i>Helichrysum arenarium</i>	częściowa	Ok. km 2+079, 125m, L	993	-	D	-
12	kocanki piaskowe <i>Helichrysum arenarium</i>	częściowa	Ok. km 2+086, 128m, L	1	-	D	-
13	rześl wiosenna <i>Callitriche verna</i>	-	Ok. km 1+563, 77 m, L	-	1	C	-
14	kocanki piaskowe <i>Helichrysum arenarium</i>	częściowa	Ok. km 9+310, 32 m, L	-	5	C	-
15	kocanki piaskowe <i>Helichrysum arenarium</i>	częściowa	Ok. km 9+274, 38 m, L	-	3063	C	-
16	turzyca piaskowa <i>Carex arenaria</i>	częściowa	Ok. km 27+469, 113 m, P	-	20224	D	NPK
17	kruszczyk szerokolistny <i>Epipactis helleborine</i>	częściowa	Ok. km 27+429, 150 m, L	1	-	D	O_NPK
18	kruszczyk rdzawoczerwony <i>Epipactis atrorubens</i>	częściowa	Ok. km 27+430, 152 m, L	1	-	D	O_NPK
19	kruszczyk szerokolistny <i>Epipactis helleborine</i>	częściowa	Ok. km 27+434, 150 m, L	1	-	D	O_NPK
20	rokitnik pospolity <i>Hippophae rhamnoides</i>	częściowa	Ok. km 28+274, 120 m, P	-	151	D	O_NPK

Lp.	Nazwa gatunkowa	Status ochrony	Lokalizacja (kilometraż, odległość od linii, strona L-lewa, P-prawa)	Liczebność populacji	Powierzchnia siedliska (m ²)	Zagrożenie zniszczeniem	Występowanie na obszarze chronionym
21	rokitnik pospolity <i>Hippophae rhamnoides</i>	częściowa	Ok. km 28+550, 27 m, P	-	68	B	O_NPK
22	rokitnik pospolity <i>Hippophae rhamnoides</i>	częściowa	Ok. km 28+526, 34 m, P	992	-	C	O_NPK
23	mlecz błotny <i>Sonchus palustris</i>	-	Ok. km 28+645, 121 m, P	1	-	D	O_NPK, R_SŁ
MCHY							
1	rokitnik pospolity <i>Pleurosium schreberi</i>	częściowa	Ok. km 25+545, 30 m, L	-	624	B	O_NPK
2	widłoząb kędzierzawy <i>Dicranum polysetum</i>	częściowa	Ok. km 25+547, 32 m, L	995	-	C	O_NPK
3	fałdownik nastroszony <i>Rhytidiadelphus squarosus</i>	częściowa	Ok. km 24+894, 86 m, L	-	20	C	O_NPK
4	rokitnik pospolity <i>Pleurosium schreberi</i>	częściowa	Ok. km 24+900, 84 m, L	-	1	C	O_NPK
5	gajnik Isniący <i>Hylocomium splendens</i>	częściowa	Ok. km 24+900, 73 m, L	-	1	C	O_NPK
6	brodawkowiec czysty <i>Pseudoscleropodium purum</i>	częściowa	Ok. km 24+898, 72 m, L	-	0,5	C	O_NPK
7	widłoząb miotlasty <i>Dicranum scoparium</i>	częściowa	Ok. km 24+922, 73 m, L	-	0,5	C	O_NPK
8	Płonnik pospolity <i>Polytrichum commune</i>	częściowa	Ok. km 24+926, 52 m, L	-	1	C	O_NPK
9	fałdownik trzyczędowy <i>Rhytidiadelphus triquetrus</i>	częściowa	Ok. km 24+931, 49 m, L	993	-	C	O_NPK
10	rokitnik pospolity <i>Pleurosium schreberi</i>	częściowa	Ok. km 7+584, 80 m, P	-	50053	0	-
11	rokitnik pospolity <i>Pleurosium schreberi</i>	częściowa	Ok. km 27+469, 113 m, P	-	20224	D	NPK
12	brodawkowiec czysty <i>Pseudoscleropodium purum</i>	częściowa	Ok. km 27+469, 113 m, P	-	20224	D	NPK
13	widłoząb miotlasty <i>Dicranum scoparium</i>	częściowa	Ok. km 27+469, 113 m, P	995	20224	D	NPK
14	Płonnik pospolity <i>Polytrichum commune</i>	częściowa	Ok. km 6+132, 33 m, L	993	-	C	-
15	rokitnik pospolity <i>Pleurosium schreberi</i>	częściowa	Ok. km 7+107, 36 m, L	-	8179	0	-
16	rokitnik pospolity <i>Pleurosium schreberi</i>	częściowa	Ok. km 7+372, 75 m, P	-	22282	C	-

Lp.	Nazwa gatunkowa	Status ochrony	Lokalizacja (kilometraż, odległość od linii, strona L-lewa, P-prawa)	Liczebność populacji	Powierzchnia siedliska (m ²)	Zagrożenie zniszczeniem	Występowanie na obszarze chronionym
17	widłoząb miotlasty <i>Dicranum scoparium</i>	częściowa	Ok. km 7+372, 75 m, P	-	22282	C	-
18	Płonnik pospolity <i>Polytrichum commune</i>	częściowa	Ok. km 7+608, 30 m, P	-	1	B	-
19	Płonnik pospolity <i>Polytrichum commune</i>	częściowa	Ok. km 7+822, 63 m, L	993	-	C	9110
20	Płonnik pospolity <i>Polytrichum commune</i>	częściowa	Ok. km 7+819, 64 m, L	994	-	C	9110

Źródło: raport ooś - Kod siedliska: wg standardu Danych GiS, bez podziału na podtypy, Zagrożenie zniszczeniem: 0 – bezpośrednio, odległość od linii kolejowej 0-7 m, a – bardzo prawdopodobne, odległość od linii kolejowej 7-15 m, B – możliwe, odległość od linii kolejowej 15-30 m, C – niewielkie, odległość od linii kolejowej 30-100 m, D – mało prawdopodobne, odległość od linii kolejowej >100 m, Występowanie na obszarze chronionym: O_NPK – Otulina Nadmorskiego Parku Krajobrazowego.

Stanowiska roślin naczyniowych potencjalnie zagrożonych na etapie prac związanych z realizacją inwestycji w poszczególnych wariantach:

Ip.	Nazwa gatunkowa	Lokalizacja (kilometraż, odległość od linii, strona L-lewa, P-prawa)	Całkowita powierzchnia siedliska (m ²)	Powierzchnia siedliska narażona na zniszczenie w buforze poszczególnych wariantów (m ² i %)				Występowanie na obszarze chronionym
				W2	W3	W4	W4a	
1	rokitnik pospolity <i>Hippophae rhamnoides</i>	ok. km 28+577, 10 m, P	25	25 (0%)	25 (0%)	25 (0%)	25 (0%)	O_NPK
2	rokitnik pospolity <i>Hippophae rhamnoides</i>	ok. km 28+558, 3 m, P	20	20 (0%)	20 (0%)	20 (0%)	20 (0%)	O_NPK
3	kocanki piaskowe <i>Helichrysum arenarium</i>	ok. km 9+274, 38 m, L	3063	0 (0%)	0 (0%)	55 (1.8%)	55 (1.8%)	-
4	kocanki piaskowe <i>Helichrysum arenarium</i>	ok. km 9+337, 86 m, L	45826	0 (0%)	99 (0.22%)	447 (0.98%)	447 (0.98%)	-

Źródło: raport ooś

Stanowiska mchów potencjalnie zagrożonych na etapie prac związanych z realizacją inwestycji w zależności od wariantu:

Ip.	Nazwa gatunkowa	Lokalizacja (kilometraż, odległość od linii, strona L-lewa, P-prawa)	Całkowita powierzchnia siedliska (m ²)	Powierzchnia siedliska narażona na zniszczenie w buforze poszczególnych wariantów (m ² i %)				Występowanie na obszarze chronionym
				W2	W3	W4	W4a	
1	rokitnik pospolity <i>Pleurogium schreberi</i>	ok. km 7+107, 36 m, L	8179	0 (0%)	0 (0%)	41 (0.5%)	41 (0.5%)	-

Ip.	Nazwa gatunkowa	Lokalizacja (kilometraż, odległość od linii, strona L-lewa, P-prawa)	Całkowita powierzchnia siedliska (m ²)	Powierzchnia siedliska narażona na zniszczenie w buforze poszczególnych wariantów (m ² i %)				Występowanie na obszarze chronionym
				W2	W3	W4	W4a	
2	rokitnik pospolity <i>Pleurosium schreberi</i>	ok. km 7+372, 75 m, P	22282	512 (2.3%)	532 (2.39%)	532 (2.39%)	532 (2.39%)	-
3	widłoząb miotłasty <i>Dicranum scoparium</i>	ok. km 7+372, 75 m, P	22282	512 (2.3%)	532 (2.39%)	532 (2.39%)	532 (2.39%)	-

Źródło: raport oos

W związku z nielicznymi stanowiskami rzadkich, chronionych i zagrożonych gatunków, które znajdują się bezpośrednio w obszarze kolejowej linii kolejowej nr 213, na którym będą prowadzone prace modernizacyjne, realizacja planowanej inwestycji nie będzie mieć znacznego negatywnego wpływu na stan ich zachowania oraz stan ich populacji i siedlisk, zarówno w skali kraju, jak i regionu.

Ponadto nadzór przyrodniczy odpowiedzialny będzie za oznakowanie w widoczny sposób np. za pomocą taśmy lub opalikowania cennych stanowisk gatunków chronionych nieprzeznaczonych do usunięcia zlokalizowanych bezpośrednio w pobliżu niszczonego płatu, wraz z określeniem jego granic, poza którymi nie będzie można prowadzić prac budowlanych, a w sytuacji ryzyka ich zniszczenia wstrzymanie robót do czasu uzyskania decyzji derogacyjnych, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

W przypadku odnotowanych na badanym terenie stanowisk cennych gatunków roślin naczyniowych i mchów, które bezpośrednio kolidują z realizacją inwestycji, w każdym z analizowanych wariantów inwestycyjnych, Inwestor wystąpi o zgodę na:

- przesadzenie zagrożonych gatunków roślin tzn. kukułki szerokolistnej *Dactylorhiza majalis*,
- częściowe zniszczenie stanowisk/siedlisk gatunków w przypadku trudności lub niemożności przesadzenia wszystkich osobników w stosunku do kukułki szerokolistnej *Dactylorhiza majalis*,
- całkowite zniszczenie stanowisk/siedlisk gatunków w przypadku trudności lub niemożności przesadzenia, w stosunku do rokitnika pospolitego *Hippophae rhamnoides*.

Tut. organ określił warunek mający na celu zminimalizowanie oddziaływania dla stanowiska kukułki szerokolistnej *Dactylorhiza majalis* zlokalizowanego w km ok. 20+022, 32 m, L, t.j.: przenieść pod nadzorem botanika część osobników w najbliższej położone siedlisko o takich samych lub zbliżonych warunkach siedliskowych (najlepszym do tego miejscem będzie ten sam płat łąkowy, w miejsce bardziej oddalone od torów kolejowych – minimum 100 m w kierunku zachodnim od obecnego stanowiska gatunku).

Na analizowanym terenie odnotowano 4 stanowiska cennych gatunków z grupy grzybów i porostów, bezpośrednio zagrożonych negatywnymi oddziaływaniami w wyniku realizacji inwestycji:

Ip.	Nazwa gatunkowa	Lokalizacja (kilometraż, odległość od linii, strona L-lewa, P-prawa)	Całkowit a powierzchnia siedliska (m ²)	Powierzchnia siedliska narażona na zniszczenie w buforze poszczególnych wariantów (m ² i %)				Występowanie na obszarze chronionym
				W2	W3	W4	W4a	
1	odnożyca opylona <i>Ramalina pollinaria</i>	ok. km 5+179, 8 m, P	<5	<5 (100%)	<5 (100%)	<5 (100%)	<5 (100%)	-
2	odnożyca opylona <i>Ramalina pollinaria</i>	ok. km 5+361, 6 m, P	<5	<5 (100%)	<5 (100%)	<5 (100%)	<5 (100%)	-
3	chrobotek leśny <i>Cladonia arbuscula</i>	ok. km 7+191, 8 m, L	<5	<5 (100%)	<5 (100%)	<5 (100%)	<5 (100%)	-
4	odnożyca kępkowa <i>Ramalina fastigiata</i>	ok. km 14+673, 8 m, P	<5	<5 (100%)	<5 (100%)	<5 (100%)	<5 (100%)	Otulina Nadmorskiego Parku Krajobrazowego

Źródło: raport ooś

Działaniem minimalizującym dla najbardziej zagrożonych cennych gatunków grzybów i porostów, które tu. organ uwzględnił w sentencji nin. decyzji jest głównie realizacja oraz wygradzanie lub przenoszenie ich stanowisk pod nadzorem przyrodniczym oraz nie lokalizowanie zaplecza budowy w ich pobliżu.

Zgodnie z informacją w raporcie ooś, Inwestor wystąpi o zgodę na zniszczenie stanowisk/siedlisk gatunków w przypadku trudności lub niemożliwości przeniesienia w inne miejsce, w stosunku do chrobotka leśnego *Cladonia arbuscula*.

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się działań minimalizujących, dla każdego z analizowanych wariantów inwestycyjnych, w stosunku do cennych gatunków z grupy grzybów i porostów. Inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać w tym zakresie.

W ramach przeprowadzonej inwentaryzacji zieleni całego terenu odnotowano także 320 pojedynczych stanowisk drzew i 26 krzewów oraz 35 obszarów występowania zgrupowań (poligonów) drzew o powierzchni ok. 1,9 ha i 35 poligonów krzewów o powierzchni ok. 0,9 ha, zarówno w terenie otwartym, jak i leśnym. Łącznie planowaną potencjalną wycinką zagrożona jest powierzchnia ok. 2,8 ha plus 346 pojedynczych osobników drzew i krzewów. Całkowita liczba drzew przeznaczonych do potencjalnego usunięcia, wynosi szacunkowo około 500 - 1000. Szczegółowy zakres i miejsca wycinki będą wskazane na etapie projektu budowlanego, gdzie przygotowany jest operat dendrologiczny i projekt wycinki. Spośród niżej wymienionych drzew wyróżniono także 5 stanowisk szczególnie cennych osobników, należących do drzew najstarszych oraz tych, na których znajdują się rzadkie, zagrożone i chronione porosty.

Wśród zieleni obszarów nieleśnych, po obu stronach linii kolejowej nr 213, w zakresie planowanej wycinki, przeważają zgrupowania krzewów zespołu czyżni *Rubus fruticosus-Prunetum spinosae*, składające się głównie ze śliwy tarniny *Prunus spinosa*, głogu jednoszyjkowego *Crataegus monogyna*, żarnowca miotlastego *Cytisus scoparius*, bzu czarnego *Sambucus nigra*, róży dzikiej *Rosa canina* oraz jeżyny fałdowej, a w mniejszej ilości - wiśni ptasiej *Prunus avium* oraz dębu szypułkowego *Quercus robur*. W miejscach o większej wilgotności (szczególnie pomiędzy Puckiem a Władysławowem) czyżnie ustępują na rzecz zarośli wierzbowych, w których przeważają wierzba szara *Salix cinerea* oraz wierzba wiciowa *Salix viminalis*. Na obszarze leśnym, w okolicach torów linii kolejowej pomiędzy Mrzezinem a Połchowem, wśród gatunków budujących drzewostan dominuje sosna zwyczajna *Pinus*

sylvestris i buk pospolity *Fagus sylvatica*, przy mniejszym udziale dębu szupułkowego *Quercus robur* oraz niewielką ilościowością innych drzew.

Większość drobnych i średnich działań inwestycyjnych na analizowanej linii kolejowej, takich jak budowa lub remont peronów, wiaduktów, mostów czy dróg, związana jest z niewielkim oddziaływaniem na roślinność. Największe oddziaływanie zachodzi w przypadku planowanej potencjalnej wycinki drzew i krzewów (w tym zbiorowisk leśnych) podczas dobudowy drugiego toru linii kolejowej. Najwięcej, bo ok. 2,2 ha lasu i ok. 150 sztuk drzew, ulegnie zniszczeniu w przypadku odcinka Reda Ciechocino - Puck, w tym będących siedliskiem kwaśnej buczyny niżowej i grądu subatlantyckiego, a nieco mniej na odcinku Swarzewo – Władysławowo Port - ok. 0,2 ha drzew i krzewów oraz ok. 20 pojedynczych drzew. Dość istotny, jednak o znacznie mniejszym obszarowo oddziaływaniu, wpływ na roślinność będzie miała również planowana potencjalna wycinka we Władysławowie, związana z przebudową skrzyżowania, gdzie na wycinkę narażonych jest ok. 170-200 pojedynczych drzew oraz ok. 0,1 ha krzewów. Mało istotne oddziaływanie będzie miała budowa podstacji Władysławowo (planowana wycinka ok. 0,2-0,3 ha drzew i krzewów).

Najwięcej cennych osobników drzew zostanie usuniętych w związku z przebudową Al. Lipowej w miejscowości Reda i ul. Wojska Polskiego w Pucku, przebiegających przy torach analizowanej linii kolejowej. Niektóre z nich są dość stare, o okazałych rozmiarach, a na części z nich znajdują się cenne gatunki porostów.

Tut. organ nałożył treścią nin. decyzji obowiązek maksymalnego ograniczenia zakresu wycinki drzew o rozmiarach pomnikowych, zabezpieczenia drzew nieprzeznaczonych do wycinki oraz aby prace związane z wycinką oraz zabezpieczaniem drzew nieprzeznaczonych do wycinki prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, w tym dendrologa. Ponadto, planowana wycinka ma być prowadzona poza sezonem wegetacyjnym (w okresie jesienno-zimowym), gdy drzewa pozbawione są liści, krążenie „soków” zatrzymane, a ziemia zmarznięta, co zminimalizuje uszkodzenia drzew nieprzeznaczonych do usunięcia.

Tut. organ, w celu wykonania rekompensaty przyrodniczej w warunkach do nin. decyzji zobowiązał Inwestora, aby wykonać nasadzenia odpowiedniej ilości drzew i krzewów w proporcji 1:1, a w przypadku drzew o rozmiarach pomnikowych w proporcji 3:1, w pobliżu osobników wyciętych lub w miejscach nie kolidujących i nie stanowiących zagrożenia dla ruchu kolejowego oraz drogowego, w tym poza pasem ochronnym wskazywanym w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 4 października 2019 r. zmieniającym rozporządzenie 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 zastłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych). Do nasadzeń wykorzystać drzewa rodzimych gatunków lub z gatunków usuwanych - o ile nie stanowią one gatunków obcego pochodzenia, w szczególności inwazyjnych gatunków obcych oraz odmian ozdobnych. Nasadzenia muszą stanowić materiał szkółkarski dobrej jakości, bez widocznych wad, z wyraźnie wykształconym głównym przewodnikiem oraz posiadać zakryty system korzeniowy. Rośliny zastępcze sadzić w miejscach spełniających warunki siedliskowe (światłne oraz glebowe) odpowiednie dla przedmiotowych gatunków. Doły przygotowane do przesadzeń powinny być 2-3 krotnie większe niż bryła korzeniowa i powinny być wypełnione żyzną glebą. Prace polegające na wykonaniu nasadzeń zastępczych wykonać w sposób umożliwiający przetrwanie nasadzonych drzew i krzewów, wczesną wiosną (przed rozpoczęciem okresu wegetacyjnego) lub jesienią, zgodnie ze Europejskimi Standardami Arborystycznymi w zakresie sadzenia drzew. Posadzone drzewa zabezpieczyć tak, aby nie doszło do ich uszkodzenia, m.in.: złamania pod wpływem wiatru, mechanicznego

uszkodzenia kory w czasie koszenia trawy i innych zabiegów pielęgnacyjnych na danym terenie, poprzez opalikowanie, ustawienie płotków ochronnych w strefie odziomkowej danego drzewa.

Na etapie realizacji inwestycji przewiduje się następujące działania minimalizujące, dla każdego z analizowanych wariantów inwestycyjnych, w stosunku do drzew i krzewów:

- ograniczenie do minimum wycinki drzew, głównie do osobników zamierających, znajdujących się w obszarze kolejowym, które mogą bezpośrednio zagrozić ruchowi pociągów,
- przycinanie gałęzi pozostałych drzew, będących w dobrej kondycji, które mogą zachodzić w obszar kolejowy i przez to zagrażać ruchowi pociągów,
- wycinkę wyłącznie krzewów porastających bezpośrednio obszar kolejowy i mogących przez to zagrażać ruchowi pociągów.

Na etapie eksploatacji posadzone rośliny poddać niezbędnym zabiegom pielęgnacyjnym tj. podlewać w przypadku wystąpienia suszy. Ponadto wykonywać zabiegi poprawiające siedlisko jak: mulczowanie, mikoryzację oraz inne, stosownie do potrzeb drzew. W przypadku nieprzyjęcia się sadzonek, należy dokonać nasadzeń uzupełniających.

Ponadto tuż organ nałożył obowiązek monitorowania nasadzeń przez okres trzech lat.

Podczas inwentaryzacji przyrodniczej stwierdzono 1 gatunek inwazyjny - rdestowiec sachaliński *Reynoutria japonica*. Odnotowano go na przydrożu w okolicach kompleksu leśnego w Połchowie (około 6+900 km linii kolejowej nr 213). Powierzchnia tego stanowiska wynosi około 230 m². Znajduje się ono między 30, a 100 m od linii kolejowej nr 213, praktycznie poza bezpośrednim obszarem oddziaływania inwestycji.

W trakcie inwentaryzacji bezkregowców wykazano 13 gatunków objętych ochroną częściową i 2 gatunki – ochroną ścisłą. Te same 2 gatunki ujęte zostały w załącznikach do dyrektywy Rady 92/43/EWG. Wszystkie z wymienionych gatunków to bezkregowce szeroko występujące na terenie Polski. Nie wykazano żadnego chronionego/rzadkiego w skali kraju i regionu gatunku owada saprofagicznego.

L.p.	Nazwa gatunkowa	Status ochronny	Lokalizacja Kilometraż, odległość od linii, strona: L-lewa P-prawa	Powierzchnia stanowiska gatunku chronionego/ szacunkowa liczba osobników na stanowisku	Ocena ogólna siedliska	Występowanie w granicach obszaru chronionego
1	Biegacz pomarszczony <i>Carabus intricatus</i>	Ochrona częściowa	km 8+115, 20 m, P	pojedyncze osobniki występujące w miejscu stwierdzenia	3	Nie
2	Czerwończyk nieparek <i>Lycaena dispar</i>	Dyrektywa Siedliskowa Zał. II, IV, ochrona ścisła, Czerwona Lista Zwierząt,	Km 2+205, 38m, P km 2+247, 26m. P-L Km 14+355, 31m, L Km 14+451, 2m, L-P Km 24+806, 18m, P Km 25+069, 64 m, P	pojedyncze osobniki występujące w miejscu stwierdzenia	3	Nie
3	Mrówka śmawa.	ochrona częściowa	km 5+690, 140 m, L	Gniazdo, Brak danych	3	Nie

L.p.	Nazwa gatunkowa	Status ochronny	Lokalizacja Kilometrą, odległość od linii, strona: L-lewa P-prawa	Powierzchnia stanowiska gatunku chronionego/ szacunkowa liczba osobników na stanowisku	Ocena ogólna siedliska	Występowanie w granicach obszaru chronionego
	<i>Formica polyctena</i>					
4	Mrówka rudnica <i>Formica rufa</i>	ochrona częściowa	km 2+057, 21 m, L km 3+916, 8m, P km 3+934, 18 m, P km 6+888, 10 m, L km 7+196, 8 m, L km 7+478, 7 m, L	Gniazdo, Brak danych	3	Nie
5	Ślimak winniczek <i>Helix pomatia</i>	ochrona częściowa	Km 10+404, 77 m, P Km 12+899, 5 m, P Km 12+937 10 m, P Km 21+051, 23 m, P	pojedyncze osobniki na stanowisku	3	Nie
6	Trzepla zielona <i>Ophiogomphus cecillia</i>	ochrona ścisła IV załącznik dyrektywy siedliskowej	km 6+782, 16 m, L	Pojedynczy osobnik	3	Nie
7	Trzmiel gajowy <i>Bombus lucorum</i>	ochrona częściowa;	km 1+466, 15 m, L km 2+223, 13 m, L km 3+816, 19 m, P km 17+998, 106 m, P km 24+797, 16 m, L	Do kilku osobników na stanowisku	3	Nie
8	Trzmiel kamiennik <i>Bombus lapidarius</i>	ochrona częściowa	Km 12+955, 8 m, L Km 15+204, 23m, L	Pojedyncze osobniki na stanowisku	3	Nie
9	Trzmiel leśny <i>Bombus pratorum</i>	ochrona częściowa	Km 2+259, 45 m, L Km 5+680, 21 m, P Km 15+158, 118 m, L	Pojedyncze osobniki na stanowisku	3	Nie
10	Trzmiel ogrodowy <i>Bombus hortorum</i>	ochrona częściowa	Km 3+771, 15 m, P Km 10+524, 11 m, L Km 20+984, 26 m, L	Pojedyncze osobniki na stanowisku	3	Nie
11	Trzmiel rudonogi <i>Bombus ruderarius</i>	ochrona częściowa	Km 2+162, 37 m, L Km 5+703, 17 m, P Km 9+243, 15 m, L Km 10+603, 57 m, P Km 13+040, 8 m, P Km 15+383, 17 m, P Km 18+053, 74 m, L Km 21+037, 3 m, L	Pojedyncze osobniki na stanowisku	3	Nie
12	Trzmiel rudy <i>Bombus pascuorum</i>	ochrona częściowa	Km 1+489, 18 m, L Km 2+150, 53 m, L Km 5+680, 20 m, P Km 5+707, 133 m, L Km 6+701, 13 m, L Km 10+666, 30 m, L Km 24+887, 63 m, P	Pojedyncze osobniki na stanowisku	3	Nie
13			Km 5+692, 62 m, P		3	Nie

L.p.	Nazwa gatunkowa	Status ochronny	Lokalizacja Kilometraż, odległość od linii, strona: L-lewa P-prawa	Powierzchnia stanowiska gatunku chronionego/ szacunkowa liczba osobników na stanowisku	Ocena ogólna siedliska	Występowanie w granicach obszaru chronionego
	Trzmiel wielkooki <i>Bombus confusus</i>	ochrona częściowa	Km 5+764, 19 m, P	Pojedyncze osobniki na stanowisku		
14	Trzmiel ziemny <i>Bombus terrestris</i>	ochrona częściowa	Km 0+045m, 92 m, L Km 1+467, 60 m, L Km 2+124, 11 m, P Km 5+739, 19 m, P Km 7+221, 14 m, L Km 9+240, 5 m, P Km 18+047, 29 m, L Km 21+083, 15 m, P	Kilka lub kilkanaście osobników na stanowisku	3	Nie

Źródło: raport ooś

Działaniem minimalizującym dla najbardziej zagrożonych cennych gatunków bezkręgowców jest głównie realizacja inwestycji oraz wygradzanie lub przenoszenie ich cennych stanowisk pod nadzorem przyrodniczym. Tut. organ w warunkach do nin. decyzji zobligował Inwestora do realizacji inwestycji pod nadzorem przyrodniczym, w tym m.in. entomologa. Ponadto gniazda mrówki rudnicy *Formica sp.* znajdujące się do piętnastu metrów od linii kolejowej nr 213 jako narażone na uszkodzenia podczas realizowanych prac wygradzić przez nadzór przyrodniczy. Na ogrodzeniu należy umieścić elementy odblaskowe – tak, aby każdy pracujący na budowie był w stanie zlokalizować gniazdo mrówek z odległości kilkunastu metrów. W przypadku przenoszenia mrowisk (w lokalizacjach określonych w raporcie ooś w km 3+916; km 7+196; km 7+478), czynności te prowadzić przy temperaturze powietrza w ciągu dnia nie niższej niż 10°C. Działania prowadzić w godzinach porannych. Przenosić część podziemną i nadziemną mrowiska z uwzględnieniem właściwej orientacji w miejscu przeniesienia (tj. orientacja mrowiska góra-dół). Przenoszenie prowadzić pod nadzorem entomologa. Podejmowane działania potwierdzać wpisem w dokumentacji np. wpisem do protokołu z nadzoru przyrodniczego.

Gatunki płazów i gadów stwierdzone podczas inwentaryzacji przy linii kolejowej nr 213 na odcinku Reda - Władysławowo Port: ropucha szara *Bufo bufo*, żaba trawna *Rana temporaria*, żaby zielone *Pelophylax esculentus complex*, jaszczurka zwinka *Lacerta agilis*, jaszczurka żyworodna *Lacerta vivipara*, padalec zwyczajny *Anguis fragilis*.

Zidentyfikowano także trasy migracji płazów do godowisk (w porze wiosennej) i trasy migracji z żerowisk letnich do zimowisk (w porze jesieni). Obie trasy migracji przebiegały zasadniczo po tych samych szlakach komunikacyjnych, na których były lokalizowane przede wszystkim martwe osobniki, t.j.:

ID stanowiska	Km od	Km do	Stwierdzone gatunki	Liczba stwierdzonych gatunków	Funkcja siedliska	Opis siedliska
1	-0+289	-0+289	Ropucha szara <i>Bufo bufo</i>	1	Trasa migracji	Jeźdnia asfaltowa w Redzie

2	15+130	15+139	Ropucha szara <i>Bufo bufo</i>	1	Trasa migracji	Jeźdźnia asfaltowa w Pucku
---	--------	--------	-----------------------------------	---	----------------	----------------------------

Źródło: raport ooś.

W trakcie prac znaleziono jeden zbiornik wodny w mieście Reda (km -0+279 linii kolejowej nr 213), w którym godowały ropucha szara *Bufo bufo* i żaba trawna *Rana temporaria*. Inny zbiornik wodny (zbiornik retencyjny) we wsi Gnieźdźewo (km 21+000 linii kolejowej nr 213) przy stacji kolejowej Swarzewo, w którym godowały ropucha szara *Bufo bufo* i żaby zielone *Pelophylax esculentus complex (Pelophylax esculentus)*, nie jest odpowiednim miejscem do rozrodu dla płazów ze względu na jego funkcję, czyli retencję wód opadowych z dróg i peronu kolejowego przy dworcu Swarzewo. Tym samym zbiornik ten może być zanieczyszczony smarami i substancjami ropopochodnymi. Wskazano także zbiornik wodny w mieście Pucku (km 15+253 linii kolejowej nr 213), znajdujący się poza terenem przedmiotowej inwentaryzacji (poza pasem 300 m wzdłuż linii kolejowej nr 213), w którym stwierdzono rozmnażanie się ropuchy szarej *Bufo bufo*. Poszukiwania godujących płazów w rowach melioracyjnych w dolinie rzeki Płutnicy (km 17+400 do 18+000 linii kolejowej nr 213) w rejonie Puckich Błot nie przyniosły pozytywnego rezultatu.

Lista stanowisk rozrodczych płazów:

Nazwa	ID stanowiska	Powierzchnia (m ²)	Kilometraż	Strona	Stwierdzone gatunki	Funkcja siedliska	Typ siedliska
Zbiornik wodny w Redzie	65, 66	344	-0+279	lewa	Żaba trawna <i>Rana temporaria</i> , Ropucha szara <i>Bufo bufo</i>	Godowisko płazów	Zbiornik rozrodczy
Sztuczny zbiornik retencyjny przy stacji kolejowej w Swarzewie	72, 73	394	21+039	prawa	Żaby zielone (żaba wodna) <i>Pelophylax esculentus complex (Pelophylax esculentus)</i> , Ropucha szara <i>Bufo bufo</i>	Godowisko płazów – zbiornik nieodpowiedni dla płazów	Zbiornik retencyjny
Duży zbiornik pod Puckiem	69	8921	15+253	lewa	Ropucha szara <i>Bufo bufo</i>	Godowisko płazów	Zbiornik rozrodczy

Źródło: raport ooś

Nasypy kolejowe pokryte tłuczniem kamiennym są bardzo dobrym siedliskiem dla gadów - wskazano także odpowiednie, jednolite płyty dobrze naświetlonych (ustłonecznionych) siedlisk na murawach i ziołoroślach z obecnymi kryjówkami tych zwierząt wzdłuż buforu 300 m linii kolejowej nr 213. Wszystkie te stanowiska gadów były zasiedlane przede wszystkim przez jaszczurkę zwinkę *Lacerta agilis*, której liczniejsze stanowiska występowania stwierdzono w kilku lokalizacjach - w Redzie (km 2+000 linii kolejowej nr 213), kolejne między Rekowem Dolnym, Połchowem (km 6+300 do 6+900 linii kolejowej nr 213) a Mrzezinem (km 8+300 do 8+700 linii kolejowej nr 213) oraz między Smolnem, a Żelistrzewem (km 10+700 linii kolejowej nr 213). W kilku miejscach wskazano siedliska padalca zwyczajnego *Anguis fragilis* i jaszczurki żyworodnej *Lacerta vivipara*.

Lista stanowisk występowania gadów na przedmiotowym obszarze:

Nazwa	ID stanowiska	Powierzchnia (m2)	Kilometraż	Strona	Stwierdzone gatunki	Funkcja siedliska	Typ siedliska
Nasyp kolejowy w Redzie	67	3668	2+005	prawa	Jaszczurka zwinka <i>Lacerta agilis</i>	Żerowisko i miejsce rozrodu gadów	Nasyp kolejowy z tłuczniem
Nasyp kolejowy w Połchowiu	68	2040	6+428	prawa	Jaszczurka zwinka <i>Lacerta agilis</i>	Żerowisko i miejsce rozrodu gadów	Nasyp kolejowy z tłuczniem
Pobocze drogi i użytki zielone przy nasypie kolejowym w Połchowiu	70, 71	3982	6+708	prawa	Padalec zwyczajny <i>Anguis fragilis</i> , jaszczurka zwinka <i>Lacerta agilis</i>	Żerowisko i miejsce rozrodu gadów	Użytki zielone
Łąka za Połchowem	74, 75	5368	6+825	Lewa	Jaszczurka zwinka <i>Lacerta agilis</i> , padalec zwyczajny <i>Anguis fragilis</i>	Żerowisko i miejsce rozrodu gadów	Łąka i piaszczyste skarpy
Nasyp kolejowy na skraju lasu przed Mrzezinem	76	166	7+074	lewa	Jaszczurka zwinka <i>Lacerta agilis</i>	Żerowisko	Nasyp kolejowy z tłuczniem
Odtóg z murawą w lesie przed Mrzezinem	77	11291	7+781	prawa	Jaszczurka zwinka <i>Lacerta agilis</i>	Żerowisko	Odtogi i ugór
Murawy i nasyp kolejowy w Mrzezinie	78	18411	8+407	prawa	Jaszczurka zwinka <i>Lacerta agilis</i>	Żerowisko i miejsce rozrodu gadów	Murawy i nasyp kolejowy
Murawy w obszarze linii kolejowe w Smolnie	79	3874	9+813	prawa	Jaszczurka zwinka <i>Lacerta agilis</i>	Żerowisko	Murawy
Nasyp kamienny nad doliną rz. Gizdepki w Smolnie	80, 81	10718	10+490	prawa	Jaszczurka zwinka <i>Lacerta agilis</i> , jaszczurka żyworodna <i>Lacerta vivipara</i>	Żerowisko i miejsce rozrodu gadów	Nasyp kolejowy kamienny
Roślinność na ciekim w Żelistrzewie	82	3528	12+242	prawy	Jaszczurka żyworodna <i>Lacerta vivipara</i>	Żerowisko	Roślinność nad ciekim

Źródło: raport oos

Stanowiska herpetofauny potencjalnie zagrożone na etapie prac realizacyjnych i rozbiórkowych w związku z realizacją przedsięwzięcia (tj. w zakresie inwestycji):

Lp.	Nazwa gatunkowa	Status ochronny	Lokalizacja Kilometraż, odległość od linii, strona: L-lewa P-prawa	Powierzchnia stanowiska chronionego/ szacunkowa liczba osobników na stanowisku Typ siedliska	Występowanie w granicach obszaru chronionego
1.	Ropucha szara	Ochrona częściowa	km 21+039, 16m, P	394 m ² , siedlisko retencyjny w Gnieźdźwie-	NIE

Lp.	Nazwa gatunkowa	Status ochronny	Lokalizacja Kilometraż, odległość od linii, strona: L-lewa P-prawa	Powierzchnia stanowiska gatunku chronionego/ osobników na stanowisku szacunkowa liczba Typ siedliska	Występowanie w granicach obszaru chronionego
	<i>Bufo bufo</i>			nieodpowiedni dla płazów, do kilku par	
2.	Grupa żab zielonych <i>Pelophylax esculentus complex</i>	Ochrona częściowa	km 21+039, 16m, P	394 m ² , siedlisko rozrodu, zbiornik retencyjny w Gnieźdźwie- nieodpowiedni dla płazów, do kilku par	NIE
3.	Jaszczurka zwinka <i>Lacerta agilis</i>	Ochrona częściowa	Km 2+005, 15m, P	3668 m ² , pojedyncze os., siedlisko żerowania i potencjalne siedlisko rozrodu, nasyp kolejowy z tłucznem	NIE
4.			km 6+428, 10m, P	2040 m ² , pojedyncze os., siedlisko żerowania i potencjalne siedlisko rozrodu, nasyp kolejowy z tłucznem	NIE
5.			km 6+708, 33m, P	4568 m ² , pojedyncze os., siedlisko żerowania i potencjalne siedlisko rozrodu, użytki zielone przy nasypie kolejowym z tłucznem	NIE
6.					
7.					
8.					
9.			km 7+074, 3m, L	166 m ² , pojedyncze os., siedlisko żerowania, nasyp kolejowy z tłucznem	NIE
10.			km 9+813, 10m, P	3874 m ² , pojedyncze os., siedlisko żerowania, murawy w otoczeniu linii kolejowej	NIE
11.			km 10+490, 46m, P	678 m ² , pojedyncze os., siedlisko żerowania i potencjalne siedlisko rozrodu, nasyp kolejowy kamienny	NIE
12.					
13.					
14.	Jaszczurka żyworodna <i>Zootoca vivipara</i>	Ochrona częściowa	km 10+490, 46m, P	678 m ² , pojedyncze os., siedlisko żerowania i potencjalne siedlisko rozrodu, nasyp kolejowy kamienny	NIE
15.	Padalec zwyczajny <i>Anguis fragilis</i>	Ochrona częściowa	km 6+708, 33m, P	4568 m ² , pojedyncze os., siedlisko żerowania i potencjalne siedlisko rozrodu, użytki zielone przy nasypie kolejowym z tłucznem	NIE
16.	<i>fragilis</i>				

Źródło: raport oos

Pozostałe zinwentaryzowane stanowiska płazów i gadów znajdują się poza zasięgiem oddziaływań powstających na etapie realizacji inwestycji. W związku z powyższym nie przewiduje się negatywnego oddziaływania modernizacji linii kolejowej nr 213 na występujące tam stanowiska płazów i gadów. Niemniej jednak dobudowa drugiego toru między Redą Ciechocino i Puckiem będzie wpływać na stanowiska występujących tam gadów.

Celem ochrony herpetofauny, tut. organ nałożył następujące warunki:

- przed rozpoczęciem budowy, pod nadzorem herpetologicznym, dokonać oceny terenu

budowy pod kątem występowania miejsc wrażliwych ze względu na możliwość obecności płazów i gadów oraz zabezpieczyć miejsca migracji płazów i gadów oraz obszary przylegające do kluczowych miejsc ich występowania szczelnym płótkiem o wysokości min. 50 cm wykonanym z folii lub agrotkaniny, uniemożliwiającymi wejście zwierząt na plac budowy oraz drogi dojazdowe; ogrodzenie wkopać w grunt na głębokość 10 cm. Potencjalne siedliska gadów w trakcie przygotowywania placu budowy przy linii kolejowej oczyścić z wszelkich składowanych elementów, tak pochodzenia naturalnego (gałęzie), jak i antropogenicznego (gruz, worki z odpadami), mogących stanowić miejsca schronienia dla tych zwierząt;

- teren budowy znajdujący się w rejonie potencjalnego występowania płazów stwierdzonych na podstawie inwentaryzacji przyrodniczej i wytypowanych przez nadzór przyrodniczy (w tym w szczególności w miejscu przewidzianego odcinka dwutorowego (Reda Ciechocino-Puck), poddawać regularnym kontrolom w trakcie całego okresu aktywności gatunków płazów (tj. w okresie od 15 lutego do 15 listopada). W okresie wiosennych i jesiennych migracji, tj. od 1 marca do 15 maja oraz od 15 sierpnia do 15 października miejsca mogące stanowić pułapki dla płazów (w tym wykopy, zastoiska wodne, koleiny) kontrolować dwa razy dziennie (rano i wieczorem), w pozostałym okresie (tj. od 15 lutego do 1 marca, od 15 maja do 15 sierpnia oraz od 15 października do 15 listopada) raz dziennie. Osobniki gatunków płazów i gadów będące w kolizji z planowaną inwestycją, przed rozpoczęciem prac odłowić i przenieść na stanowiska zastępcze poza granicami terenu inwestycyjnego z uwzględnieniem wymagań siedliskowych tych gatunków. Ww. czynności prowadzić pod bezpośrednim nadzorem specjalisty herpetologa. Wyniki nadzoru odpowiednio udokumentować wpisem do protokołu z nadzoru przyrodniczego,
- każdorazowo przed rozpoczęciem prac przeprowadzać przeglądy placu budowy pod kątem występowania uwięzionych w wykopach zwierząt, które należy odławiać przy pomocy siatek lub podbieraków i przenieść poza teren inwestycji, przy czym ostatnią kontrolę obecności zwierząt w wykopach przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów lub ich wypełnieniem materiałami budowlanymi. Przenoszenie prowadzić pod nadzorem przyrodniczym,
- prace budowlane, w tym rozbiórkowe, prowadzić etapowo, na krótkich odcinkach, w celu uniknięcia kumulacji oddziaływań oraz minimalizacji bariery migracyjnej zwierząt;
- w celu zapewnienia swobodnej migracji płazów i gadów w poprzek przebiegu linii kolejowej (przez torowisko) zaprojektować 5 cm szczelinę pomiędzy podsypką a stopką szyny.

Odpowiednie działania nadzoru przyrodniczego na siedliskach gadów w trakcie przygotowywania placu budowy przy linii kolejowej obejmować będą prace związane z jego oczyszczeniem z wszelkich składowanych elementów, tak pochodzenia naturalnego (gałęzie), jak i antropogenicznego (gruz, worki z odpadami), mogących stanowić miejsca schronienia dla tych zwierząt. Dotyczy to także rozbiórki dotychczasowych nasypów kolejowych z tłuczni i kamieni, wśród których mogą kryć się gady.

Ze względu na możliwą toksyczność betonu i zapraw cementowych na płazy, miejsca prowadzonych budów czasowo ogradzać (do czasu związania materiałów budowlanych) pod nadzorem herpetologa, ogradzane za pomocą tymczasowych ogrodzeń ochronnych. a etapie eksploatacji, znajdujące się na terenach kolejowych modernizowanego odcinka linii kolejowej nr 213, siedliska stwierdzonych gatunków jaszczurek, w tym jaszczurki zwinki, regularnie oczyszczać z wszelkich porzuconych lub zostawionych przedmiotów zajmujących duże powierzchnie, typu: materiały budowlane, odpady itp.

Modernizacja linii kolejowej nie wpłynie w istotny sposób na stan populacji wykazanych gatunków ptaków i gadów na etapie jej eksploatacji. Potencjalne oddziaływania będą na podobnym poziomie względem linii niezmodyfikowanej.

Na podstawie przeprowadzonej inwentaryzacji, w rejonie analizowanego odcinka linii kolejowej LK 213 Reda – Władysławowo Port, stwierdzono 108 gatunków ptaków. Większość z nich, to gatunki lęgowe.

Razem odnotowano 96 gatunków ptaków objętych ochroną ścisłą i 5 gatunków chronionych częściowo. Wykazano 5 gatunków łownych. Gatunków zamieszczonych w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej oznaczono 7, z tego tylko 2 gatunki uznano za lęgowe (gąsiorek i lerka). Brak jest gatunków określonych w Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt w kategorii LC (najmniejszej troski, niewykazujący regresu populacji) i EN (bardzo wysokiego ryzyka, silnie zagrożony wyginięciem), natomiast odnotowano jeden gatunek w kategorii CR (skrajnie zagrożony) – świstun *Anas penelope*.

Gatunki ptaków stwierdzone podczas inwentaryzacji przy linii kolejowej nr 213:

Lp.	Nazwa polska	Nazwa łacińska	Status ochronny	Zał. I Dyrektywy Ptasiej	PL CZK	Gatunki SPEC	Status występowania	Kateg. lęgowości
1	Białorzotka	<i>Oenanthe oenanthe</i>	OŚ	n/d	n/d	SPEC 3	L	B
2	Błotniak łąkowy	<i>Circus pygargus</i>	OŚ, OŚC	DPI	n/d	n/d	P	n/d
3	Bocian biały	<i>Ciconia ciconia</i>	OŚ, OŚC	DPI	n/d	SPEC 2	LO	n/d
4	Bogatka	<i>Parus major</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L, P, ZM	C
5	Brzęczka	<i>Locustella luscinioides</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L	A
6	Ciemiówka	<i>Sylvia communis</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L	C
7	Czapla siwa	<i>Ardea cinerea</i>	OC	n/d	n/d	n/d	LO, ZM	n/d
8	Czarnogłówek	<i>Poecile montanus</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L	B
9	Czubatka	<i>Lophophanes cristatus</i>	OŚ	n/d	n/d	SPEC 2	L	B
10	Czyż	<i>Carduelis spinus</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L, P, ZM	B
11	Dudek	<i>Upupa epops</i>	OŚ, OŚC	n/d	n/d	SPEC 3	Z	n/d
12	Dymówka	<i>Hirundo rustica</i>	OŚ	n/d	n/d	SPEC 3	LO	n/d
13	Dzięcioł duży	<i>Dendrocopos major</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L, ZM	B
14	Dzięcioł zielony	<i>Picus viridis</i>	OŚ, OŚC	n/d	n/d	SPEC 2	L	A
15	Dzięciołek	<i>Dendrocopos minor</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L	A
16	Dziwonia	<i>Carpodacus erythrinus</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L	B
17	Dzwoniec	<i>Carduelis chloris</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L, ZM	B
18	Gajówka	<i>Sylvia borin</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L	B
19	Gawron	<i>Corvus frugilegus</i>	OŚ/OC	n/d	n/d	n/d	Z, ZM	n/d
20	Gągoł	<i>Bucephala clangula</i>	OŚ, OŚC	n/d	n/d	n/d	P, ZM	n/d
21	Gąsiorek	<i>Lanius collurio</i>	OŚ	DPI	n/d	SPEC 3	L	B
22	Gęś białoczelna	<i>Anser albifrons</i>	Ł	n/d	n/d	n/d	P	n/d
23	Gęś zbożowa	<i>Anser fabalis</i>	Ł	n/d	n/d	n/d	P	n/d

Lp.	Nazwa polska	Nazwa łacińska	Status ochronny	Zał. Dyrektywy Ptasiej	PL CZK	Gatunki SPEC	Status występowania	Kateg. lęgowości
24	Grubodziób	<i>Coccothraustes coccothraustes</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L	A
25	Grzywacz	<i>Columba palumbus</i>	Ł	n/d	n/d	n/d	L	B
26	Jer (zięba jer)	<i>Fringilla montifringilla</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	P, ZM	n/d
27	Jerzyk	<i>Apus apus</i>	OŚ, OŚC	n/d	n/d	n/d	LO	n/d
28	Kapturka	<i>Sylvia atricapilla</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L	B
29	Kawka	<i>Corvus monedula</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L, ZM	A
30	Klaskawka	<i>Saxicola rubicola</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L	B
31	Kobuz	<i>Falco subbuteo</i>	OŚ, OŚC	n/d	n/d	n/d	Z	n/d
32	Kokoszka	<i>Gallinula chloropus</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	LO	n/d
33	Kopciuszek	<i>Phoenicurus ochruros</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L	B
34	Kos	<i>Turdus merula</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L, P, ZM	C
35	Kowalik	<i>Sitta europaea</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L	A
36	Krogulec	<i>Accipiter nisus</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	LO	n/d
37	Kruk	<i>Corvus corax</i>	OC	n/d	n/d	n/d	L, ZM	B
38	Krzyżodziób świerkowy	<i>Loxia curvirostra</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L, P, ZM	A
39	Krzyżówka	<i>Anas platyrhynchos</i>	Ł	n/d	n/d	n/d	L, P, ZM	A
40	Kukułka	<i>Cuculus canorus</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L	B
41	Kulczyk	<i>Serinus serinus</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L	B
42	Kwiczół	<i>Turdus pilaris</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	P, ZM	n/d
43	Lerka	<i>Lullula arborea</i>	OŚ	DPI	n/d	SPEC 2	L	B
44	Łabędź krzykliwy	<i>Cygnus cygnus</i>	OŚ	DPI	n/d	n/d	ZM	n/d
45	Łabędź niemy	<i>Cygnus olor</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	LO, ZM	n/d
46	Łozówka	<i>Acrocephalus palustris</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L	B
47	Łyska	<i>Fulica atra</i>	Ł	n/d	n/d	n/d	P, ZM	n/d
48	Makolągwa	<i>Carduelis cannabina</i>	OŚ	n/d	n/d	SPEC 2	L, P	B
49	Mazurek	<i>Passer montanus</i>	OŚ	n/d	n/d	SPEC 3	L, ZM	B
50	Mewa czarnogłowa	<i>Larus melanocephalus</i>	OŚ, OŚC	DPI	n/d	n/d	P	n/d
51	Mewa siodłata	<i>Larus marinus</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	P, ZM	n/d
52	Mewa siwa	<i>Larus canus</i>	OŚ, OŚC	n/d	n/d	SPEC 2	P, Z	n/d
53	Mewa srebrzysta	<i>Larus argentatus</i>	OC	n/d	n/d	n/d	P, Z, ZM	n/d
54	Modraszka	<i>Cyanistes caeruleus</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L, P, ZM	B
55	Muchołówka szara	<i>Muscicapa striata</i>	OŚ	n/d	n/d	SPEC 3	L	A
56	Mysikrólik	<i>Regulus regulus</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L, P, ZM	A
57	Myszołów	<i>Buteo buteo</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L, P, ZM	B

Lp.	Nazwa polska	Nazwa łacińska	Status ochronny	Zał. Dyrektywy Ptasiej	PL CZK	Gatunki SPEC	Status występowania	Kateg. lęgowości
58	Myszołów włochaty	<i>Buteo lagopus</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	P	n/d
59	Oknówka	<i>Delichon urbicum</i>	OŚ	n/d	n/d	SPEC 3	LO	n/d
60	Paszkot	<i>Turdus viscivorus</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L, P	A
61	Pelzacz leśny	<i>Certhia familiaris</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L, P, ZM	A
62	Pelzacz ogrodowy	<i>Certhia brachydactyla</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L	B
63	Piecuszek	<i>Phylloscopus trochilus</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L	B
64	Piegża	<i>Sylvia curruca</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L	n/d
65	Pierwiosnek	<i>Phylloscopus collybita</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L	B
66	Pleszka	<i>Phoenicurus phoenicurus</i>	OŚ	n/d	n/d	SPEC 2	L	B
67	Pliszka siwa	<i>Motacilla alba</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L, P	B
68	Pliszka żółta	<i>Motacilla flava</i>	OŚ	n/d	n/d	SPEC 3	L	A
69	Pokląskwa	<i>Saxicola rubetra</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L	B
70	Pokrzywnica	<i>Prunella modularis</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L	A
71	Potrzeszcz	<i>Emberiza calandra</i>	OŚ	n/d	n/d	SPEC 2	L	B
72	Potrzos	<i>Emberiza schoeniclus</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L	B
73	Przepiórka	<i>Coturnix coturnix</i>	OŚ	n/d	n/d	SPEC 3	L	B
74	Pustułka	<i>Falco tinnunculus</i>	OŚ, OŚC	n/d	n/d	SPEC 3	P, ZM	n/d
75	Puszczyk	<i>Strix aluco</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L	C
76	Raniuszek	<i>Aegithalos caudatus</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	P, ZM	n/d
77	Remiz	<i>Remiz pendulinus</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L	A
78	Rokitniczka	<i>Acrocephalus schoenobaenus</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L	B
79	Rudzik	<i>Erithacus rubecula</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L, P	C
80	Sierpówka	<i>Streptopelia decaocto</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L, ZM	B
81	Sieweczka rzeczna	<i>Charadrius dubius</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L	B
82	Sikora uboga	<i>Poecile palustris</i>	OŚ	n/d	n/d	SPEC 3	L	B
83	Skowronek	<i>Alauda arvensis</i>	OŚ	n/d	n/d	SPEC 3	L, P	B
84	Słonka	<i>Scolopax rusticola</i>	Ł	n/d	n/d	n/d	P	n/d
85	Słowik szary	<i>Luscinia luscinia</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	n/d L	A
86	Sosnowka	<i>Periparus ater</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L, ZM	B
87	Sójka	<i>Garrulus glandarius</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L, ZM	B
88	Sroka	<i>Pica pica</i>	OC	n/d	n/d	n/d	L, ZM	B
89	Strzyżyk	<i>Troglodytes troglodytes</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L, ZM	B

Lp.	Nazwa polska	Nazwa łacińska	Status ochronny	Załącznik I Dyrektywy Ptasiej	PL CZK	Gatunki SPEC	Status występowania	Kateg. lęgowości
90	Szczygieł	<i>Carduelis carduelis</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L, P, ZM	B
91	Szpak	<i>Sturnus vulgaris</i>	OŚ	n/d	n/d	SPEC 3	L, P	B
92	Śmieszka	<i>Chroicocephalus ridibundus</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	Z, ZM	n/d
93	Śpiewak	<i>Turdus philomelos</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L	B
94	Świergotek drzewny	<i>Anthus trivialis</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L	B
95	Świergotek łąkowy	<i>Anthus pratensis</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L, P	A
96	Świerszczak	<i>Locustella naevia</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L	A
97	Świstun	<i>Anas penelope</i>	OŚ	n/d	CR	n/d	P, ZM	n/d
98	Świstunka leśna	<i>Phylloscopus sibilatrix</i>	OŚ	n/d	n/d	SPEC 2	L	B
99	Trzcinniczek	<i>Acrocephalus scirpaceus</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L	B
100	Trzmiełodaj	<i>Pernis apivorus</i>	OŚ	DPI	n/d	n/d	Z	n/d
101	Trznadel	<i>Emberiza citrinella</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L, ZM	B
102	Uszatka	<i>Asio otus</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L	A
103	Wilga	<i>Oriolus oriolus</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L	A
104	Wrona siwa	<i>Corvus cornix</i>	OC	n/d		n/d	L, ZM	C
105	Wróbel	<i>Passer domesticus</i>	OŚ, OŚC	n/d	n/d	SPEC 3	L, ZM	C
106	Zaganiacz	<i>Hippolais icterina</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L	B
107	Zięba	<i>Fringilla coelebs</i>	OŚ	n/d	n/d	n/d	L, P, ZM	B
108	Żuraw	<i>Grus grus</i>	OŚ	DPI	n/d	SPEC 2	LO, P, ZM	n/d

Źródło: raport o oś - Status ochronny, według rozporządzenia Ministra Środowiska z dn. 16.12.2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (DZ.U. z 2016, poz. 2183): OŚ – gatunek objęty ochroną ścisłą; OŚC – gatunek wymagający ochrony czynnej; OST – gatunek wymagający ustalenia strefy ochrony miejsca rozrodu; OC – gatunek objęty ochroną częściową; Ł – gatunek łowny – według Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 11.03.2005 r. w sprawie ustalenia listy gatunków zwierząt łownych (Dz. U. Nr 45, poz. 433) oraz Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 31.07.2017 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie ustalenia listy gatunków zwierząt łownych (Dz. U. 2017, poz. 1484); Załącznik I Dyrektywy Ptasiej (DPI), (Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30.11.2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa) – gatunki silnie zagrożone, wymagające szczególnej ochrony, w tym głównie poprzez zabezpieczenie ich siedlisk i miejsc występowania; PLCZK, Polska Czerwona Księga Zwierząt (Głowaciński 2001): EXP - gatunki zanikłe lub prawdopodobnie zanikłe w Polsce, CR - gatunki skrajnie zagrożone, EN - gatunki bardzo wysokiego ryzyka, silnie zagrożone, VU - gatunki wysokiego ryzyka, narażone na wyginięcie, NT - gatunki niższego ryzyka, ale bliskie zagrożenia, LC - gatunki na razie niezagrażone wymarciem, z różnych powodów wpisane do Czerwonej Księgi; Gatunki SPEC (Species of European Conservation Concern) stopnie zagrożenia według BirdLife International 2004: SPEC 1 – gatunki zagrożone w skali globalnej, SPEC 2 – gatunki zagrożone, których europejska populacja przekracza 50% populacji światowej i których stan zachowania uznano za niekorzystny, SPEC 3 – gatunki zagrożone, których europejska populacja nie przekracza 50% populacji światowej i których stan zachowania uznano za niekorzystny; Status występowania: L – przynajmniej 1 para lęgowa do 150 m od linii kolejowej nr 213, LO – potencjalnie lęgowy w okolicy, Z – gatunek zalatujący (pojawiający się w okresie lęgowym), P – przelotny (obserwowany jedynie w trakcie migracji), ZM – zimujący (obserwowany podczas kontroli w m-cach XII-I); Kategoria lęgowości, wg Polskiego Atlasu Omitologicznego (Sikora i in. 2007): A – gniazdowanie możliwe, B – gniazdowanie prawdopodobne, C – gniazdowanie pewne.

W granicach prowadzonych prac terenowych, w buforze 150 m po obu stronach linii kolejowej nr 213, stwierdzono gniazdowanie tylko 2 gatunków ważnych dla wspólnoty europejskiej, czyli wymienionych w Dyrektywie Ptasiej, Załącznik I. Były to:

- gąsiorek *Lanius collurio* – lęgowe ptaki zarejestrowano w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej nr 213 - w buforze prowadzonych prac stwierdzono 4 terytorialne samce. Monitoring liczebności lęgowej populacji gąsiorka prowadzony w latach 2008-2012 wskazuje, że jest to gatunek liczny w skali kraju (Chodkiewicz i in., 2015). Dodatkowo ptak ten cechuje się umiarkowanym trendem wzrostowym wśród gatunków związanych z krajobrazem rolniczym (Chylarecki i in., 2018),
- lerka *Lullula arborea* – lęgowe ptaki zarejestrowano w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej nr 213, w buforze prowadzonych prac stwierdzono 1 terytorialnego samca. Monitoring liczebności lęgowej populacji lerkki prowadzony w latach 2008-2012 wskazuje, że jest to gatunek liczny w skali kraju (Chodkiewicz i in., 2015). Dodatkowo gatunek ten cechuje się stabilnym trendem liczebności (Chylarecki i in., 2018).

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

Na etapie eksploatacji minimalizowanie wpływu ekranów akustycznych na ptaki związane będzie z ich pokryciem w całości nieprzezroczystymi powłokami lub materiałem. Ponadto docelowo ekrany zostaną pokryte roślinnością, co będzie kompensowało zagrożenia związane z redukcją terenów zadrzewionych i zakrzewionych. Inwestor w ramach utrzymania linii będzie przeprowadzał obowiązkową kontrolę stanu jakości połączeń ekranowych w tym ich pokrycia roślinnością w miesiącach marzec-kwiecień i wrzesień-październik, tj. podczas szczytu migracji sezonowej ptaków, po ich montażu.

Powyższe tut. organ uwzględnił w warunkach do nin. decyzji.

Ponadto, tut. organ nałożył obowiązek aby na etapie projektowania inwestycji na odcinku km 17+500 – 19+800, w celu ochrony ornitofauny stanowiącej przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, uwzględnić osłony izolatorów na słupach lub osłony izolatorów stojących do użytku zewnętrznego lub rurowe osłony izolatorów o długości nie mniejszej niż 60 cm.

Na analizowanym odcinku LK213 Reda – Władysławowo Port znajduje się 8 cieków wodnych przecinających linię kolejową nr 213. W ramach badań inwentaryzacyjnych stwierdzono, że jedynie cztery z nich zasiedlone są przez ryby. Pod względem struktury ichtiofauny, w tym także gatunków chronionych ryb, najistotniejszym ciekim jest rzeka Reda, w której potwierdzono podczas badań terenowych w 2019 roku występowanie 1 gatunku ryby objętego ochroną częściową - śliz *Barbatula barbatula* (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 roku w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt) oraz ryb z rodziny łososiowatych, szczególnie wrażliwych na zmiany środowiska. Znajdujące się w pobliżu omawianej linii kolejowej niewielkie zbiorniki wodne, ze względu na swój charakter (okresowo wysychające), nie są środowiskiem sprzyjającym życiu ryb.

Negatywne oddziaływania na ichtiofaunę na etapie budowy mogą dotyczyć prowadzonych prac na obiekcie mostowym na cieku Gizdepka, gdzie zachodzi konieczność umocnienia koryta na odcinku 20-25 m, co może skutkować lokalnymi zaburzeniami przepływu. Oddziaływaniem

pośrednim będzie hałas oraz drgania podłoża związane z przeprowadzanymi pracami, mogące powodować ograniczenie migracji ryb oraz powodować ich wypłaszanie. Niemniej jednak prace budowlane będą miały charakter krótkotrwały, przemijający i lokalny i nie będą powodować żadnych negatywnych skutków na ichtiofaunę o trwałym charakterze.

Zgodnie z raportem oos, w rzece Reda działania minimalizujące powinny skupić się na zabezpieczeniu cieków przed przedostaniem się zanieczyszczeń do wód oraz na zaprzestaniu prac w obrębie koryta rzeki w okresie od października do maja. Wynika to z okresu tarła ryb wędrownych (październik - grudzień) i inkubacji ich jaj (od momentu tarła do marca) oraz rozpoczęcia w marcu tarła pozostałych ryb występujących w tej rzece (marzec - maj). Jeśli zajdzie konieczność ingerencji w brzeg (np. umocnienie), pozostawić w korycie rzeczonym przeszkody (kamienie, głazy, kołki, itp.), powodujące załamywanie nurtu; mające na celu ułatwienie pokonywania nurtu przez ryby wędrujące na tarliska. W przypadku oświetlenia placu budowy powinno być ono rozstawione tak, aby nie oświetlać bezpośrednio powierzchni wody. W przypadku pozostałych cieków działaniem minimalizującym będzie brak ingerencji w koryto rzeczne oraz nieprzewodzenie prac powodujących hałas i wibracje w bezpośrednim otoczeniu tych cieków w miesiącach marzec – maj.

Podczas prac w sąsiedztwie wszystkich cieków zwrócić należy szczególną uwagę na stan techniczny użytkowanego sprzętu tak, aby nie doszło do wycieków paliwa, smarów czy płynów hydraulicznych. Ponadto w odległości do 50 metrów od cieków nie powinno składować się substancji ropopochodnych, smarów, płynów hydraulicznych oraz nie powinno się tworzyć składowisk odpadów budowlanych, co związane jest z lokalizacją zapleczy budowy.)

Powyższe tut. organ uwzględnił w warunkach do nin. decyzji.

Podczas inwentaryzacji teriofauny lądowej i wodnej, wykonanej na terenie inwestycji w 2019 i 2020 roku, w rejonie analizowanego odcinka linii kolejowej LK 213 Reda - Władysławowo Port stwierdzono występowanie 14 gatunków ssaków, tj. powszechnie występujących w skali kraju i regionu. Przy zachowaniu obecnego natężenia ruchu na linii kolejowej nr 213, zasadne jest podejmowanie działań ogólnie przyjętych, w celu minimalizowania ryzyka kolizji ze zwierzętami. Najcenniejszym gatunkiem stwierdzonym w czasie inwentaryzacji jest wilk *Canis lupus* - osobniki odwiedzające badany bufor inwestycji prawdopodobnie należą do grupy rodzinnej z Rezerwatu Przyrody Bielawa, gdzie stwierdzono rozród tego gatunku. Na kilku ciekach wodnych stwierdzono obecność wydry *Lutra lutra* oraz bobra *Castor fiber*. Wydra wykorzystuje również wody Zatoki Puckiej, sąsiadujące z terenem objętym przedmiotową inwentaryzacją. Działania związane z modernizacją i przebudową linii kolejowej nr 213 nie powinny powodować kolizji ze zwierzętami w większym stopniu, niż obecne losowe przypadki. Miejsca oddziaływania związane z etapem budowy inwestycji na ssaki ziemnowodne, w szczególności na wydrę, to rzeka Reda, Płutnica oraz Gizdepka. Ze względu na wysoką mobilność ssaków, istotne jest uniknięcie zniszczenia lokalnych korytarzy migracji ssaków lub zaburzenia ich drożności na etapie budowy. Zwierzęta te chętnie wykorzystują miejsca pod mostami, czy przepustami na ciekach, w związku z tym zapewnić ich stałą drożność oraz unikać tworzenia pułapek, takich jak zamknięte zbiorniki stworzone ze ścianek szczelnych, w których zwierzęta mogłyby zostać uwięzione. W celu minimalizowania oddziaływania pozostawić maksymalnie nieprzekształcone koryto oraz brzegi cieków. Nie tworzyć brzegów sztucznie umocnionych o pionowym lub stronnym nachyleniu brzegu. Szczególnie istotne jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń i odpadów w trakcie prowadzonych prac - same prace mogą być wykonywane przez cały rok, jednak z wyłączeniem godzin nocnych. Pojazdy pracujące przy zadaniach i elementach infrastruktury nie mogą wykorzystywać koryta rzeki jako drogi technologicznej. Pozostałe mniejsze cieki na terenie inwestycji nie stanowią istotnych miejsc migracji ssaków ziemnowodnych i podlegają ogólnym przepisom dotyczącym ochrony wód.

Ponadto działaniem minimalizującym na etapie budowy jest przede wszystkim to, aby prace prowadzić etapowo, na krótkich odcinkach, w celu uniknięcia powstawania efektu bariery migracyjnej co tutaj organ uwzględnił w warunkach do nin. decyzji.

Podczas inwentaryzacji w rejonie analizowanego odcinka linii kolejowej LK 213 Reda - Władysławowo Port stwierdzono występowanie nietoperzy z co najmniej 7 gatunków, wyszczególnionych w poniższej tabeli. Zidentyfikowane na terenie badań gatunki nietoperzy należą w większości do gatunków występujących na terenie całego kraju, lokalnie licznych.

Lp.	Nazwa gatunkowa		Status ochronny	Kategoria zagrożenia	
	Polska	Łacińska		PCzK	IUCN
1	mroczek późny	<i>Eptesicus serotinus</i>	OŚ-1	Brak	LC
2	borowiec wielki	<i>Nyctalus noctula</i>	OŚ-1	Brak	LC
3	karlik większy	<i>Pipistrellus nathusii</i>	OŚ-1	Brak	LC
4	karlik malutki	<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	OŚ-1	Brak	LC
5	karlik drobny	<i>Pipistrellus pygmaeus</i>	OŚ-1	Brak	LC
6	gacek brunatny	<i>Plecotus auritus</i>	OŚ-1	Brak	LC
7	grupa nocki	<i>Myotis sp.</i>	OŚ-1	Brak	LC

Zródło: raport ooś - Według Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz.U. 2016 poz. 2183): OŚ – gatunki objęte ochroną ścisłą; 1 – gatunki, w stosunku do których obowiązuje dodatkowo zakaz umyślnego płoszenia lub niepokojenia; PCzK – Polska czerwona księga zwierząt – kręgowce (Głowaciński 2001): VU – gatunki narażone, LC – gatunki najmniejszej troski; IUCN – Światowa czerwona lista zwierząt / IUCN (IUCN 2015): LC – gatunki najmniejszej troski.

Kluczowym miejscem aktywności nietoperzy jest punkt zlokalizowany pod mostem kolejowym na rzece Reda (km 1+470). Zarejestrowano tam bardzo dużo przelotów nietoperzy z grupy *Myotis sp.*, a z racji charakteru siedliska można je przypisać z dużym prawdopodobieństwem jako sygnały echolokacyjne nocka rudego *Myotis daubentonii*. Pozostałe miejsca przedstawiają zróżnicowaną aktywność, jednak wszędzie narastającą w okresie jesiennym.

W związku z wysoką aktywności nietoperzy w okolicy mostu kolejowego na rzece Reda, tutaj organ nałożył warunek aby odstąpić od projektowania oświetlenia architektury tego mostu, a wycinkę ograniczyć, aby nie otwierać zwartego zadrzewienia nad brzegiem rzeki, z zastrzeżeniem oświetlenia wynikającego z przepisów prawa lub zasad bezpieczeństwa.

Zgodnie z raportem ooś najbardziej narażone na zniszczenie są dwa schronienia zimowe, znajdujące się w przepustach pod torami na km 0+147 oraz 8+223. Hałas i wibracje związane z prowadzeniem prac budowlanych mogą powodować wybudzenia nietoperzy, dlatego też tutaj organ nałożył warunek aby prace w promieniu 50 m od zimowiska nie były prowadzone w okresie od października do kwietnia. Każde miejsce przebywania gatunku objętego ochroną ścisłą jest jego siedliskiem i jako takie jest chronione również w okresie, gdy osobniki gatunku w nim nie przebywają i nie może zostać zniszczone.

Tutaj organ nałożył obowiązek nie ingerowania w strukturę przepustów, a gdyby zaszła taka konieczność, prace w ich obrębie powinny zostać przeprowadzone w okresie wiosenno-letnim (maj-sierpień) oraz w taki sposób, by zapewnić dalszą możliwość zimowania, np. poprzez zamontowanie dodatkowych ukryć, wykonanych z keramzytowych dziurawek zamocowanych do stropu przepustu w liczbie co najmniej 4, zlokalizowanych w najlepiej izolowanym fragmencie przepustu.

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

aktywności nietoperzy w okolicy mostu kolejowego na rzece Reda, odstąpić od oświetlenia jego architektury, a wycinkę ograniczyć, aby nie otwierać zwartego zadrzewienia nad brzegiem rzeki.

W przypadku wycinki drzew, na których umieszczono skrzynki dla nietoperzy, tut. organ nałożył obowiązek ich przewieszenia poza obszar budowy pod nadzorem chiropterologa, poza okresem ich wykorzystania - od października do marca.

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

Oddziaływanie na dziedzictwo kulturowe

Podczas prac budowlanych we wszystkich wariantach nastąpi ingerencja w obiekt przyrodniczy objęty ewidencją zabytków – aleję jednorzędową lip wzdłuż ul. Alei Lipowej w Redzie. Realizacja inwestycji spowoduje konieczność wycinki wybranych osobników drzew, które znajdują się w najbliższej odległości względem istniejącego przebiegu linii kolejowej nr 213 (zachodnia część ul. Alei Lipowej). Nie dojdzie do wycinki całej alei (która ma łączną długość ok. 4 km). Zgodnie z informacją w raporcie ooś, w związku z bliską odległością względem linii kolejowej nr 213, w myśl obowiązujących przepisów prawa, drzewa i tak mogłyby zostać zakwalifikowane do usunięcia w ramach prac utrzymaniowych.

W terenie inwestycji znajdują się także zabytki ujęte w ewidencji zabytków przy ul. Wejherowskiej w Pucku:

- aleja lipowa wzdłuż ul. Wejherowskiej, ciągnąca się od ul. Helskiej, aż do ul. Wojska Polskiego po przeciwnej stronie torów (możliwa wycinka drzew);
- krzyż i starodrzew położony przy ul. Wejherowskiej ok. 65 m od osi torowiska (W tej lokalizacji w wariantcie inwestycyjnym planowana jest budowa wiaduktu nad torami wraz z przebudową ul. Wejherowskiej.

Konieczne jest takie planowanie prac, aby ograniczyć wycinkę drzew i nie naruszyć zabytkowej kapliczki. W przypadku trudnej do uniknięcia kolizji, konieczne będzie przeniesienie kapliczki w inne miejsce – w uzgodnieniu z władzami miasta oraz konserwatorem zabytków.

Inwestor zobowiązuje się, jeśli pozwolą na to warunki techniczne, do zminimalizowania skali wycinki drzew w alejach do minimum, a prace będą poprzedzone uzgodnieniem z konserwatorem zabytków. Tut. organ uwzględnił powyższe w warunkach do nin. decyzji.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać na aleję lipową przy ulicy Hallera w Pucku. W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia na południowym krańcu ul. Hallera zostanie przebudowane rondo. W ramach inwestycji nie dojdzie do wycinki żadnego drzewa z alei lipowej.

Dla Miasta Puck został przyjęty Program Opieki nad Zabytkami Gminy Miasta Puck na lata 2024-- 2027. Celem dokumentu jest wzmocnienie poziomu ochrony i kształtowanie opieki nad dziedzictwem kulturowym Gminy Miasta Puck. Cel ten ma zostać osiągnięty poprzez: zachowanie dziedzictwa kulturowego, ochronę i świadome kształtowanie nadmorskiego krajobrazu kulturowego, badanie, dokumentację i promocję dziedzictwa kulturowego. Zgodnie z informacją od autorów raportu ooś planowana inwestycja jest zgodna z Programem Opieki nad Zabytkami Miasta Puck. Prace w zasięgu historycznego układu miasta Pucka dotyczyć będą prac w zasięgu torowiska oraz przebudowy układu drogowego w okolicach stacji. Działania ograniczają się do terenów kolejowych oraz drogi lokalnej. Jedyne oddziaływania będą dotyczyć samego procesu budowy i będzie się to wiązać z czasową obecnością maszyn budowlanych i ewentualną obecnością materiałów budowlanych. Po zakończeniu prac budowlanych oddziaływania te ustąpią.

Zakres prac nie obejmuje obiektów kubaturowych leżących w terenie inwestycji. Niemniej należy uwzględnić to, że pracom budowlanym, związanym z realizacją przedmiotowej inwestycji towarzyszyć będzie ruch pojazdów ciężkich. Wibracje, generowane przez ww. sprzęt oraz wszelkie prowadzone roboty budowlane, szczególnie te prowadzone w bliskiej odległości od obiektów zabytkowych, mogą negatywnie oddziaływać na obiekty dziedzictwa kulturowego. Uszkodzenia obiektów mogą objawiać się jako rysy i spękania tynków, spękania ścianek działowych, rozluźnienie mocowań okien i drzwi (uszkodzenia niekonstrukcyjne) oraz jako uszkodzenia elementów nośnych zmniejszające wytrzymałość elementów konstrukcyjnych. Aby zminimalizować negatywny wpływ tych czynników, zostaną dobrane jak najmniej inwazyjne metody prowadzenia prac budowlanych, a także zostaną zastosowane zabezpieczenia np. fragmentów elewacji przed możliwymi uszkodzeniami. Istotne będzie również przeprowadzenie inwentaryzacji stanu technicznego budynków przed rozpoczęciem prac. Po zakończeniu prac zostaną wykonane ponowne oględziny w celu wykrycia ewentualnych uszkodzeń.

Roboty budowlane prowadzone będą w zasięgu następujących stanowisk archeologicznych:

L.p.	Gmina	Miejscowość	Arkusze AZP	Nr stanowiska w obszarze	Znaleziska	Kilometraż zbliżenia [km]	Minimalna odległość od terenu zajętości [m] / Powierzchnia kolizji z nowo zajmowanym terenem [ha]	Położenie względem osi linii: strona (lewa, prawa)
1	Reda	Reda	GEZ	77	grodzisko (wczesne średniowiecze)	1+300 - 1+310	Przecięcie 0,001 ha	lewa
2	Reda	Ciechocino	GEZ	-	obozowisko (epoka kamienia środkowa i późna)	1+570 - 1+690	Przecięcie 0,08 ha	lewa
3	Reda	Ciechocino	GEZ	-	osada (wczesne średniowiecze, średniowiecze)	1+932 - 2+134	Przecięcie 0,18 ha	prawa
4	Reda	Ciechocino	6-41	81	Brak danych	2+288 - 2+405	Przecięcie 0,18 ha	prawa
5	Reda	Ciechocino	GEZ	-	osada (wczesne średniowiecze)	2+856 - 3+088	Przecięcie 0,13	prawa
6	Reda	Rekowo	GEZ	-	ślady osadnictwa (epoka kamienia, wczesne średniowiecze)	4+010 - 4+690	Przecięcie 0,53 ha	lewa
7	Reda	Rekowo Dolne	6-41	38	ślad osadn. (epoka kamienia), punkt osadn. (wczesna epoka żelaza), osada? (okres rzymski), osada otwarta (wczesne średniowiecze)	5+000 - 5+092	Przecięcie 0,05 ha	lewa

8	Reda	Rekowo	GEZ	-	osada wielokulturowa	5+245 – 5+630	Przecięcie 0,23 ha	lewa
9	Puck	Mrzezino	5-42	92	śląd osadn. (neolit, średniowiecze)	10+315 - 10+320	Przecięcie 0,001 ha	prawa
10	Puck	Żelistrzewo	5-42	90	obozowisko (neolit)	10+385 - 10+420	Przecięcie 0,02 ha	lewa
11	Puck	Żelistrzewo	5-42	89	osada (neolit)	10+660 - 10+790	Przecięcie 0,1 ha	lewa
12	Puck	Puck	4-42	31	Miasto (średniowiecze)	15+860 – 16+500	Przecięcie 1,14 ha	prawa

Źródło: raport oos

Przy prowadzeniu prac przy wszystkich obiektach zabytkowych będzie zachowana szczególna ostrożność, zaś na etapie projektu budowlanego zakres i sposób realizacji prac w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów ujętych w ewidencji zabytków będzie skonsultowany z właściwym konserwatorem zabytków, w zakresie i trybie przewidzianym przepisami odrębnymi (obecnie kwestie te reguluje ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami).

Tut. organ nałożył ponadto warunek, aby zaplecza budowy lokalizować w oddaleniu od obiektów zabytkowych i stanowisk archeologicznych.

Na etapie eksploatacji oraz likwidacji nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania na dziedzictwo kulturowe.

Oddziaływanie na stan aerosanitarny

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

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

Emisje będą miały charakter niezorganizowany (prace prowadzone będą na otwartym terenie), lokalny (ograniczony do placu budowy i terenów bezpośrednio sąsiadujących z realizowaną inwestycją), krótkotrwały (ograniczony do czasu prowadzenia prac rozbiórkowych i budowlano – montażowych). Powstające emisje będą się przemieszczać wraz z postępem robót w czasie kolejnych godzin ich trwania, a następnie znikną po zakończeniu prac budowlanych) i odwracalny (oddziaływanie przestanie być odczuwalne po zakończeniu robót). W trakcie prowadzenia robót mogą wystąpić przekroczenia poziomu dopuszczalnego dla stężeń maksymalnych substancji zanieczyszczających w bliskim sąsiedztwie placu budowy, jednakże uznaje się, że, ze względu na tymczasowość emisji, prace budowlane nie spowodują trwałych negatywnych zmian jakości powietrza atmosferycznego, nawet przy niesprzyjających warunkach pogodowych.

Oddziaływanie na etapie eksploatacji we wszystkich wariantach będzie się wiązało z emisją gazów i pyłów z budynków stacji kolejowych czy ruchu pojazdów serwisowych (spalinowych). Emisje te nie będą powodować przekroczeń wartości dopuszczalnych poza terenem, do którego Inwestor posiada tytuł prawny, dla każdego z rodzajów emitowanych substancji. Dotrzymane zostaną wartości maksymalnych stężeń odniesionych do 1 godziny, jak

również stężenia średnioroczne oraz norma opadu pyłu. W związku z powyższym ocenia się, że eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie mieć negatywnego wpływu na stan zdrowotny osób przebywających i zamieszkujących w sąsiedztwie przedsięwzięcia.

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

Planowane przedsięwzięcie, na etapie eksploatacji wpłynie korzystnie na jakość powietrza atmosferycznego. Elektryfikacja linii spowoduje, że po szlaku kolejowym będą przemieszczać się lokomotywy elektryczne zamiast spalinowych.

Oddziaływanie w zakresie emisji hałasu.

Na etapie budowy źródłem hałasu emitowanego do otoczenia będą maszyny i urządzenia wykorzystywane przy budowie nawierzchni torowej. Oddziaływanie to będzie miało charakter pośredni, krótkotrwały, przemijający oraz będzie przemieszczać się wraz z frontem robót. Oddziaływanie pośrednie będzie dotyczyło również na etapie realizacji inwestycji zagadnienia oddziaływania hałasu, którego źródłem jest zwiększony ruch samochodowy wynikający z wyłączenia ruchu kolejowego na linii LK213 na czas budowy. Oddziaływanie to nie będzie znaczące, będzie miało charakter przemijający, ograniczony w czasie (na czas modernizacji linii).

Poziom dźwięków emitowanych podczas pracy transportu samochodowego wyniesie max. od 65 do 85 dB(A), natomiast dla sprzętu ciężkiego (koparki, spychacze itp.) max. od 85 do 95 dB(A), hałas będzie miał charakter okresowy, nieustalony w funkcji czasu o dużej dynamice.

Uciążliwości akustyczne na etapie realizacji przedsięwzięcia będą miały charakter krótkotrwały. Ich zminimalizowanie będzie polegało na odpowiedniej organizacji robót, przeprowadzaniu robót w porze dziennej oraz możliwie krótkim okresie trwania budowy.

W ramach działań ochronnych w zakresie omawianego komponentu, w trakcie realizacji i likwidacji inwestycji zostaną podjęte następujące działania:

- silniki pojazdów samochodowych oraz maszyn roboczych będą wyłączane w trakcie przerw od pracy,
- prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy będą ograniczane,
- poziom emisji hałasu będzie obniżany u źródła przez stosowanie nowoczesnych maszyn wyposażonych w elementy zmniejszające emisję hałasu do środowiska (tj. wytłumienia silników, wyrzutów spalin) spełniających obowiązujące przepisy w zakresie emisji hałasu;
- realizacja prac budowlanych odbywać się będzie przede wszystkim w porze dziennej; część prac, które z technologicznego punktu widzenia oraz w związku z fazowaniem prac nie będą mogły być prowadzone w porze dziennej, będą wykonywane w nocy,
- zaplecza budowy będą zlokalizowane w miarę możliwości w oddaleniu od zabudowy mieszkaniowej.

Ponadto tut. organ nałożył warunek aby prace prowadzić w porze dziennej, z wyłączeniem okresów niedziel i dni świątecznych.

Określenie emisji hałasu do środowiska istniejącej i planowanej do przebudowy linii kolejowej zostało przeprowadzone zgodnie z wytycznymi zawartymi w „Dyrektywie 2002/49/WE z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku” oraz ustawie – Prawo ochrony środowiska.

Modelowanie emisji hałasu przeprowadzono europejską metodą obliczeniową CNOSSOS-EU 2021 z uwzględnieniem klasy taboru, rodzaju torowiska i warunków ruchu. Obliczenia emisji hałasu do środowiska wykonano za pomocą programu SoundPlan 8.2.

Obliczenia wykazały występowanie przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu głównie na granicy terenów podlegających ochronie akustycznej oraz w pojedynczych przypadkach przy zabudowie. W związku z powyższym w celu ochrony klimatu akustycznego, w raporcie ooś, zaproponowano zastosowanie zabezpieczeń akustycznych w postaci:

- tłumików przyszynowych o skuteczności redukcji emisji hałasu ok. 2 dB w miejscach występowania niewielkich przekroczeń i/lub linii kolejowej jednotorowej,
- ekranów akustycznych w pozostałych przypadkach (podana wysokość liczona od niwelety torów).

Lokalizacja proponowanych ekranów akustycznych w wariantcie wybranym do realizacji:

L.p.	Kilometraż	Strona	Długość [m]	Wysokość [m]	Rodzaj
1	-0+749 - -0+544	lewa	189	4	Pochłaniający
2	-0+544 - -0+150	lewa	331	3,5	Pochłaniający
3	-0+150 - -0+024	lewa	187	4	Pochłaniający
4	0+355 - 0+438	prawa	74	1,5	Pochłaniający
5	0+525 - 0+584	lewa	57	2	Pochłaniający
6	0+738 - 0+839	prawa	98	2	Pochłaniający
7	2+465 - 2+572	lewa	108	2	Pochłaniający
8	2+573 - 2+608	prawa	35	1,5	Pochłaniający
9	2+581 - 2+605	lewa	24	2	Pochłaniający
10	3+252 - 3+287	lewa	35	1,5	Pochłaniający
11	3+449 - 3+491	lewa	42	1,5	Pochłaniający
12	3+607 - 3+671	lewa	64	1,5	Pochłaniający
13	3+713 - 3+751	lewa	38	1,5	Pochłaniający
14	3+830 - 4+085	lewa	255	1,5	Pochłaniający
15	5+719 - 5+862	lewa	144	2*	Pochłaniający
16	5+774 - 5+864	prawa	90	1,5	Pochłaniający
17	6+422 - 6+513	lewa	91	3	Pochłaniający
18	9+125 - 9+162	lewa	37	1,5	Pochłaniający
19	9+127 - 9+241	prawa	114	1,5	Pochłaniający
20	10+860 - 11+001	lewa	140	2,5*	Pochłaniający
21	11+036 - 11+070	lewa	35	2*	Pochłaniający
22	11+102 - 11+188	prawa	88	3	Pochłaniający
23	11+111 - 11+170	lewa	60	2*	Pochłaniający
24	11+440 - 11+753	prawa	317	1,5	Pochłaniający
25	11+485 - 11+764	lewa	282	1,5	Pochłaniający
26	11+753 - 11+883	prawa	131	2	Pochłaniający
27	11+893 - 11+984	prawa	90	1,5	Pochłaniający
28	12+017 - 12+091	prawa	74	2	Pochłaniający
29	12+585 - 12+616	prawa	31	1,5	Pochłaniający
30	12+893 - 12+928	prawa	34	1,5	Pochłaniający
31	13+828 - 13+859	prawa	31	2,5	Pochłaniający
32	14+678 - 14+809	lewa	130	2	Pochłaniający
33	16+021 - 16+054	prawa	33	4	Pochłaniający
34	16+414 - 16+457	lewa	43	2,5	Pochłaniający
35	25+240 - 25+440	lewa	200	1,5	Pochłaniający
36	26+146 - 26+327	prawa	185	1,5	Pochłaniający

Źródło: raport ooś

Lokalizacja proponowanych tłumików przyszynowych w wariantcie wybranym do realizacji:

L.p.	Kilometraż	Długość LK [m]
1	1+359 - 1+400	43
2	16+349 - 16+413	64

Źródło: raport ooś

Dodatkowo, biorąc pod uwagę, że część terenów podlegających ochronie akustycznej obecnie niezagospodarowanych może znaleźć się w zasięgu oddziaływania hałasu o poziomach większych od dopuszczalnych, w raporcie ooś zaproponowano następujące rezerwy terenu pod ekrany akustyczne:

L.p.	Kilometraż	Strona	Długość
1	0+438 - 0+501	prawa	62
2	5+499 - 5+642	lewa	143
3	10+546 - 10+651	lewa	105
4	14+385 - 14+678	lewa	292
5	15+092 - 15+157	lewa	65
6	25+216 - 25+354	prawa	138
7	25+440 - 25+616	lewa	176
8	25+744 - 25+850	lewa	105
9	25+895 - 26+016	prawa	122
10	26+029 - 26+146	prawa	117

Źródło: raport ooś

Tut. organ w warunkach do nin. decyzji zobligował Inwestora do wykonania pomiarów kontrolnych emisji hałasu w nw. punktach pomiarowych (wytypowanych w raporcie ooś), po upływie 12 miesięcy, od dnia oddania inwestycji do użytkowania. Dokumentację zawierającą m.in. wyniki pomiarów należy przekazać do tut. organu w terminie 18 miesięcy, od dnia oddania inwestycji do użytkowania.

Pomiary kontrolne w ramach analizy porealizacyjnej powinny:

- a) zweryfikować dokładność prognoz akustycznych i prognoz natężenia ruchu, przedstawionych niniejszym opracowaniu,
- b) określić rzeczywistą wartość równoważnego poziomu dźwięku A w środowisku,
- c) potwierdzić dotrzymanie standardów akustycznych w środowisku lub wskazać na konieczność podjęcia dodatkowych działań, w tym np. zastosowania ekranów akustycznych.

Punkty pomiarowe konieczne do uwzględnienia w analizie porealizacyjnej emisji hałasu:

Punkt pomiarowy	Numer receptora	Współrzędne		Kilometraż	Strona LK	Odległość od LK
		Y [m]	X [m]			
PDH-1	1	6523045	6051137	-0+629	lewa	42
PDH-2	7	6522805	6051633	-0+046	lewa	68
PDH-3	17	6522462	6052380	0+767	prawa	48
PDH-4	63	6523408	6055797	4+704	lewa	24
PDH-5	169	6526089	6065544	16+426	lewa	13
PDH-6	172	6525864	6065581	16+658	prawa	13
PDH-7	179	6525581	6072593	25+293	lewa	8
PDH-8	183	6525644	6072685	25+405	lewa	16
PDH-9	199	6525923	6073316	26+144	lewa	18
PDH-10	220	6526178	6074309	27+393	prawa	16

Źródło: raport ooś

W przypadku, gdy wykazane zostaną przekroczenia dopuszczalnych wartości poziomów dźwięku w środowisku, wyniki monitoringu akustycznego będą stanowić podstawę do decyzji o ewentualnym podjęciu dalszych działań przeciwhałasowych.

Odpady

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

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

Zestawienie odpadów powstających na etapie realizacji inwestycji:

Kod odpadu	Grupy, podgrupy i rodzaje odpadów	Przewidywana ilość [Mg]
15 01 01	Opakowania z papieru i tektury	10
15 01 02	Opakowania z tworzyw sztucznych	
15 01 04	Opakowania z metali	
15 01 05	Opakowania wielomateriałowe	
15 01 06	Zmieszane odpady opakowaniowe	
15 01 07	Opakowania ze szkła	
16 02 09*	Transformatory i kondensatory zawierające PCB	
16 02 13*	Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy (1) inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 12	0,21
16 02 14	Zużyte urządzenia inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 13	0,13
16 81 01*	Odpady wykazujące właściwości niebezpieczne	0,1
16 81 02	Odpady inne niż wymienione w 16 81 01	0,1
17 01 01	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	350
17 01 02	Gruz ceglany	
17 01 03	Odpady innych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia	
17 01 07	Zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione w 17 01 06	
17 01 81	Odpady z remontów i przebudowy dróg	
17 02 01	Drewno	400
17 02 02	Szkło	
17 02 03	Tworzywa sztuczne	
17 02 04*	Odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych zawierające lub zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (podkłady kolejowe)	
17 03 02	Mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01	140
17 04 01	Miedź, brąz, mosiądz	350
17 04 02	Aluminium	
17 04 05	Żelazo i stal	
17 04 07	Mieszanki metali	
17 04 11	Kable inne niż wymienione w 17 04 10	
17 05 04	Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03	3500
17 05 06	Urobek z pogłębienia inny niż wymieniony w 17 05 05	
17 05 07*	Tłuczeń torowy (kruszywo) zawierający substancje niebezpieczne	
17 05 08	Tłuczeń torowy (kruszywo) inny niż wymieniony w 17 05 07	

Źródło: raport oos

Na etapie eksploatacji, w związku z planowaną przebudową nie powstaną nowe rodzaje odpadów na etapie eksploatacji linii kolejowej.

Zestawienie odpadów powstających na etapie eksploatacji inwestycji:

Kod odpadu	Grupy, podgrupy i rodzaje odpadów	Przewidywana ilość odpadów [Mg/rok]**
08 01 12	Odpady farb i lakierów inne niż wymienione w 08 01 11	0,05
08 03 18	Odpadowy toner drukarski inny niż wymieniony w 08 03 17	0,01
13 02 04*	Mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe zawierające związki chlorowcoorganiczne	0,3
13 02 05*	Mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe niezawierające związków chlorowcoorganicznych	
15 01 02	Opakowania z tworzyw sztucznych	0,8
15 01 10*	Opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone (np. środkami ochrony roślin I i II klasy toksyczności - bardzo toksyczne i toksyczne)	
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)	0,05
15 02 03	Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02	
16 01 07*	Filtry olejowe	
16 01 08*	Elementy zawierające rtęć	
16 01 22	Inne niewymienione elementy	
16 02 13*	Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy (1) inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 12	0,25

Kod odpadu	Grupy, podgrupy i rodzaje odpadów	Przewidywana ilość odpadów [Mg/rok]**
16 02 14	Zużyte urządzenia inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 13	
16 02 15*	Niebezpieczne elementy lub części składowe usunięte ze zużytych urządzeń	
16 02 16	Elementy usunięte z zużytych urządzeń inne niż wymienione w 16 02 15	
16 06 01*	Baterie i akumulatory ołowiowe	3,5
16 06 02*	Baterie i akumulatory niklowo-kadmowe	
16 06 04	Baterie alkaliczne (z wyłączeniem 16 06 03)	
16 06 05	Inne baterie i akumulatory	
17 01 01	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	20
17 01 03	Odpady innych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia	2,5
17 02 01	Drewno	2,5
17 02 03	Tworzywa sztuczne	1,8
17 04 01	Miedź, brąz, mosiądz	3,5
17 04 02	Aluminium	
17 04 03	Ołów	
17 04 05	Żelazo i stal	
17 04 07	Mieszanki metali	
17 04 11	Kable inne niż wymienione w 17 04 10	
17 05 04	Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03	25
17 05 08	Tłuczeń torowy (kruszywo) inny niż wymieniony w 17 05 07	350

Źródło: raport ooś* - odpady niebezpieczne

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

- minimalizowanie ilości powstających odpadów poprzez wdrożenie systemu gospodarowania odpadami na etapie robót wykonawczych, mającego na celu selekcjonowanie, zabezpieczanie i systematyczne usuwanie odpadów — przekazywanie ich do jednostki uprawnionej do odbioru i gospodarowania odpadami, w pierwszej kolejności do odzysku lub unieszkodliwiania, w ostateczności na składowisko odpadów;
- place budowy i zaplecza techniczno — socjalne zostaną wyposażone w pojemniki (kontenery) zapewniające selektywną zbiórkę odpadów w zależności od ich rodzajów, możliwości dalszego zagospodarowania czy przetworzenia;
- odpady niebezpieczne gromadzone będą w zamkniętych szczelnych i oznakowanych pojemnikach odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów a miejsce magazynowania odpadów niebezpiecznych zostanie oznaczone i zabezpieczone przed dostępem osób nieupoważnionych i zwierząt oraz przed wpływem warunków atmosferycznych;
- odpady będą przekazywane wyłącznie uprawnionym odbiorcom; odpady zaliczane do odpadów niebezpiecznych będą przekazywane do unieszkodliwiania uprawnionej do tego firmie;
- odpadowe masy roślinne — części zielone, kora, gałęzie, korzenie będą rozdrabniane i kierowane w miarę możliwości do kompostowania;
- wykonawca podejmie wszelkie kroki mające na celu stosowanie się do przepisów i norm dotyczących ochrony środowiska na terenie i wokół terenu budowy. Wykonawca będzie unikał uszkodzeń lub uciążliwości dla osób trzecich, własności społecznej i innej, wynikających ze skażenia, hałasu lub innych przyczyn powstałych w następstwie jego sposobu działania;

- zaplecze budowy (baz, warsztatów, magazynów, składowisk, placów postojowych maszyn budowlanych) zorganizowane będzie w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu oraz minimalne jego przekształcenie, po zakończeniu prac teren będzie uporządkowany;
- miejsca wyznaczone do składowania substancji podatnych na migrację wodną, terenowych stacji obsługi samochodów i maszyn budowlanych w obrębie bazy, zabezpieczone zostaną poprzez wyłożenie terenu materiałami izolacyjnymi do czasu zakończenia budowy.

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

Oddziaływanie na krajobraz

Krajobraz wzdłuż planowanej do modernizacji LK 213 stanowi mozaika terenów rolniczych i zabudowy osadniczej.

W sąsiedztwie Inwestycji występują dominanty krajobrazowe takie jak farma wiatrowa i słupy energetyczne, linii WN. Farma wiatrowa położona jest na zachód od LK 213. Linie WN przecinają się z LK 213. Walory krajobrazowe terenu Inwestycji należy ocenić jako umiarkowane.

Zgodnie z Audytem Krajobrazowym Województwa Pomorskiego, przyjętym Uchwałą nr 190/XVII/25 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 28 lipca 2025 roku w sprawie uchwalenia Audytu Krajobrazowego Województwa Pomorskiego, linia kolejowa LK213 na przedmiotowym odcinku przebiega przez jednostki stanowiące krajobraz priorytetowy na bardzo krótkim odcinku w obrębie Miasta Puck. Linia na tym fragmencie biegnie na skraju jednostki krajobrazu priorytetowego o kodzie 22-313.51-54, Typ krajobrazu 9 — Miejskie, Podtyp krajobrazu 9a — Miejscowości z zachowanym układem historycznym. Zagrożeniem jest m.in. likwidacja drobnoskalowych siedlisk i ekosystemów nieleśnych, wprowadzanie różnych form zabudowy i infrastruktury technicznej, zanik cech architektury regionalnej; unifikacja materiałów i form architektury wiejskiej i miejskiej oraz jej kontekstu krajobrazowego, chaos przestrzenny i stylistyczny form zagospodarowania terenu.

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

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

W czasie budowy/likwidacji ograniczona zostanie do minimum powierzchnia przeznaczona pod plac budowy, w tym drogi dojazdowe, tymczasowe zaplecza budowy, parkingi i parki maszyn, a także miejsca magazynowania materiałów i surowców będzie w ten sposób, aby przekształcenie krajobrazu odbywało się na jak najmniejszym obszarze. Po zakończeniu prac budowlanych dokonane będą wszelkie starania w celu odtworzenia stanu pierwotnego tych terenów, tj. do stanu sprzed realizacji Inwestycji.

Przedsięwzięcie polega na przebudowie istniejącej linii kolejowej funkcjonującej od wielu lat. Inwestycja nie wiąże się z budową nowych tras kolejowych. Powstaną nowe perony z obiektami

małej architektury. Wybudowane zostaną nowe obiekty kubaturowe związane z obsługą ruchu kolejowego. Nie będą to jednak zmiany, które w znacznym stopniu wpłyną na inne postrzeganie krajobrazu, nawet w skali lokalnej (teren kolejowy zachowa swój ogólny charakter). Ponadto nastąpi remont istniejących obiektów kubaturowych co przyczyni się do poprawy estetyki dzięki polepszeniu stanu technicznego infrastruktury.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia wymagać będzie również remontów lub przebudowy istniejących obiektów inżynierskich, np. mostów i przepustów. Zmiana taka (odmalowanie, remont) będzie miała wpływ na odbiór i postrzeganie przestrzeni w skali lokalnej.

W ramach przebudowy LK 213 planowana jest dobudowa drugiego toru i mijanki usprawniające ruch na linii. Największe zmiany dotyczą przede wszystkim:

- odcinka ok. 15 km od Redy – Ciechocino po Puck, częściowo odcinek przebiega po krawędzi otuliny Nadmorskiego Parku Krajobrazowego,
- odcinka ok. 10 km od Swarzewa po Władysławowo Port, odcinek częściowo wchodzi w otulinę Nadmorskiego Parku Krajobrazowego a częściowo idzie po jego krawędzi.

Modernizacja linii kolejowej nr 213 wpłynie w nieznaczny sposób na kwestie krajobrazowe – linia biegnie w terenie w dużej mierze przekształconym, zabudowanym, nie przecina obszarowych form ochrony krajobrazu.

W ramach obecnie projektowanych prac, przewidywana jest elektryfikacja linii. W przestrzeni krajobrazowej pojawią się więc nowe odznaczające się elementy w postaci sieci trakcyjnej. Należy zaznaczyć, że na analizowanym odcinku występują znaczące dominanty krajobrazowe takie jak słupy energetyczne linii 110 kV i turbiny wiatrowe. Farma wiatrowa występuje na zachód od LK 213, a linie WN przecinają się z LK 213. Dodatkowo, na odbiór krajobrazu, w sposób pośredni, lecz istotny, wpłynie również znaczne zwiększenie ilości pociągów w sezonie turystycznym, w tym pociągi dalekobieżne.

Największą wartość krajobrazową ma oś widokowa z oraz na teren położony między Puckiem a Władysławowem. Obserwator skierowany w kierunku Półwyspu Helskiego nie obserwuje LK 213. Natomiast obserwator na południowej plaży Półwyspu Helskiego, przy dobrej widoczności, w pierwszym planie będzie widział istniejącą farmę wiatrową oraz słupy energetyczne na tle części lądowej. Na tym tle planowana do realizacji trakcja na LK213 nie będzie istotnym czynnikiem wpływającym na krajobraz okolic Zatoki Puckiej.

W ramach inwestycji planuje się także budowę ekranów akustycznych na długości ok. 3917 m w wariantcie wybranym do realizacji (ok. 13 % długości analizowanego odcinka LK213). Ekranu mogą zaburzać odbiór krajobrazu, zwłaszcza, że będą instalowane często w niewielkiej odległości od zabudowań. Dodatkowo będą stanowić nowy, sztuczny element w krajobrazie kulturowym, do którego lokalni mieszkańcy i turyści są silnie przywiązani.

Minimalizacja oddziaływania Inwestycji na krajobraz w fazie eksploatacji polegać będzie głównie na dbałości o powstałą infrastrukturę. Tut. organ nałożył warunek aby ekrany akustyczne obsadzić roślinami pnącymi w celu uzyskania efektu „zielonej ściany”.

Oddziaływania na dobra materialne

Potencjalne oddziaływanie na dobra materialne związane będzie z możliwością wykupu gruntów przez inwestora od właścicieli prywatnych, ze względu na fakt, że powierzchnia inwestycji zwiększa się o ok. 37 ha (w wariantcie preferowanym) w stosunku do aktualnej zajętości terenu kolejowego. Nowa zajętość terenu związana jest z pracami dotyczącymi budowy drugiego toru, przebudowy obiektów inżynierskich, budowy dróg technologicznych oraz przebudowy skrzyżowań. Na większości działek nastąpi geodezyjne wydzielenie ich części

i przyłączenie do obszaru kolejowego, natomiast część działek zostanie przyłączona w całości. Będzie to oznaczało zmianę ich dotychczasowej funkcji i sposobu użytkowania oraz trwałe włączenie do terenu kolejowego.

Wzdłuż analizowanej linii występują liczne ogrodzenia terenu, które w przypadku konieczności wywłaszczenia terenu będą podlegać rozbiórce. Z uwagi na kolizję z planowaną inwestycją (we wszystkich analizowanych wariantach inwestycyjnych) przewiduje się rozbiórkę budynku gospodarczego na terenie kolejowym (stacja Władysławowo Port) w km 28,090 oraz obiektu handlowego (typu hangar/namiet) na stacji Władysławowo w miejscu planowanego LCS w km 26,800.

Po zrealizowaniu przedsięwzięcia zwiększy się ruch kolejowy na analizowanej linii, przez co konieczna będzie instalacja zabezpieczeń akustycznych w formie ekranów akustycznych. Dzięki temu utrzymany zostanie klimat akustyczny w sąsiedztwie analizowanej linii kolejowej. W ramach planowanego przedsięwzięcia wykonana zostanie odcinkowa wymiana nawierzchni torowiska i lokalna wymiana gruntu, co wpłynie na zmniejszenie potencjalnych oddziaływań na dobra materialne związanych z drganiami. Ponadto nastąpi odtworzenie odwodnienia zapewniające prawidłowe jego funkcjonowanie i odprowadzenie nadmiaru wody. Tym samym zmniejszy się ryzyko powstania wychłapów, które są jedną z przyczyn występowania drgań podczas eksploatacji linii kolejowej.

Oddziaływanie na klimat

Organizacja ruchu na czas realizacji przedsięwzięcia ograniczy kumulowanie się oddziaływań emisji gazów cieplarnianych – w rejonie budowy pozostaną głównie maszyny budowlane, a ruch samochodów zostanie częściowo skierowany na inne ulice. Nieprawidłowo zaplanowane prace budowlane i nadmierne zużycie paliwa przez maszyny i urządzenia budowlane generować może dodatkowe emisje gazów cieplarnianych. Aktualnie dostępna technologia pozwala na wykonanie inwestycji z uwzględnieniem tych czynników.

Część LK 213 leży w zasięgu terenów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi od strony morza. Do tej pory nie są znane przypadki zalania torowiska. Obecnie nie należy się spodziewać nagłych powodzi w tym terenie. Należy za to mieć na uwadze, że w przyszłości w związku z systematycznym podnoszeniem poziomu morza torowisko LK 213 będzie coraz bardziej narażone na zalewania. W ramach planowanego przedsięwzięcia nie planuje się działań infrastrukturalnych podnoszących odporność infrastruktury kolejowej na ewentualne zalania od strony Morza.

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

Eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia pozytywnie wpłynie na klimat. Lokomotywy spalinowe będące emitorem zanieczyszczeń do powietrza m.in. gazu CO₂ zostaną zastąpione lokomotywami elektrycznymi. Analizowana inwestycja może stwarzać realną alternatywę dla ruchu samochodowego, zwłaszcza turystycznego, na odcinku Trójmiasto – Władysławowo Port. Szybsze połączenia kolejowe na tym szlaku mogą spowodować, że część pasażerów korzystać będzie z połączeń kolejowych a nie samochodowych na drodze wojewódzkiej nr 216.

Potencjalne oddziaływania skumulowane

Na etapie realizacji prac na linii kolejowej (oraz prac rozbiórkowych na etapie likwidacji) może dochodzić do kumulacji oddziaływań obiektów liniowych i punktowych zlokalizowanych w sąsiedztwie linii kolejowej z planowanym przedsięwzięciem w zakresie emisji hałasu, emisji substancji do powietrza oraz utrudnionej migracji zwierząt na odcinkach aktualnie realizowanych robót.

Negatywny wpływ na klimat akustyczny i jakość powietrza w rejonie terenu objętego planowanym przedsięwzięciem na etapie budowy/likwidacji będzie wynikał głównie z pracy środków transportu, maszyn budowlanych i ciężkiego sprzętu. Ponadto hałas i zanieczyszczenia powietrza będą okresowo emitowane w ciągu dróg dojazdowych do terenu budowy podczas samochodowego transportu materiałów budowlanych. Ponadto drogowy transport ciężarowy związany z realizacją przedsięwzięcia skumulowany z normalnym, regionalnym ruchem kołowym może przyczyniać się do zmniejszenia płynności ruchu na drogach oraz zwiększenia częstotliwości powstawania zatorów drogowych. Zjawisko to może się nasilać, szczególnie podczas wzmożonego ruchu drogowego w sezonie turystycznym. Dobra organizacja pracy, w tym odpowiednie rozplanowanie czasu dostaw materiałów na teren budowy znacznie ograniczy kumulację negatywnych oddziaływań. Uciążliwości związane z transportem materiałów ustaną wraz z zakończeniem prac.

Na etapie eksploatacji linii kolejowej nr 213 na odcinku Reda - Władysławowo Port może dochodzić do kumulacji oddziaływań w zakresie akustyki, głównie z przebiegającymi równoległe i krzyżującymi się z nią drogami klasy krajowej (DK 6) i wojewódzkiej (DW 216, DW 215) oraz innymi liniami kolejowymi (LK 202). Udział obiektów punktowych takich jak np. zakłady przemysłowe w kumulacji oddziaływań jest pomijalny w porównaniu ze skalą oddziaływań związanych ze szlakami infrastruktury transportowej. Z wniosków zawartych w raporcie oś wynika, iż linia kolejowa nie jest dominującym źródłem hałasu w przypadku uwzględnienia oddziaływania od ruchu samochodów. Zwiększone oddziaływanie akustyczne pochodzi przede wszystkim od dróg sąsiadujących z analizowaną inwestycją. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia analizowana linia kolejowa nr 213 posiadać będzie podwyższone parametry eksploatacyjne, nową nawierzchnię oraz podbudowy torów z ulepszonych materiałów. W ramach prac torowych, zbudowany będzie nowy tor bezстыkowy, którego zastosowanie eliminuje stukanie koła na łączeniu szyn. Elektryfikacja linii LK 213. spowoduje ograniczenie emisji do powietrza z przejeżdżających lokomotyw, gdyż lokomotywy spalinowe zostaną zastąpione lokomotywami elektrycznymi. Nie przewiduje się wygrozdzenia przedmiotowej linii kolejowej, nie będzie więc stanowić ona bariery dla migrujących zwierząt. Ponadto tutaj organ w warunkach do nin. decyzji zobligował Inwestora, aby prace budowlane, w tym rozbiórkowe, prowadzić etapowo, na krótkich odcinkach, w celu uniknięcia kumulacji oddziaływań oraz minimalizacji bariery migracyjnej zwierząt.

W wyniku realizacji przedsięwzięcia nastąpi poprawa bezpieczeństwa na istniejących przejazdach kolejowo-drogowych oraz poprawa płynności ruchu.

Analiza możliwych konfliktów społecznych związanych z przedsięwzięciem.

Realizacja Inwestycji niesie za sobą wiele pozytywnych aspektów z punktu widzenia oddziaływań społecznych:

- zwiększenie mobilności społeczności lokalnych,
- zwiększenie ilości połączeń,
- podniesienie komfortu podróży,
- polepszenie dostępności regionu dla turystyki, a co za tym idzie wzrost poziomu dochodów mieszkańców regionu,
- budowa nowych przystanków/stacji kolejowych – dostosowanie do istniejącej sieci osadniczej i infrastruktury wypoczynkowej,
- poprawy estetyki obiektów obsługi podróżnych, dostosowanie ich do wymogów bezpieczeństwa i potrzeb osób niepełnosprawnych.

Przede wszystkim nastąpi upłynnienie ruchu, co będzie miało znaczenie zwłaszcza w sezonie turystycznym, natomiast elektryfikacja linii przyczyni się do ograniczenia emisji do powietrza, co

poprawi jego stan w bezpośrednim sąsiedztwie linii. Należy podkreślić, że w ramach projektu nie przewiduje się likwidacji żadnego z istniejących przystanków osobowych/stacji kolejowych. Planuje się natomiast budowę nowych miejsc, w których będzie można wsiąść lub wysiąść z pociągu. Zakłada się, że wzbogacenie sieci przystanków będzie pozytywnie odebrane przez społeczeństwo.

Inwestycja będzie wymagała trwałego zajęcia nowych terenów poza istniejącym obszarem kolejowym. Ponadto potencjalne konflikty dotyczące przebudowy przedmiotowej linii kolejowej dotyczyć mogą zwiększonego poziomu hałasu na etapie budowy. Oddziaływania te będą jednak krótkotrwałe i o zasięgu lokalnym, przesuwającym się wraz z postępowaniem prac. Podczas eksploatacji pociągi poruszają się będą po torowisku o polepszonym stanie technicznym generującym mniejsze oddziaływania wibroakustyczne, jednakże pociągów będzie znacznie więcej niż obecnie.

Zgodnie z informacją w raporcie o oś, w ramach prowadzonych prac koncepcyjnych nad przedmiotową inwestycją, powzięto stanowisko przedstawicieli samorządu w Redzie, że Gmina nie akceptuje wariantu 4. Zdaniem Gminy, budowa nowego toru spowoduje konieczność wycinki starodrzewia w Alei Lipowej, która ujęta jest w ewidencji zabytków. Należy podkreślić, że proponowany wariant inwestycyjny nr 4 nie zakłada kompletnej likwidacji starodrzewia wzdłuż ul. Aleja Lipowa, lecz jedynie tych drzew, które znajdują się w najbliższej odległości względem istniejącego przebiegu linii kolejowej nr 213 (zachodnia część ul. Alei Lipowej). Wskazane drzewa nie stanowią pomnika przyrody. Ponadto, bliska odległość względem linii kolejowej nr 213 w myśl obowiązujących przepisów prawa, w nieodległej przyszłości mogą zostać zakwalifikowane do usunięcia w ramach prac utrzymaniowych.

W trakcie trwania procedury udziału społecznego dla przedmiotowego przedsięwzięcia obejmującego linię kolejową nr 213 na odcinku Reda - Władysławowo Port, do tej pory organu nie wpłynęły żadne uwagi od stron postępowania oraz społeczeństwa.

Likwidacja przedsięwzięcia

Nie przewiduje się likwidacji przedsięwzięcia. Z dużym prawdopodobieństwem można jednak założyć, że ewentualne oddziaływania w trakcie likwidacji byłyby porównywalne do etapu budowy. Można spodziewać się zwiększonego zapylenia powietrza podczas prowadzenia prac i ruchu maszyn, samochodów. Na etapie likwidacji mogą zdarzyć się sytuacje awaryjne, które potencjalnie mogłyby prowadzić do zanieczyszczenia wód podziemnych i powierzchniowych. Na etapie likwidacji będzie powstawała większa niż na etapie budowy ilość odpadów (choć z dużym prawdopodobieństwem część materiałów będzie mogła być powtórnie wykorzystana). W celu minimalizacji wpływu fazy likwidacji inwestycji na środowisko, prace rozbiórkowe powinny być monitorowane w zakresie przestrzegania zasad ochrony środowiska oraz prowadzenia dokumentacji zapewniającej kontrolę i inwentaryzację powstających odpadów. W przypadku przedmiotowych linii kolejowych, w dającej się określić perspektywie czasu nie zakłada się ich likwidacji, a raczej ewentualną modernizację czy rozbudowę.

Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej.

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

Podsumowując, należy stwierdzić, że przewozy kolejowe będą wykonywane w sposób bezpieczny dla środowiska, a ewentualne znaczące emisje zanieczyszczeń do powietrza, bądź

substancji szkodliwych do środowiska gruntowo - wodnego związane z awarią dotyczyć mogą jedynie katastrof kolejowych i swoim zakresem obejmą przede wszystkim okolice torowiska. W ograniczaniu skutków poważnej awarii szczególnie istotne znaczenie ma jak najszybsze podjęcie skutecznej akcji ratowniczej przez wyspecjalizowane służby.

Obszar ograniczonego użytkowania.

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

Oddziaływania transgraniczne.

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

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

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

Uwarunkowania i obowiązki określone w niniejszej decyzji nałożono w oparciu o wnioski i zalecenia przedstawionego raportu ooś oraz aneksu do raportu ooś. Uwarunkowania określone dla fazy realizacji przedsięwzięcia sformułowano mając na względzie m.in. obowiązki:

- zapewnienia oszczędnego korzystania z terenu w trakcie przygotowywania i realizacji inwestycji - art. 74 ust.1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jedn. Dz. U. z 2025 r. poz. 647 ze zm.), dalej Poś;
- uwzględniania ochrony środowiska na obszarze prowadzenia prac, a w szczególności ochrony gleby, zieleni, naturalnego ukształtowania terenu i stosunków wodnych - art. 75 ust. 1 Poś;
- wykorzystywanie i przekształcanie elementów przyrodniczych przy prowadzeniu prac budowlanych wyłącznie w takim zakresie, w jakim jest to konieczne w związku z realizacją konkretnej inwestycji art. 75 ust. 3 ustawy Poś;
- podejmowania działań mających na celu naprawienie wyrządzonych szkód, w szczególności przez kompensację przyrodniczą - art. 75 ust. 3 Poś;
- wykorzystywania surowców i materiałów, które zapobiegają powstawaniu odpadów lub pozwalają utrzymać na możliwie najniższym poziomie ich ilość, a także ograniczają negatywne oddziaływanie na środowisko lub zagrożenie życia lub zdrowia ludzi - art. 6 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (tekst jedn. Dz. U. z 2023 r. poz. 1587 ze zm.);
- postępowania z odpadami w sposób zgodny z zasadami gospodarowania odpadami, wymaganiami ochrony środowiska oraz planami gospodarki odpadami - art. 7 ustawy o odpadach).

Wymagania powyższe określono mając na względzie najbardziej istotne spośród zidentyfikowanych emisji, brak zarządzania którymi mógłby stanowić źródło negatywnego oddziaływania na środowisko, w tym zdrowie ludzi bądź, skrajnie, prowadzić do stanu

zagrożenia środowiska. Nałożone uwarunkowania obejmują zarówno działania o charakterze prewencyjnym, nadzorczym, jak i techniczne środki zarządzania emisjami. Uwarunkowania określone dla projektu budowlanego stanowią bezpośrednią wytyczną dla projektanta i mają na celu zapewnienie oszczędnego korzystania z zasobów środowiska, minimalizację emisji, odpowiednie zarządzanie emisjami albo realizację priorytetów lokalnej polityki ekologicznej.

U podstaw ww. wytycznych leżą m.in.:

- zasady prewencji, przezorności i ponoszenia kosztów oddziaływań na środowisko (art. 6 i 7 ustawy Poś);
- zakaz powodowania pogorszenia stanu środowiska w znacznych rozmiarach lub zagrożenia życia lub zdrowia ludzi - art. 141 ust. 2 Poś;
- nakaz dotrzymywania standardów jakości środowiska i standardów emisyjnych - art. 141 ust.1 i 144 ust.1 Poś;
- zakaz eksploatacji instalacji powodującej wprowadzanie gazów lub pyłów do powietrza, emisję hałasu oraz wytwarzanie pól elektromagnetycznych w stopniu skutkującym przekroczeniem standardów jakości środowiska poza terenem, do którego prowadzący instalację ma tytuł prawny - art. 144 ust. 2 Poś;
- nakaz stosowania paliw, surowców i materiałów eksploatacyjnych zapewniających ograniczanie ich negatywnego oddziaływania na środowisko, jak też podejmowania odpowiednich działań w przypadku powstania zakłóceń w procesach technologicznych i operacjach technicznych w celu ograniczenia ich skutków dla środowiska - art.146 Poś;
- zakaz podejmowania działań mogących, osobno lub w połączeniu z innymi działaniami, znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000 - art. 33 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody;
- obowiązek zapewnienia ochrony wód przed zanieczyszczeniem, w szczególności przez budowę i eksploatację urządzeń służących tej ochronie, a tam, gdzie jest to celowe, powtórne wykorzystanie oczyszczonych ścieków. Wybór miejsca i sposobu wykorzystania albo usuwania ścieków powinien minimalizować negatywne oddziaływania na środowisko - art.42 ust.1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (tekst jedn. Dz. U. z 2025 r. poz. 960).

Realizacja inwestycji na podstawie niniejszej decyzji, a także późniejsza eksploatacja obiektów powstałych w wyniku realizacji przedsięwzięcia, niezależnie od postanowień niniejszej decyzji, nie zwalnia inwestora z obowiązku zastosowania się do ww. przepisów oraz uzyskania wymaganych prawem zezwoleń, opinii i uzgodnień.

Jednocześnie tut. organ wskazuje, iż:

- podczas wykonywania robót ziemnych w pobliżu stanowisk archeologicznych należy wykazać się ostrożnością i przestrzegać art. 32 ust. 1 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (tekst jedn. Dz.U. z 2024 poz. 1292 ze zm.). cyt.: „*Kto, w trakcie prowadzenia robót budowlanych lub ziemnych, odkrył przedmiot, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem, jest obowiązany: 1) wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot; 2) zabezpieczyć, przy użyciu dostępnych środków, ten przedmiot i miejsce jego odkrycia; 3) niezwłocznie zawiadomić o tym właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków, a jeśli nie jest to możliwe, właściwego wójta (burmistrza, prezydenta miasta)*”;
- zgodnie z art. 122 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody cyt.: „*Kto dokona odkrycia kopalnych szczytków roślin lub zwierząt, jest obowiązany powiadomić o tym niezwłocznie regionalnego dyrektora ochrony środowiska, a jeżeli nie jest to możliwe - właściwego wójta, burmistrza albo prezydenta miasta. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta jest obowiązany przekazać niezwłocznie regionalnemu dyrektorowi ochrony*

środowiska zawiadomienie, o którym mowa w ust. 1. Jeżeli regionalny dyrektor ochrony środowiska ustali, że odkryte kopalne szczątki roślin lub zwierząt są cenne dla nauki, przekazuje je do muzeum lub placówki naukowej”.

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

W tym stanie należało orzec jak na wstępie.

Decyzja podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych

Podmiot występujący o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest zwolniony z opłaty skarbowej na podstawie art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (t.j. Dz.U. z 2025 r., poz. 1154)

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku

Anna Tchórzewska

POUCZENIE

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

Zgodnie z art. 127 a) Kpa w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie zastępuje zezwolenia wydanego w trybie art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Na ewentualne zniszczenie siedlisk gatunków, okazów gatunków, gniazd gatunków, ich płoszenie, należy uzyskać zezwolenie w trybie art. 56 ww. ustawy o ochronie przyrody.

Otrzymała:

1. Pan Wienczysław Szwindowski jako pełnomocnik PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Dyrekcyjna 2-4, 80-851 Gdańsk;
2. Strony postępowania poprzez zawiadomienie;
3. aa

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Pucku, ul. Żeromskiego 2, 84-100 Puck;
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowe Gospodarstwo Wodne WODY POLSKIE, ul. ks. Franciszka Rogaczewskiego 9/19, 80-804 Gdańsk.

Sporządziła: Justyna Powaczyńska, tel. 68 6836851

p.o. Zastępcy Naczelnika
Wydziału Ocen Oddziaływania na Środowisko

p.o. Naczelnika
Wydziału Ocen Oddziaływania na Środowisko

Agnieszka Jedraszek

GŁÓWNY SPECJALISTA
Justyna Powaczyńska

Ewa Szymarkowska



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W GDAŃSKU**

ZAŁĄCZNIK Nr 1 do decyzji nr RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.KB.JP.61

Wykaz działek, na których planowana jest realizacja przedsięwzięcia

Województwo	Powiat	Gmina	Obręb	Numer działki	TERYT
Pomorskie	Pucki	Puck	1	223	221103_1.0001.223
Pomorskie	Pucki	Puck	1	224	221103_1.0001.224
Pomorskie	Pucki	Puck	1	225/3	221103_1.0001.225/3
Pomorskie	Pucki	Puck	4	29/69	221103_1.0004.29/69
Pomorskie	Pucki	Puck	4	31/10	221103_1.0004.31/10
Pomorskie	Pucki	Puck	4	55/1	221103_1.0004.55/1
Pomorskie	Pucki	Puck	4	56/1	221103_1.0004.56/1
Pomorskie	Pucki	Puck	4	57/1	221103_1.0004.57/1
Pomorskie	Pucki	Puck	4	58/1	221103_1.0004.58/1
Pomorskie	Pucki	Puck	5	53/2	221103_1.0005.53/2
Pomorskie	Pucki	Puck	5	53/7	221103_1.0005.53/7
Pomorskie	Pucki	Puck	5	53/8	221103_1.0005.53/8
Pomorskie	Pucki	Puck	2.1	10/4	221103_1.0021.10/4
Pomorskie	Pucki	Puck	2.1	15	221103_1.0021.15
Pomorskie	Pucki	Puck	2.1	16	221103_1.0021.16
Pomorskie	Pucki	Puck	2.1	17/4	221103_1.0021.17/4
Pomorskie	Pucki	Puck	2.1	22/7	221103_1.0021.22/7
Pomorskie	Pucki	Puck	2.2	22/4	221103_1.0022.22/4
Pomorskie	Pucki	Puck	2.2	23/1	221103_1.0022.23/1
Pomorskie	Pucki	Puck	2.2	23/2	221103_1.0022.23/2
Pomorskie	Pucki	Puck	2.2	24/1	221103_1.0022.24/1
Pomorskie	Pucki	Puck	2.2	25/1	221103_1.0022.25/1
Pomorskie	Pucki	Puck	2.2	26	221103_1.0022.26
Pomorskie	Pucki	Puck	2.2	27/1	221103_1.0022.27/1
Pomorskie	Pucki	Puck	2.2	27/2	221103_1.0022.27/2
Pomorskie	Pucki	Puck	2.2	31	221103_1.0022.31
Pomorskie	Pucki	Puck	2.2	34/1	221103_1.0022.34/1
Pomorskie	Pucki	Puck	2.2	37/2	221103_1.0022.37/2
Pomorskie	Pucki	Puck	2.2	38	221103_1.0022.38
Pomorskie	Pucki	Puck	2.2	39	221103_1.0022.39
Pomorskie	Pucki	Puck	2.2	40/2	221103_1.0022.40/2
Pomorskie	Pucki	Puck	2.2	42	221103_1.0022.42
Pomorskie	Pucki	Puck	2.2	44	221103_1.0022.44
Pomorskie	Pucki	Puck	2.2	45	221103_1.0022.45
Pomorskie	Pucki	Puck	2.2	46	221103_1.0022.46
Pomorskie	Pucki	Puck	2.3	10	221103_1.0023.10
Pomorskie	Pucki	Puck	2.3	11/4	221103_1.0023.11/4
Pomorskie	Pucki	Puck	2.3	12	221103_1.0023.12
Pomorskie	Pucki	Puck	2.3	13	221103_1.0023.13

Województwo	Powiat	Gmina	Obręb	Numer działki	TERYT
Pomorskie	Pucki	Puck	2.3	14	221103_1.0023.14
Pomorskie	Pucki	Puck	2.3	15	221103_1.0023.15
Pomorskie	Pucki	Puck	2.3	159/1	221103_1.0023.159/1
Pomorskie	Pucki	Puck	2.3	159/2	221103_1.0023.159/2
Pomorskie	Pucki	Puck	2.3	16/2	221103_1.0023.16/2
Pomorskie	Pucki	Puck	2.3	160/1	221103_1.0023.160/1
Pomorskie	Pucki	Puck	2.3	160/5	221103_1.0023.160/5
Pomorskie	Pucki	Puck	2.3	160/6	221103_1.0023.160/6
Pomorskie	Pucki	Puck	2.3	160/7	221103_1.0023.160/7
Pomorskie	Pucki	Puck	2.3	161/8	221103_1.0023.161/8
Pomorskie	Pucki	Puck	2.3	17/3	221103_1.0023.17/3
Pomorskie	Pucki	Puck	2.3	19/2	221103_1.0023.19/2
Pomorskie	Pucki	Puck	2.3	2	221103_1.0023.2
Pomorskie	Pucki	Puck	2.3	20	221103_1.0023.20
Pomorskie	Pucki	Puck	2.3	3	221103_1.0023.3
Pomorskie	Pucki	Puck	2.3	368	221103_1.0023.368
Pomorskie	Pucki	Puck	2.4	13/3	221103_1.0024.13/3
Pomorskie	Pucki	Puck	2.4	13/4	221103_1.0024.13/4
Pomorskie	Pucki	Puck	2.4	13/5	221103_1.0024.13/5
Pomorskie	Pucki	Puck	2.4	15	221103_1.0024.15
Pomorskie	Pucki	Puck	2.4	16	221103_1.0024.16
Pomorskie	Pucki	Puck	2.4	17/2	221103_1.0024.17/2
Pomorskie	Pucki	Puck	2.4	18	221103_1.0024.18
Pomorskie	Pucki	Puck	2.4	19	221103_1.0024.19
Pomorskie	Pucki	Puck	2.4	240/1	221103_1.0024.240/1
Pomorskie	Pucki	Puck	2.4	240/2	221103_1.0024.240/2
Pomorskie	Pucki	Puck	2.4	241/2	221103_1.0024.241/2
Pomorskie	Pucki	Puck	2.4	241/4	221103_1.0024.241/4
Pomorskie	Pucki	Puck	2.4	242/1	221103_1.0024.242/1
Pomorskie	Pucki	Puck	2.4	244	221103_1.0024.244
Pomorskie	Pucki	Puck	2.4	245/1	221103_1.0024.245/1
Pomorskie	Pucki	Puck	2.4	245/2	221103_1.0024.245/2
Pomorskie	Pucki	Puck	2.4	246	221103_1.0024.246
Pomorskie	Pucki	Puck	2.4	248	221103_1.0024.248
Pomorskie	Pucki	Puck	2.4	257/1	221103_1.0024.257/1
Pomorskie	Pucki	Puck	2.4	269	221103_1.0024.269
Pomorskie	Pucki	Puck	2.4	270/1	221103_1.0024.270/1
Pomorskie	Pucki	Puck	2.4	270/11	221103_1.0024.270/11
Pomorskie	Pucki	Puck	2.4	270/12	221103_1.0024.270/12
Pomorskie	Pucki	Puck	2.4	270/3	221103_1.0024.270/3
Pomorskie	Pucki	Puck	2.4	270/4	221103_1.0024.270/4
Pomorskie	Pucki	Puck	2.4	270/5	221103_1.0024.270/5
Pomorskie	Pucki	Puck	2.4	270/6	221103_1.0024.270/6
Pomorskie	Pucki	Puck	2.4	270/7	221103_1.0024.270/7
Pomorskie	Pucki	Puck	2.4	270/9	221103_1.0024.270/9
Pomorskie	Pucki	Puck	2.4	271	221103_1.0024.271
Pomorskie	Pucki	Puck	2.4	272/1	221103_1.0024.272/1
Pomorskie	Pucki	Puck	2.4	272/2	221103_1.0024.272/2
Pomorskie	Pucki	Puck	2.4	273	221103_1.0024.273
Pomorskie	Pucki	Puck	2.4	36/2	221103_1.0024.36/2
Pomorskie	Pucki	Puck	2.4	37	221103_1.0024.37
Pomorskie	Pucki	Puck	2.4	404	221103_1.0024.404
Pomorskie	Pucki	Puck	2.4	406	221103_1.0024.406

Województwo	Powiat	Gmina	Obręb	Numer działki	TERYT
Pomorskie	Pucki	Puck	2.5	129/4	221103_1.0025.129/4
Pomorskie	Pucki	Puck	2.5	130	221103_1.0025.130
Pomorskie	Pucki	Puck	2.5	135/15	221103_1.0025.135/15
Pomorskie	Pucki	Puck	2.5	135/16	221103_1.0025.135/16
Pomorskie	Pucki	Puck	2.5	135/21	221103_1.0025.135/21
Pomorskie	Pucki	Puck	2.5	135/8	221103_1.0025.135/8
Pomorskie	Pucki	Puck	2.5	135/9	221103_1.0025.135/9
Pomorskie	Pucki	Puck	2.5	65	221103_1.0025.65
Pomorskie	Pucki	Puck	2.5	73/3	221103_1.0025.73/3
Pomorskie	Pucki	Puck	2.5	75/1	221103_1.0025.75/1
Pomorskie	Pucki	Puck	2.5	75/2	221103_1.0025.75/2
Pomorskie	Pucki	Puck	2.5	75/3	221103_1.0025.75/3
Pomorskie	Pucki	Puck	2.5	75/4	221103_1.0025.75/4
Pomorskie	Pucki	Puck	2.5	77	221103_1.0025.77
Pomorskie	Pucki	Puck	2.5	78/1	221103_1.0025.78/1
Pomorskie	Pucki	Puck	2.5	78/2	221103_1.0025.78/2
Pomorskie	Pucki	Puck	2.5	90/2	221103_1.0025.90/2
Pomorskie	Pucki	Puck	2.5	91/1	221103_1.0025.91/1
Pomorskie	Pucki	Puck	2.5	92	221103_1.0025.92
Pomorskie	Pucki	Puck	2.5	93	221103_1.0025.93
Pomorskie	Pucki	Puck	2.5	94	221103_1.0025.94
Pomorskie	Pucki	Puck	2.5	95	221103_1.0025.95
Pomorskie	Pucki	Puck	2.5	96/10	221103_1.0025.96/10
Pomorskie	Pucki	Puck	2.5	96/5	221103_1.0025.96/5
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 03	187	221104_4.0003.187
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 03	188/1	221104_4.0003.188/1
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 03	188/11	221104_4.0003.188/11
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 03	188/13	221104_4.0003.188/13
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 03	188/14	221104_4.0003.188/14
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 03	188/2	221104_4.0003.188/2
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 03	188/5	221104_4.0003.188/5
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 03	188/7	221104_4.0003.188/7
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 03	188/8	221104_4.0003.188/8
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 03	188/9	221104_4.0003.188/9
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 03	189/1	221104_4.0003.189/1
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 03	189/2	221104_4.0003.189/2
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 03	189/3	221104_4.0003.189/3
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 03	189/4	221104_4.0003.189/4
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 03	190/4	221104_4.0003.190/4
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 03	191	221104_4.0003.191
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 03	192/1	221104_4.0003.192/1
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 03	193/1	221104_4.0003.193/1
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 03	281/22	221104_4.0003.281/22
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 03	281/24	221104_4.0003.281/24
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 03	327/1	221104_4.0003.327/1
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 03	327/2	221104_4.0003.327/2
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 03	328/2	221104_4.0003.328/2
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 03	328/3	221104_4.0003.328/3
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 03	328/4	221104_4.0003.328/4
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 03	328/5	221104_4.0003.328/5
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 03	329	221104_4.0003.329
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 03	330/28	221104_4.0003.330/28
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 03	330/57	221104_4.0003.330/57

Województwo	Powiat	Gmina	Obręb	Numer działki	TERYT
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 03	341/1	221104_4.0003.341/1
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 03	341/10	221104_4.0003.341/10
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	100/1	221104_4.0004.100/1
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	100/2	221104_4.0004.100/2
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	101/1	221104_4.0004.101/1
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	101/2	221104_4.0004.101/2
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	101/3	221104_4.0004.101/3
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	102/1	221104_4.0004.102/1
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	102/2	221104_4.0004.102/2
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	102/3	221104_4.0004.102/3
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	105	221104_4.0004.105
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	106	221104_4.0004.106
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	107	221104_4.0004.107
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	108	221104_4.0004.108
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	111	221104_4.0004.111
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	112/2	221104_4.0004.112/2
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	114/2	221104_4.0004.114/2
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	119	221104_4.0004.119
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	190/1	221104_4.0004.190/1
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	250/12	221104_4.0004.250/12
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	250/13	221104_4.0004.250/13
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	250/14	221104_4.0004.250/14
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	250/15	221104_4.0004.250/15
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	250/16	221104_4.0004.250/16
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	250/17	221104_4.0004.250/17
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	250/18	221104_4.0004.250/18
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	255/10	221104_4.0004.255/10
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	256/10	221104_4.0004.256/10
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	256/11	221104_4.0004.256/11
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	256/12	221104_4.0004.256/12
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	257	221104_4.0004.257
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	259	221104_4.0004.259
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	261/4	221104_4.0004.261/4
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	307/1	221104_4.0004.307/1
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	308/1	221104_4.0004.308/1
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	330/11	221104_4.0004.330/11
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	330/2	221104_4.0004.330/2
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	331/2	221104_4.0004.331/2
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	331/6	221104_4.0004.331/6
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	332/2	221104_4.0004.332/2
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	332/5	221104_4.0004.332/5
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	332/8	221104_4.0004.332/8
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	344	221104_4.0004.344
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	345/2	221104_4.0004.345/2
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	345/3	221104_4.0004.345/3
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	345/4	221104_4.0004.345/4
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	348/5	221104_4.0004.348/5
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	349/2	221104_4.0004.349/2
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	349/3	221104_4.0004.349/3
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	350/3	221104_4.0004.350/3
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	443/1	221104_4.0004.443/1
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	443/2	221104_4.0004.443/2
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	460/4	221104_4.0004.460/4

Województwo	Powiat	Gmina	Obręb	Numer działki	TERYT
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	463	221104_4.0004.463
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	468	221104_4.0004.468
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	469/2	221104_4.0004.469/2
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	469/3	221104_4.0004.469/3
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	469/4	221104_4.0004.469/4
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	469/6	221104_4.0004.469/6
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	469/7	221104_4.0004.469/7
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	469/8	221104_4.0004.469/8
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	54/4	221104_4.0004.54/4
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	748	221104_4.0004.748
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	750	221104_4.0004.750
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	83/2	221104_4.0004.83/2
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	98	221104_4.0004.98
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 04	99/1	221104_4.0004.99/1
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 05	12	221104_4.0005.12
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 05	13	221104_4.0005.13
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 05	14	221104_4.0005.14
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 05	15/1	221104_4.0005.15/1
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 05	15/4	221104_4.0005.15/4
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 05	16/1	221104_4.0005.16/1
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 05	16/2	221104_4.0005.16/2
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 05	17	221104_4.0005.17
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 05	2/3	221104_4.0005.2/3
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 05	2/6	221104_4.0005.2/6
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 05	3/5	221104_4.0005.3/5
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 05	31/1	221104_4.0005.31/1
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 05	4	221104_4.0005.4
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 05	6/1	221104_4.0005.6/1
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 05	760	221104_4.0005.760
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 05	761	221104_4.0005.761
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 06	29/11	221104_4.0006.29/11
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 06	29/7	221104_4.0006.29/7
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 06	32/10	221104_4.0006.32/10
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 06	33/3	221104_4.0006.33/3
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 06	34/1	221104_4.0006.34/1
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 06	34/2	221104_4.0006.34/2
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 06	39/1	221104_4.0006.39/1
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 06	58	221104_4.0006.58
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 06	59	221104_4.0006.59
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 06	60/1	221104_4.0006.60/1
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 06	60/2	221104_4.0006.60/2
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 06	60/3	221104_4.0006.60/3
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 06	60/4	221104_4.0006.60/4
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 06	60/5	221104_4.0006.60/5
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 06	61/18	221104_4.0006.61/18
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 06	61/19	221104_4.0006.61/19
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 06	69/26	221104_4.0006.69/26
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 06	70/33	221104_4.0006.70/33
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 06	89	221104_4.0006.89
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 07	1	221104_4.0007.1
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 07	10	221104_4.0007.10
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 07	11/1	221104_4.0007.11/1
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 07	12	221104_4.0007.12

Województwo	Powiat	Gmina	Obręb	Numer działki	TERYT
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 07	13	221104_4.0007.13
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 07	162	221104_4.0007.162
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 07	17/2	221104_4.0007.17/2
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 07	18/14	221104_4.0007.18/14
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 07	18/18	221104_4.0007.18/18
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 07	18/21	221104_4.0007.18/21
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 07	34	221104_4.0007.34
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 07	38	221104_4.0007.38
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 07	39	221104_4.0007.39
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 07	4	221104_4.0007.4
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 07	40	221104_4.0007.40
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 07	43	221104_4.0007.43
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 07	44	221104_4.0007.44
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 07	45	221104_4.0007.45
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 07	5	221104_4.0007.5
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 07	58/10	221104_4.0007.58/10
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 07	86	221104_4.0007.86
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 07	87	221104_4.0007.87
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 07	89	221104_4.0007.89
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 07	90	221104_4.0007.90
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 07	91	221104_4.0007.91
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 08	105	221104_4.0008.105
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 08	29	221104_4.0008.29
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 08	34/11	221104_4.0008.34/11
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 08	34/13	221104_4.0008.34/13
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 08	35	221104_4.0008.35
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 08	38	221104_4.0008.38
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 08	40	221104_4.0008.40
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 08	41	221104_4.0008.41
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 08	42	221104_4.0008.42
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 08	43	221104_4.0008.43
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 08	44	221104_4.0008.44
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 08	45	221104_4.0008.45
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 08	46	221104_4.0008.46
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 08	56	221104_4.0008.56
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 08	57	221104_4.0008.57
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 08	60	221104_4.0008.60
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 08	61	221104_4.0008.61
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 08	62	221104_4.0008.62
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 08	63	221104_4.0008.63
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 08	65	221104_4.0008.65
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 10	3/1	221104_4.0010.3/1
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 10	4/1	221104_4.0010.4/1
Pomorskie	Pucki	Władysławowo	Władysławowo 10	54	221104_4.0010.54
Pomorskie	Pucki	Puck	Bładzikowo	1	221107_2.0001.1
Pomorskie	Pucki	Puck	Bładzikowo	10	221107_2.0001.10
Pomorskie	Pucki	Puck	Bładzikowo	11/5	221107_2.0001.11/5
Pomorskie	Pucki	Puck	Bładzikowo	13/4	221107_2.0001.13/4
Pomorskie	Pucki	Puck	Bładzikowo	13/7	221107_2.0001.13/7
Pomorskie	Pucki	Puck	Bładzikowo	13/8	221107_2.0001.13/8
Pomorskie	Pucki	Puck	Bładzikowo	2	221107_2.0001.2
Pomorskie	Pucki	Puck	Bładzikowo	3	221107_2.0001.3
Pomorskie	Pucki	Puck	Bładzikowo	323	221107_2.0001.323

Województwo	Powiat	Gmina	Obręb	Numer działki	TERYT
Pomorskie	Pucki	Puck	Bładzikowo	324/3	221107_2.0001.324/3
Pomorskie	Pucki	Puck	Bładzikowo	4	221107_2.0001.4
Pomorskie	Pucki	Puck	Bładzikowo	7	221107_2.0001.7
Pomorskie	Pucki	Puck	Bładzikowo	8	221107_2.0001.8
Pomorskie	Pucki	Puck	Bładzikowo	9	221107_2.0001.9
Pomorskie	Pucki	Puck	Brudzewo	202/45	221107_2.0002.AR_7.202/45
Pomorskie	Pucki	Puck	Brudzewo	202/7	221107_2.0002.AR_7.202/7
Pomorskie	Pucki	Puck	Brudzewo	204	221107_2.0002.AR_7.204
Pomorskie	Pucki	Puck	Brudzewo	208	221107_2.0002.AR_7.208
Pomorskie	Pucki	Puck	Brudzewo	209	221107_2.0002.AR_7.209
Pomorskie	Pucki	Puck	Brudzewo	214	221107_2.0002.AR_7.214
Pomorskie	Pucki	Puck	Brudzewo	215	221107_2.0002.AR_7.215
Pomorskie	Pucki	Puck	Brudzewo	216	221107_2.0002.AR_7.216
Pomorskie	Pucki	Puck	Brudzewo	217	221107_2.0002.AR_7.217
Pomorskie	Pucki	Puck	Brudzewo	218	221107_2.0002.AR_7.218
Pomorskie	Pucki	Puck	Brudzewo	219	221107_2.0002.AR_7.219
Pomorskie	Pucki	Puck	Brudzewo	220	221107_2.0002.AR_7.220
Pomorskie	Pucki	Puck	Brudzewo	221	221107_2.0002.AR_7.221
Pomorskie	Pucki	Puck	Brudzewo	222	221107_2.0002.AR_7.222
Pomorskie	Pucki	Puck	Brudzewo	223	221107_2.0002.AR_7.223
Pomorskie	Pucki	Puck	Brudzewo	224	221107_2.0002.AR_7.224
Pomorskie	Pucki	Puck	Brudzewo	225	221107_2.0002.AR_7.225
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdzewo	420/9	221107_2.0006.AR_1.420/9
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdzewo	428/2	221107_2.0006.AR_1.428/2
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdzewo	428/3	221107_2.0006.AR_1.428/3
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdzewo	432	221107_2.0006.AR_1.432
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdzewo	444	221107_2.0006.AR_1.444
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdzewo	454/5	221107_2.0006.AR_1.454/5
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdzewo	455/1	221107_2.0006.AR_1.455/1
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdzewo	456/1	221107_2.0006.AR_1.456/1
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdzewo	457/1	221107_2.0006.AR_1.457/1
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdzewo	459/1	221107_2.0006.AR_1.459/1
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdzewo	473/48	221107_2.0006.AR_1.473/48
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdzewo	473/50	221107_2.0006.AR_1.473/50
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdzewo	473/9	221107_2.0006.AR_1.473/9
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdzewo	474/1	221107_2.0006.AR_1.474/1
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdzewo	474/2	221107_2.0006.AR_1.474/2
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdzewo	474/3	221107_2.0006.AR_1.474/3
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdzewo	474/4	221107_2.0006.AR_1.474/4
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdzewo	474/6	221107_2.0006.AR_1.474/6
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdzewo	474/7	221107_2.0006.AR_1.474/7
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdzewo	474/9	221107_2.0006.AR_1.474/9
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdzewo	484	221107_2.0006.AR_1.484
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdzewo	485	221107_2.0006.AR_1.485
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdzewo	601	221107_2.0006.AR_1.601
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdzewo	615/21	221107_2.0006.AR_1.615/21
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdzewo	617/6	221107_2.0006.AR_1.617/6
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdzewo	618	221107_2.0006.AR_1.618
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdzewo	619	221107_2.0006.AR_1.619
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdzewo	632	221107_2.0006.AR_1.632

Województwo	Powiat	Gmina	Obręb	Numer działki	TERYT
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdżewo	633	221107_2.0006.AR_1.633
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdżewo	697	221107_2.0006.AR_1.697
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdżewo	698	221107_2.0006.AR_1.698
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdżewo	187/2	221107_2.0006.AR_2.187/2
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdżewo	431/1	221107_2.0006.AR_2.431/1
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdżewo	454/3	221107_2.0006.AR_2.454/3
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdżewo	539	221107_2.0006.AR_2.539
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdżewo	540	221107_2.0006.AR_2.540
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdżewo	541	221107_2.0006.AR_2.541
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdżewo	542/5	221107_2.0006.AR_2.542/5
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdżewo	559/5	221107_2.0006.AR_2.559/5
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdżewo	567/1	221107_2.0006.AR_2.567/1
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdżewo	567/2	221107_2.0006.AR_2.567/2
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdżewo	568	221107_2.0006.AR_2.568
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdżewo	569	221107_2.0006.AR_2.569
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdżewo	570	221107_2.0006.AR_2.570
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdżewo	571	221107_2.0006.AR_2.571
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdżewo	572/1	221107_2.0006.AR_2.572/1
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdżewo	575	221107_2.0006.AR_2.575
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdżewo	578/13	221107_2.0006.AR_2.578/13
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdżewo	578/21	221107_2.0006.AR_2.578/21
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdżewo	578/3	221107_2.0006.AR_2.578/3
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdżewo	578/4	221107_2.0006.AR_2.578/4
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdżewo	578/5	221107_2.0006.AR_2.578/5
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdżewo	578/7	221107_2.0006.AR_2.578/7
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdżewo	579	221107_2.0006.AR_2.579
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdżewo	580/34	221107_2.0006.AR_2.580/34
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdżewo	580/35	221107_2.0006.AR_2.580/35
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdżewo	580/36	221107_2.0006.AR_2.580/36
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdżewo	580/37	221107_2.0006.AR_2.580/37
Pomorskie	Pucki	Puck	Gnieźdżewo	580/38	221107_2.0006.AR_2.580/38
Pomorskie	Pucki	Puck	Mrzezino	129	221107_2.0012.AR_1.129
Pomorskie	Pucki	Puck	Mrzezino	141/24	221107_2.0012.AR_1.141/24
Pomorskie	Pucki	Puck	Mrzezino	162	221107_2.0012.AR_1.162
Pomorskie	Pucki	Puck	Mrzezino	182/1	221107_2.0012.AR_1.182/1
Pomorskie	Pucki	Puck	Mrzezino	212/33	221107_2.0012.AR_1.212/33
Pomorskie	Pucki	Puck	Mrzezino	212/34	221107_2.0012.AR_1.212/34
Pomorskie	Pucki	Puck	Mrzezino	212/46	221107_2.0012.AR_1.212/46
Pomorskie	Pucki	Puck	Mrzezino	257	221107_2.0012.AR_1.257
Pomorskie	Pucki	Puck	Mrzezino	417	221107_2.0012.AR_1.417
Pomorskie	Pucki	Puck	Mrzezino	418/1	221107_2.0012.AR_1.418/1
Pomorskie	Pucki	Puck	Mrzezino	424	221107_2.0012.AR_1.424
Pomorskie	Pucki	Puck	Mrzezino	425	221107_2.0012.AR_1.425
Pomorskie	Pucki	Puck	Mrzezino	427	221107_2.0012.AR_1.427
Pomorskie	Pucki	Puck	Mrzezino	428/2	221107_2.0012.AR_1.428/2
Pomorskie	Pucki	Puck	Mrzezino	428/3	221107_2.0012.AR_1.428/3

Województwo	Powiat	Gmina	Obręb	Numer działki	TERYT
Pomorskie	Pucki	Puck	Mrzezino	433	221107_2.0012.AR_1.433
Pomorskie	Pucki	Puck	Mrzezino	130/1	221107_2.0012.AR_2.130/1
Pomorskie	Pucki	Puck	Mrzezino	141/1	221107_2.0012.AR_2.141/1
Pomorskie	Pucki	Puck	Mrzezino	143/1	221107_2.0012.AR_2.143/1
Pomorskie	Pucki	Puck	Mrzezino	161/1	221107_2.0012.AR_2.161/1
Pomorskie	Pucki	Puck	Mrzezino	163	221107_2.0012.AR_2.163
Pomorskie	Pucki	Puck	Mrzezino	164	221107_2.0012.AR_2.164
Pomorskie	Pucki	Puck	Mrzezino	177/17	221107_2.0012.AR_3.177/17
Pomorskie	Pucki	Puck	Mrzezino	182/2	221107_2.0012.AR_3.182/2
Pomorskie	Pucki	Puck	Mrzezino	183/2	221107_2.0012.AR_3.183/2
Pomorskie	Pucki	Puck	Mrzezino	212/20	221107_2.0012.AR_3.212/20
Pomorskie	Pucki	Puck	Mrzezino	230	221107_2.0012.AR_3.230
Pomorskie	Pucki	Puck	Mrzezino	258	221107_2.0012.AR_3.258
Pomorskie	Pucki	Puck	Połchowo	100/10	221107_2.0014.100/10
Pomorskie	Pucki	Puck	Połchowo	101	221107_2.0014.101
Pomorskie	Pucki	Puck	Połchowo	126/19	221107_2.0014.126/19
Pomorskie	Pucki	Puck	Połchowo	134/8	221107_2.0014.134/8
Pomorskie	Pucki	Puck	Połchowo	135/12	221107_2.0014.135/12
Pomorskie	Pucki	Puck	Połchowo	135/30	221107_2.0014.135/30
Pomorskie	Pucki	Puck	Połchowo	135/32	221107_2.0014.135/32
Pomorskie	Pucki	Puck	Połchowo	135/6	221107_2.0014.135/6
Pomorskie	Pucki	Puck	Połchowo	136	221107_2.0014.136
Pomorskie	Pucki	Puck	Połchowo	137/1	221107_2.0014.137/1
Pomorskie	Pucki	Puck	Połchowo	137/2	221107_2.0014.137/2
Pomorskie	Pucki	Puck	Połchowo	138	221107_2.0014.138
Pomorskie	Pucki	Puck	Połchowo	139	221107_2.0014.139
Pomorskie	Pucki	Puck	Połchowo	161	221107_2.0014.161
Pomorskie	Pucki	Puck	Połchowo	164	221107_2.0014.164
Pomorskie	Pucki	Puck	Połchowo	165	221107_2.0014.165
Pomorskie	Pucki	Puck	Połchowo	165/3	221107_2.0014.165/3
Pomorskie	Pucki	Puck	Połchowo	165/4	221107_2.0014.165/4
Pomorskie	Pucki	Puck	Połchowo	165/5	221107_2.0014.165/5
Pomorskie	Pucki	Puck	Połchowo	165/6	221107_2.0014.165/6
Pomorskie	Pucki	Puck	Połchowo	228/2	221107_2.0014.228/2
Pomorskie	Pucki	Puck	Połchowo	229	221107_2.0014.229
Pomorskie	Pucki	Puck	Połchowo	230/1	221107_2.0014.230/1
Pomorskie	Pucki	Puck	Połchowo	230/2	221107_2.0014.230/2
Pomorskie	Pucki	Puck	Połchowo	230/3	221107_2.0014.230/3
Pomorskie	Pucki	Puck	Połchowo	230/4	221107_2.0014.230/4
Pomorskie	Pucki	Puck	Połchowo	230/5	221107_2.0014.230/5
Pomorskie	Pucki	Puck	Połchowo	249/3	221107_2.0014.249/3
Pomorskie	Pucki	Puck	Połchowo	249/6	221107_2.0014.249/6
Pomorskie	Pucki	Puck	Połchowo	249/7	221107_2.0014.249/7
Pomorskie	Pucki	Puck	Połchowo	250	221107_2.0014.250
Pomorskie	Pucki	Puck	Połchowo	280	221107_2.0014.280
Pomorskie	Pucki	Puck	Połchowo	99/1	221107_2.0014.99/1
Pomorskie	Pucki	Puck	Połchowo	99/53	221107_2.0014.99/53
Pomorskie	Pucki	Puck	Połchowo	99/56	221107_2.0014.99/56
Pomorskie	Pucki	Puck	Połczyno	670/1	221107_2.0015.AR_5.670/1
Pomorskie	Pucki	Puck	Połczyno	726/1	221107_2.0015.AR_5.726/1
Pomorskie	Pucki	Puck	Połczyno	727/1	221107_2.0015.AR_5.727/1
Pomorskie	Pucki	Puck	Połczyno	729/1	221107_2.0015.AR_5.729/1

Województwo	Powiat	Gmina	Obręb	Numer działki	TERYT
Pomorskie	Pucki	Puck	Smolno	109	221107_2.0019.AR_1.109
Pomorskie	Pucki	Puck	Smolno	256/2	221107_2.0019.AR_2.256/2
Pomorskie	Pucki	Puck	Smolno	259/4	221107_2.0019.AR_2.259/4
Pomorskie	Pucki	Puck	Smolno	263	221107_2.0019.AR_2.263
Pomorskie	Pucki	Puck	Smolno	264	221107_2.0019.AR_2.264
Pomorskie	Pucki	Puck	Smolno	270	221107_2.0019.AR_2.270
Pomorskie	Pucki	Puck	Smolno	271	221107_2.0019.AR_2.271
Pomorskie	Pucki	Puck	Smolno	276/1	221107_2.0019.AR_2.276/1
Pomorskie	Pucki	Puck	Smolno	277	221107_2.0019.AR_2.277
Pomorskie	Pucki	Puck	Smolno	286	221107_2.0019.AR_2.286
Pomorskie	Pucki	Puck	Smolno	355/1	221107_2.0019.AR_2.355/1
Pomorskie	Pucki	Puck	Smolno	355/13	221107_2.0019.AR_2.355/13
Pomorskie	Pucki	Puck	Smolno	355/14	221107_2.0019.AR_2.355/14
Pomorskie	Pucki	Puck	Smolno	355/15	221107_2.0019.AR_2.355/15
Pomorskie	Pucki	Puck	Smolno	355/2	221107_2.0019.AR_2.355/2
Pomorskie	Pucki	Puck	Smolno	355/3	221107_2.0019.AR_2.355/3
Pomorskie	Pucki	Puck	Smolno	355/40	221107_2.0019.AR_2.355/40
Pomorskie	Pucki	Puck	Smolno	355/41	221107_2.0019.AR_2.355/41
Pomorskie	Pucki	Puck	Smolno	355/42	221107_2.0019.AR_2.355/42
Pomorskie	Pucki	Puck	Smolno	355/5	221107_2.0019.AR_2.355/5
Pomorskie	Pucki	Puck	Smolno	355/54	221107_2.0019.AR_2.355/54
Pomorskie	Pucki	Puck	Smolno	355/55	221107_2.0019.AR_2.355/55
Pomorskie	Pucki	Puck	Smolno	355/56	221107_2.0019.AR_2.355/56
Pomorskie	Pucki	Puck	Smolno	355/57	221107_2.0019.AR_2.355/57
Pomorskie	Pucki	Puck	Smolno	355/58	221107_2.0019.AR_2.355/58
Pomorskie	Pucki	Puck	Smolno	355/59	221107_2.0019.AR_2.355/59
Pomorskie	Pucki	Puck	Smolno	355/6	221107_2.0019.AR_2.355/6
Pomorskie	Pucki	Puck	Smolno	356/1	221107_2.0019.AR_2.356/1
Pomorskie	Pucki	Puck	Smolno	356/2	221107_2.0019.AR_2.356/2
Pomorskie	Pucki	Puck	Smolno	369/24	221107_2.0019.AR_2.369/24
Pomorskie	Pucki	Puck	Smolno	370	221107_2.0019.AR_2.370
Pomorskie	Pucki	Puck	Smolno	389	221107_2.0019.AR_2.389
Pomorskie	Pucki	Puck	Smolno	390/23	221107_2.0019.AR_2.390/23
Pomorskie	Pucki	Puck	Smolno	390/26	221107_2.0019.AR_2.390/26
Pomorskie	Pucki	Puck	Smolno	390/28	221107_2.0019.AR_2.390/28
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	229	221107_2.0023.229
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	230/1	221107_2.0023.230/1
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	230/2	221107_2.0023.230/2
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	230/3	221107_2.0023.230/3
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	231	221107_2.0023.231
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	232	221107_2.0023.232
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	233	221107_2.0023.233
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	234	221107_2.0023.234

Województwo	Powiat	Gmina	Obręb	Numer działki	TERYT
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	249	221107_2.0023.249
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	250	221107_2.0023.250
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	266	221107_2.0023.266
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	267/16	221107_2.0023.267/16
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	267/8	221107_2.0023.267/8
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	269/3	221107_2.0023.269/3
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	270/1	221107_2.0023.270/1
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	270/2	221107_2.0023.270/2
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	272/1	221107_2.0023.272/1
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	273/10	221107_2.0023.273/10
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	273/8	221107_2.0023.273/8
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	273/9	221107_2.0023.273/9
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	298/2	221107_2.0023.298/2
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	299	221107_2.0023.299
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	301	221107_2.0023.301
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	302/1	221107_2.0023.302/1
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	302/2	221107_2.0023.302/2
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	302/3	221107_2.0023.302/3
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	311/4	221107_2.0023.311/4
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	311/8	221107_2.0023.311/8
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	313/6	221107_2.0023.313/6
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	353/3	221107_2.0023.353/3
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	354/2	221107_2.0023.354/2
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	354/3	221107_2.0023.354/3
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	355	221107_2.0023.355
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	356/2	221107_2.0023.356/2
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	356/3	221107_2.0023.356/3
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	356/5	221107_2.0023.356/5
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	356/6	221107_2.0023.356/6
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	357	221107_2.0023.357
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	358/1	221107_2.0023.358/1
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	358/2	221107_2.0023.358/2
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	359	221107_2.0023.359
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	363	221107_2.0023.363
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	364	221107_2.0023.364
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	368/1	221107_2.0023.368/1
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	368/2	221107_2.0023.368/2
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	369/4	221107_2.0023.369/4
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	369/6	221107_2.0023.369/6
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	377	221107_2.0023.377
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	378	221107_2.0023.378
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	379	221107_2.0023.379
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	380/1	221107_2.0023.380/1
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	380/2	221107_2.0023.380/2
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	380/3	221107_2.0023.380/3
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	381	221107_2.0023.381
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	383/7	221107_2.0023.383/7
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	385/5	221107_2.0023.385/5
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	387	221107_2.0023.387
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	388	221107_2.0023.388
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	389	221107_2.0023.389
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	391	221107_2.0023.391
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	400	221107_2.0023.400

Województwo	Powiat	Gmina	Obręb	Numer działki	TERYT
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	403	221107_2.0023.403
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	405	221107_2.0023.405
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	418	221107_2.0023.418
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	428	221107_2.0023.428
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	670/2	221107_2.0023.670/2
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	670/5	221107_2.0023.670/5
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	671	221107_2.0023.671
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	672	221107_2.0023.672
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	675	221107_2.0023.675
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	676	221107_2.0023.676
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	677	221107_2.0023.677
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	678	221107_2.0023.678
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	679	221107_2.0023.679
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	680	221107_2.0023.680
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	681	221107_2.0023.681
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	709	221107_2.0023.709
Pomorskie	Pucki	Puck	Swarzewo	710/5	221107_2.0023.710/5
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	10	221107_2.0026.AR_1.10
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	11	221107_2.0026.AR_1.11
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	12	221107_2.0026.AR_1.12
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	138	221107_2.0026.AR_1.138
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	27/1	221107_2.0026.AR_1.27/1
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	31	221107_2.0026.AR_1.31
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	32/4	221107_2.0026.AR_1.32/4
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	35/1	221107_2.0026.AR_1.35/1
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	35/3	221107_2.0026.AR_1.35/3
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	36	221107_2.0026.AR_1.36
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	37/1	221107_2.0026.AR_1.37/1
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	38	221107_2.0026.AR_1.38
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	39	221107_2.0026.AR_1.39
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	40	221107_2.0026.AR_1.40
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	41	221107_2.0026.AR_1.41
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	42	221107_2.0026.AR_1.42
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	43	221107_2.0026.AR_1.43
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	57	221107_2.0026.AR_1.57
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	677	221107_2.0026.AR_1.677
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	81/4	221107_2.0026.AR_1.81/4
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	83/2	221107_2.0026.AR_1.83/2
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	83/3	221107_2.0026.AR_1.83/3
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	86/1	221107_2.0026.AR_1.86/1
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	87	221107_2.0026.AR_1.87
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	92	221107_2.0026.AR_1.92
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	93	221107_2.0026.AR_1.93
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	187	221107_2.0026.AR_2.187
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	188	221107_2.0026.AR_2.188
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	193/6	221107_2.0026.AR_2.193/6
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	193/7	221107_2.0026.AR_2.193/7
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	194	221107_2.0026.AR_2.194
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	195	221107_2.0026.AR_2.195
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	196	221107_2.0026.AR_2.196
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	197	221107_2.0026.AR_2.197
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	198	221107_2.0026.AR_2.198
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	199	221107_2.0026.AR_2.199

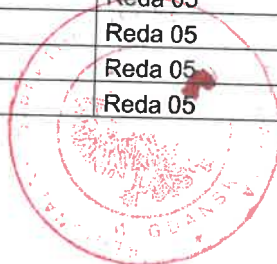
Województwo	Powiat	Gmina	Obręb	Numer działki	TERYT
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	200	221107_2.0026.AR_2.200
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	201	221107_2.0026.AR_2.201
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	202	221107_2.0026.AR_2.202
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	219/1	221107_2.0026.AR_2.219/1
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	219/2	221107_2.0026.AR_2.219/2
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	220	221107_2.0026.AR_2.220
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	221	221107_2.0026.AR_2.221
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	258	221107_2.0026.AR_2.258
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	335	221107_2.0026.AR_2.335
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	336	221107_2.0026.AR_2.336
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	349	221107_2.0026.AR_2.349
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	350	221107_2.0026.AR_2.350
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	351	221107_2.0026.AR_2.351
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	352/1	221107_2.0026.AR_2.352/1
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	356/4	221107_2.0026.AR_2.356/4
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	457	221107_2.0026.AR_2.457
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	479/1	221107_2.0026.AR_2.479/1
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	488/5	221107_2.0026.AR_2.488/5
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	87/1	221107_2.0026.AR_2.87/1
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	87/2	221107_2.0026.AR_2.87/2
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	87/4	221107_2.0026.AR_2.87/4
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	87/6	221107_2.0026.AR_2.87/6
Pomorskie	Pucki	Puck	Żelistrzewo	87/7	221107_2.0026.AR_2.87/7
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	139/1	221501_1.0001.139/1
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	139/2	221501_1.0001.139/2
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	143/8	221501_1.0001.143/8
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	170/6	221501_1.0001.170/6
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	170/7	221501_1.0001.170/7
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	221/3	221501_1.0001.221/3
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	242/3	221501_1.0001.242/3
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	242/7	221501_1.0001.242/7
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	242/8	221501_1.0001.242/8
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	242/9	221501_1.0001.242/9
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	243/1	221501_1.0001.243/1
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	243/2	221501_1.0001.243/2
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	244/1	221501_1.0001.244/1
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	244/2	221501_1.0001.244/2
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	246/2	221501_1.0001.246/2
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	247/1	221501_1.0001.247/1
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	247/2	221501_1.0001.247/2
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	247/3	221501_1.0001.247/3
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	248	221501_1.0001.248
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	249/10	221501_1.0001.249/10
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	249/11	221501_1.0001.249/11
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	249/6	221501_1.0001.249/6
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	249/8	221501_1.0001.249/8
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	249/9	221501_1.0001.249/9
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	250/1	221501_1.0001.250/1
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	250/2	221501_1.0001.250/2
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	251/3	221501_1.0001.251/3
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	251/4	221501_1.0001.251/4
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	252/2	221501_1.0001.252/2
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	253/2	221501_1.0001.253/2

Województwo	Powiat	Gmina	Obręb	Numer działki	TERYT
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	256/3	221501_1.0001.256/3
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	256/6	221501_1.0001.256/6
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	417/24	221501_1.0001.417/24
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	418/7	221501_1.0001.418/7
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	418/8	221501_1.0001.418/8
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	431/4	221501_1.0001.431/4
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	432	221501_1.0001.432
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	435/12	221501_1.0001.435/12
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	435/13	221501_1.0001.435/13
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	435/15	221501_1.0001.435/15
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	435/16	221501_1.0001.435/16
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	435/17	221501_1.0001.435/17
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	435/18	221501_1.0001.435/18
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	719/17	221501_1.0001.719/17
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	719/21	221501_1.0001.719/21
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	719/23	221501_1.0001.719/23
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	719/24	221501_1.0001.719/24
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	719/4	221501_1.0001.719/4
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	882	221501_1.0001.882
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 01	883	221501_1.0001.883
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	1228/31	221501_1.0002.1228/31
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	1228/32	221501_1.0002.1228/32
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	1228/33	221501_1.0002.1228/33
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	1228/4	221501_1.0002.1228/4
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	1297	221501_1.0002.1297
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	1359/1	221501_1.0002.1359/1
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	1359/2	221501_1.0002.1359/2
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	1364/22	221501_1.0002.1364/22
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	1364/23	221501_1.0002.1364/23
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	1376	221501_1.0002.1376
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	171/39	221501_1.0002.171/39
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	181	221501_1.0002.181
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	182/1	221501_1.0002.182/1
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	182/2	221501_1.0002.182/2
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	183	221501_1.0002.183
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	184/4	221501_1.0002.184/4
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	205/1	221501_1.0002.205/1
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	206/3	221501_1.0002.206/3
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	206/4	221501_1.0002.206/4
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	207/1	221501_1.0002.207/1
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	207/2	221501_1.0002.207/2
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	211/19	221501_1.0002.211/19
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	212	221501_1.0002.212
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	214	221501_1.0002.214
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	215	221501_1.0002.215
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	216/1	221501_1.0002.216/1
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	216/2	221501_1.0002.216/2
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	217/1	221501_1.0002.217/1
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	217/2	221501_1.0002.217/2
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	218/4	221501_1.0002.218/4
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	220/4	221501_1.0002.220/4
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	220/5	221501_1.0002.220/5
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	221/3	221501_1.0002.221/3

Województwo	Powiat	Gmina	Obręb	Numer działki	TERYT
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	221/4	221501_1.0002.221/4
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	225/27	221501_1.0002.225/27
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	245	221501_1.0002.245
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	246	221501_1.0002.246
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	260/2	221501_1.0002.260/2
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	261	221501_1.0002.261
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	520/2	221501_1.0002.520/2
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	520/5	221501_1.0002.520/5
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	521/2	221501_1.0002.521/2
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	521/3	221501_1.0002.521/3
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	522/2	221501_1.0002.522/2
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	522/3	221501_1.0002.522/3
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	523/3	221501_1.0002.523/3
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	523/4	221501_1.0002.523/4
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	524/8	221501_1.0002.524/8
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	524/9	221501_1.0002.524/9
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	525/13	221501_1.0002.525/13
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	525/44	221501_1.0002.525/44
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	525/57	221501_1.0002.525/57
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	535/30	221501_1.0002.535/30
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	535/34	221501_1.0002.535/34
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	536/1	221501_1.0002.536/1
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	536/15	221501_1.0002.536/15
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	536/16	221501_1.0002.536/16
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	537	221501_1.0002.537
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	538	221501_1.0002.538
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	539	221501_1.0002.539
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	540/4	221501_1.0002.540/4
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	550/1	221501_1.0002.550/1
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	554	221501_1.0002.554
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	555/117	221501_1.0002.555/117
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	603/2	221501_1.0002.603/2
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	604/3	221501_1.0002.604/3
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	605/23	221501_1.0002.605/23
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	605/24	221501_1.0002.605/24
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	606/23	221501_1.0002.606/23
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	606/24	221501_1.0002.606/24
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	607/10	221501_1.0002.607/10
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	607/11	221501_1.0002.607/11
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	607/12	221501_1.0002.607/12
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	607/13	221501_1.0002.607/13
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	607/7	221501_1.0002.607/7
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	607/8	221501_1.0002.607/8
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	607/9	221501_1.0002.607/9
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	608/13	221501_1.0002.608/13
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	609/9	221501_1.0002.609/9
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	610/9	221501_1.0002.610/9
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	611/9	221501_1.0002.611/9
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	612/8	221501_1.0002.612/8
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	613	221501_1.0002.613
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	622	221501_1.0002.622
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	624	221501_1.0002.624
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	625	221501_1.0002.625

Województwo	Powiat	Gmina	Obręb	Numer działki	TERYT
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	626	221501_1.0002.626
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	627	221501_1.0002.627
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	628	221501_1.0002.628
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	629	221501_1.0002.629
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	630	221501_1.0002.630
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	631	221501_1.0002.631
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	632	221501_1.0002.632
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	633/1	221501_1.0002.633/1
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 02	633/3	221501_1.0002.633/3
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	10/24	221501_1.0005.10/24
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	10/25	221501_1.0005.10/25
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	10/26	221501_1.0005.10/26
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	10/41	221501_1.0005.10/41
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	10/42	221501_1.0005.10/42
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	10/8	221501_1.0005.10/8
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	10/9	221501_1.0005.10/9
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	11	221501_1.0005.11
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	120/8	221501_1.0005.120/8
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	121/8	221501_1.0005.121/8
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	123/9	221501_1.0005.123/9
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	124/8	221501_1.0005.124/8
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	124/9	221501_1.0005.124/9
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	125/12	221501_1.0005.125/12
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	130/9	221501_1.0005.130/9
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	132/6	221501_1.0005.132/6
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	133/13	221501_1.0005.133/13
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	135/11	221501_1.0005.135/11
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	135/12	221501_1.0005.135/12
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	135/16	221501_1.0005.135/16
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	136/10	221501_1.0005.136/10
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	136/11	221501_1.0005.136/11
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	136/12	221501_1.0005.136/12
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	137/10	221501_1.0005.137/10
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	137/11	221501_1.0005.137/11
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	137/12	221501_1.0005.137/12
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	138/10	221501_1.0005.138/10
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	138/13	221501_1.0005.138/13
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	139/2	221501_1.0005.139/2
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	141	221501_1.0005.141
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	142	221501_1.0005.142
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	146	221501_1.0005.146
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	20/1	221501_1.0005.20/1
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	20/2	221501_1.0005.20/2
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	21	221501_1.0005.21
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	28	221501_1.0005.28
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	29	221501_1.0005.29
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	30	221501_1.0005.30
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	31	221501_1.0005.31
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	329/2	221501_1.0005.329/2
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	33	221501_1.0005.33
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	34/1	221501_1.0005.34/1
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	34/2	221501_1.0005.34/2
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	35	221501_1.0005.35

Województwo	Powiat	Gmina	Obręb	Numer działki	TERYT
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	8	221501 1.0005.8
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	9/11	221501 1.0005.9/11
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	9/12	221501 1.0005.9/12
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	9/15	221501 1.0005.9/15
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	9/2	221501 1.0005.9/2
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	9/3	221501 1.0005.9/3
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	9/5	221501 1.0005.9/5
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	9/6	221501 1.0005.9/6
Pomorskie	Wejherowski	Reda	Reda 05	9/8	221501 1.0005.9/8



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku

Anna Tchórzewska

GŁÓWNY SPECJALISTA
SPECJALISTA

Justyna Powaczyńska
Jaczynska

p.o. Zastępcy Naczelnika
Wydziału Ochrony Środowiska

Ewa Cymerkowska

p.o. Naczelnika
Wydziału Ochrony Środowiska

Agnieszka Wędraszek



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU

ZAŁĄCZNIK Nr 2

do decyzji nr RDOŚ-Gd-WOO.420.56.2021.KB.JP.61

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Inwestycja pn.: „**Poprawa przepustowości na linii nr 213 Reda-Hel – odcinek 1 Reda - Władysławowo Port**” obejmuje istniejącą linię kolejową nr 213 na odcinku od stacji Reda do stacji Władysławowo Port położonym w województwie pomorskim. Linia kolejowa nr 213 przebiega przez następujące miejscowości: Reda, Ciechocino, Rekowo Dolne, Mrzezino, Żelistrzewo, Puck, Gnieźdzewo i Władysławowo. Łączna długość analizowanego odcinka linii kolejowej to prawie 29,5 km.

Inwestycja obejmuje m.in. elektryfikację linii na całej długości, modernizację nawierzchni na wybranych odcinkach z pracami podtorzowymi, budowę mijanek, przystanków osobowych i dodatkowych peronów, budowę odwodnienia, remont, przebudowę lub budowę nowych obiektów inżynierskich takich jak mosty, wiadukty (m. Puck i Władysławowo), przepusty i przejścia pod torami w m. Władysławowo oraz poprawę bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych.

Inwestycja nie przewiduje zmiany przebiegu linii kolejowej.

Analizowany odcinek linii kolejowej wraz z łącznicami położony jest na terenie następujących gmin: Reda, Puck, Miasto Puck i Władysławowo.

Bezpośrednimi celami realizowanego projektu są:

- zwiększenie dostępności przestrzennej i czasowej transportu kolejowego,
- poprawa niezawodności, wydajności i efektywności transportu kolejowego – zwiększenie przepustowości punktualności realizowanych połączeń,
- skrócenie czasu jazdy,
- przejście ruchu pasażerskiego przez transport kolejowy z gałęzi transportu mniej przyjaznych dla środowiska (przede wszystkim transportu drogowego),
- poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego i bezpieczeństwa osobistego podróżnych,
- podwyższenie komfortu podróżowania,
- racjonalizacja kosztów eksploatacji i utrzymania zarządzanej infrastruktury oraz ograniczenie dewastacji infrastruktury kolejowej,
- umożliwienie równego, niedyskryminowanego dostępu do infrastruktury kolejowej pasażerom o ograniczonej możliwości poruszania się,
- zmniejszenie oddziaływania transportu na środowisko,
- polepszenie warunków konstrukcji rozkładów jazdy.

Przedstawione powyżej cele projektu zostaną osiągnięte poprzez:

- korektę geometrii układu torowego,
- budowę na wybranych odcinkach drugiego toru oraz budowę dodatkowych mijanek na LK 213,

- poprawę stanu technicznego infrastruktury,
- osiągnięcie parametrów technicznych wymaganych regulacjami: Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności, innymi przepisami UE, przepisami krajowymi, stosowanymi normami oraz przepisami wewnętrznymi PKP PLK S.A.,
- eliminację braków w wyposażeniu infrastruktury kolejowej, które obecnie uniemożliwiają jej wykorzystanie w należytym stopniu,
- zwiększenie efektywności systemu sterowania ruchem kolejowym na linii objętej projektem,
- budowę lub modernizację systemów zasilania i sieci trakcyjnej,
- wyposażenie przejazdów kolejowo – drogowych w nowoczesne urządzenia zabezpieczenia ruchu,
- zastosowanie rozwiązań, systemów i technologii umożliwiających i ułatwiających korzystanie z infrastruktury osobom o ograniczonej możliwości poruszania się.

Inwestycja realizowana będzie wg. Wariantu W4 (wariant modernizacyjny), który zakłada poprawę przepustowości i dostępności linii kolejowej nr 213 poprzez modernizację nawierzchni na wybranych odcinkach, elektryfikację oraz dobudowę drugiego toru między posterunkami Reda Ciechocino i Puck, Swarzewo i Władysławowo Port. Łączna długość odcinków dwutorowych kształtuje się na poziomie 27,67 km. Wariant zakłada również budowę stacji Władysławowo Port oraz budowę nowej infrastruktury do obsługi pasażerów w następujących lokalizacjach: Reda Ciechocino, Smolno i Władysławowo Południe. Łącznie przewidziano budowę 1 nowej stacji oraz 3 nowych przystanków osobowych. Zakładana prędkość konstrukcyjna wynosi 120 km/h, nacisk osi na tor – 196 kN. W ramach W4 przewidziano również modernizację nawierzchni na wytypowanych lokalizacjach, oraz budowę torów postojowych na stacji Władysławowo Port (do obsługi składów kończących bieg we Władysławowie). Dla obiektów objętych remontem założono, że obiekty stalowe zostaną zabezpieczone antykorozyjnie w zakresie konstrukcji stalowej. Na pozostałych obiektach - brak prac. W ramach W4 przewidziano również remont przepustów istniejących, będących w stanie dostatecznym, spełniających w pełni przepisy pod względem nośności i skrajni oraz parametrów technicznych. Zakłada się również przebudowę obiektów w celu dostosowania ich do nośności wg modelu obciążeń z PN-EN 1991-2 Eurokod 1. W ramach wariantu nr 4 przyjęto także likwidację obiektów, które w związku ze zmianami terenowymi straciły swoją funkcję. Ponadto zaprojektowano budowę wiaduktów: kolejowego i drogowego w celu likwidacji najbardziej obciążonych przejazdów kolejowo-drogowych: w Pucku w km 16+600 (wiadukt kolejowy); we Władysławowie w km 26+370 (wiadukt drogowy).

Część planowanej inwestycji znajduje się w granicach Obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032.

W odległości do 5 km znajdują się także następujące obszary Natura 2000:

- ok. 0,01 km na wschód obszar Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005,
- ok. 0,50 km na zachód obszar Natura 2000 Puszcza Darżlubska PLB220007,
- ok. 0,50 km na zachód obszar Natura 2000 Kaszubskie Klify PLH220072,
- ok. 1,60 km na zachód obszar Natura 2000 Bezlist koło Gniewowa PLH220102,
- ok. 4,20 km na północ Natura 2000 Przybrzeżne Wody Bałtyku PLB990002.

Z przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko, w tym w trybie art. 6.3 Dyrektywy Siedliskowej wynika, że planowana do realizacji inwestycja nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na przedmioty ochrony oraz integralność obszarów Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032, Zatoka Pucka PLB220005, Puszcza Darżlubska PLB220007,

Kaszubskie Klify PLH220072, Bezlist koło Gniewowa PLH220102 i Przybrzeżne Wody Bałtyku PLB990002. Nie ma również podstaw przypuszczać, aby realizacja wnioskowanego przedsięwzięcia mogła spowodować utratę lub fragmentację siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków, dla których zaprojektowano ww. obszary Natura 2000. W opinii tut. organu wskazane dla poszczególnych obszarów Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032, Zatoka Pucka PLB220005, Puszcza Darżłubska PLB220007, Kaszubskie Klify PLH220072, Bezlist koło Gniewowa PLH220102 i Przybrzeżne Wody Bałtyku PLB990002 cele oraz tymczasowe cele ochrony dla siedlisk przyrodniczych, siedlisk gatunków i gatunków stanowiących przedmioty ochrony w tych obszarach zostaną zachowane, a realizacja wnioskowanej inwestycji, przy zachowaniu warunków niniejszego uzgodnienia, nie spowoduje zagrożenia dla ww. przedmiotów ochrony tych obszarów.

Inne, najbliższej położone obszary chronione w zasięgu oddziaływania inwestycji to:

Nazwa	Odległość linii	od	Kilometraż	Długość przecięcia [m]	Strona linii
Nadmorski Park Krajobrazowy	100 m		27+300 do 27+600	-	L
Otulina Nadmorskiego Parku Krajobrazowego	0 m		8+700 do 10+600	-	P
	0-200 m		13+200 do 17+000	-	P
	przecięcie		17+00 do 22+400	5400	-
	0		22+500 do 25+600	-	P
	przecięcie		25+600 do 28+700	3100	-
Trójmiejski Park Krajobrazowy	130 -200 m		-0+749 do 0+200	-	L
Rezerwat przyrody „Słone Łąki”	150 m		28+700	-	P
Otulina rezerwatu przyrody „Słone Łąki”	110 m		28+700		P
Rezerwat przyrody „Dolina Chłapowska”	2200 m		28+700	-	L
Rezerwat przyrody „Beka”	2500 - 4000 m		6+000 do 13+100	-	L
Otulina rezerwatu przyrody „Beka”	1100 – 5600 m		4+400 do 14+200		P
Otulina rezerwatu przyrody „Przylądek Rozewski”	4900 m		26+800 do 27+100		P
Obszar Chronionego Krajobrazu Puszczy Darżłubskiej	10- 450 m		1+500 do 4+700	-	L
Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Rzeki Płutnicy	przecięcie		17+625 do 18+030 18+750 do 18+900	650	L

Wdrożenie na etapie realizacji inwestycji działań minimalizujących oraz rozwiązań projektowych zminimalizuje wpływ planowanego przedsięwzięcia na poszczególne komponenty środowiska przyrodniczego, w tym na gatunki objęte ochroną gatunkową.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdansk

Anna Tchórzewska

GLÓWNY SPECJALISTA

Justyna Powaczynska

p.o. Zastępcy Naczelnika
Wydziału Ocen Oddziaływania na Środowisko

Ewa Szymarkowska

p.o. Naczelnika
Wydziału Ocen Oddziaływania na Środowisko

Agnieszka Jedraszek