

stanowiska zlokalizowane są przy krawędziach wyścigowicy i na stokach Kąpy Oksywskiej, sporadycznie na rzeźniami i terenach leśno podmokłych. Najstarszym zabytkiem konserwatorskim jest okazywki kościół p. w. Michała Anioła z XVI-XVII w. wraz z otaczającym go cmentarzem. Ochroną konserwatorską objęty jest także, położony w centrum Gdyni zespół urbanistyczny Kamiennej Góry, dom A. Abrahama, budynek Sądu Rejonowego, Budynek Narodowego Banku Polskiego wraz z ogrodem i ogrodzeniem, Dworzec Miejski, Dom Zeglarski Morskiego i zespół Wyższej Szkoły Morskiej. Ochroną konserwatorską objęta jest także zabudowa Rewy. Do obiektów prawnie chronionych zalicza się też zabytki architektury technicznej: elewator zbożowy i chłodnię w porcie.

W trakcie realizacji bądź eksploatacji inwestycji nie będą wykorzystywane nieodnawialne lub ograniczone zasoby środowiska.

Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo położony jest w sąsiedztwie obszarów podlegających ochronie na mocy ustawy o ochronie przyrody. Są to rezerwy oraz obszary sieci Natura 2000: obszar specjalnej ochrony ptaków Zatoka Pucka (PLB 230005) oraz specjalny obszar ochrony siedlisk Zatoka Pucka i Półwysep Helski (PLH 230032). W strefie wybrzeża Zatoki Puckiej znajdują się 3 rezerwy przyrody, w których licznie gromadzą się ptaki wodne:

- „Miechelskie Łąki” – rezerwat ornitologiczno-florystyczny, położony w odległości około 2,6 km na północ od miejsca planowanej inwestycji,
- „Beka” – rezerwat ornitologiczny, położony w odległości około 6,1 km na północny zachód od miejsca planowanej inwestycji,
- „Ślone Łąki” – rezerwat florystyczny, położony w odległości około 22,5 km na północ od miejsca planowanej inwestycji.

Także trasy dojazdowe i pociągowe prowadzą nad ww. obszarami chronionymi.

Dokumenty strategiczne i urbanistyczne wykonane w skali kraju, województwa oraz gmin wskazują na wagę lotniska, które może obsługiwać tereny Pomorza i okolicznych województw. Zgodnie z dokumentami lotnisko Gdynia-Kosakowo w przyszłości ma stać się lotniskiem komplementarnym dla Portu Lotniczego Gdańsk oraz jednym z kluczowych elementów infrastruktury komunikacyjnej województwa pomorskiego. Z uwagi na swoją historię lotnisko stanowiło obszar specjalnej zamknięty. I jako takie traktowane jest we wszystkich dokumentach urbanistycznych.

Przewiduje się, że lotnisko Gdynia-Kosakowo będzie wykorzystywane przez małe samoloty general aviation oraz samoloty takich linii pasażerskich, czartery i loty cargo. Założono 3 warianty rozwoju lotniska: minimalny, optymalny i maksymalny. Wariant minimalny zakłada użytkowanie lotniska wyłącznie przez małe samoloty general aviation. Jako najkorzystniejszy wybrano wariant optymalny (bazowy, central), który zakłada, że docelowo w 2030 roku Lotnisko Gdynia-Kosakowo będzie obsługiwało około 1,3 mln pasażerów rocznie, 560 Mg towarów oraz 23500 operacji lotniczych ogólnego. Dołowna liczba ogółu operacji lotniczych startów i lądowań nie przekroczy 80. Przewiduje się, że natężenie ruchu lotniczego rozkładać się będzie głównie w dzień i w godzinach wieczornych. Wariant maksymalny zakłada dynamiczny rozwój lotniska i obsługę nawet 6 mln pasażerów rocznie.

Zakłada się wykorzystanie istniejącej infrastruktury lotniskowej, w tym m.in. pasa startowego, systemu ILS, windy kontrol lotów oraz urządzeń nawigacyjnych. Nie przewiduje się zmiany kontury powietrznych startów i lądowań, zmodyfikowane zostaną jedynie profile startów i lądowań.

Lotnisko zostanie połączone z centrum Gdyni nowymi powiązaniami drogowo-kolejowymi. W pierwszym etapie budowy lotniska planuje się połączenie lotniska z terenem miejskim za pomocą ulicy jednojezdniowej, dwukierunkowej z kierunku Trasy Kwiatkowskiego. W drugim etapie planuje się budowę drugiej jezdni, a w trzecim etapie połączenie lotniska koleją metropolitalną.

W ramach prac przygotowawczych inwestycji wykonano szereg analiz z zakresu oddziaływania na poszczególne komponenty środowiska oraz komfort życia ludzi. Analizy wykonano dla przedstawionych wariantów i horyzontów czasowych: 2012, 2020 i 2030 roku. Ze względu na prowadzenie inwestycji w krótkim okresie czasu oraz położenie z dala od siedlisk ludzkich prace związane z budową nie powinny być uciążliwe dla środowiska.