



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU

RDOŚ-Gd-WOO.420.98.2025.AKL.11
e-doręczenie

Gdańsk, dnia 01.07.2026 r.

DECYZJA

Na podstawie:

- art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2 oraz art. 84 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jedn. Dz. U. 2026 r., poz. 670), dalej ustawa ooś,
- § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z §3 ust. 1 pkt 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.),
- art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz. U. z 2025 r. poz. 1691),

po rozpatrzeniu wniosku Inwestorów: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Zarządu Województwa Pomorskiego, reprezentowanych przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku, działający przez Pełnomocnika: Pana Jarosława Trzcieskiego, pismo z dnia 22.12.2025 r. (wpływ 22.12.2025 r.), uzupełniony w dniu 12.02.2026 r., działając w oparciu o:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia – zespół autorów pod kierownictwem mgr Tomasza Pakuły, Nadarzyn, grudzień 2025 r., zwana dalej „KIP”;
- opinię Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Gdańsku, znak: G.RZŚ.4130.2.21.2026.MBC.1 z dnia 18.05.2026 r.;

orzekam

- 1. Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa skrzyżowania dr. woj. nr 221 z linią kolejową nr 229 w Sierakowicach”, planowanego do realizacji na terenie działek nr: 345/2, 340/3, 336/5, 336/3, 636, 346/2, 893/2, 892/2, 721/3, 704, 892/1, 756/3, 756/1, 721/2, 705/2, 755/6, 747/3, 703/1, 706/1, 706/2, 1410/2– obręb 0013 Sierakowice, gmina Sierakowice, powiat kartuski, województwo pomorskie;**
- 2. Określić dla przedmiotowego przedsięwzięcia istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich na etapie realizacji inwestycji:**
 - a) uciążliwość akustyczną, związaną z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia w sąsiedztwie terenów chronionych akustycznie, minimalizować poprzez prowadzenie prac budowlanych w porze dziennej (6-22), z wyłączeniem okresów budowy gdzie z technologicznego bądź organizacyjnego punktu widzenia wymagana jest ciągłość prowadzenia prac (np.układanie asfaltu),

- b) dostosować przewidywane godziny wzmożonego ruchu samochodowego związanego z transportem materiałów budowlanych i innych materiałów i towarów związanych z budową do bieżących warunków drogowych na trasie dojazdowej, tak aby nie powodować dodatkowych utrudnień dla innych użytkowników drogi działających w otoczeniu inwestycji,
- c) zaplanować i wdrożyć system dojazdu pojazdów na teren budowy w taki sposób, aby ograniczyć do minimum powstawanie sytuacji wymuszonych przestojów i zatorów na drogach dojazdowych do placów budów;
- d) zaplecze budowy oraz bazy materiałowo sprzętowe lokalizować w pierwszej kolejności na terenach kolejowych, przekształconych antropogenicznie, stosując zasadę minimalizacji zajęcia terenu,
- e) przy wyznaczaniu terenów pod zaplecze budowy, bazę materiałowo-sprzętową, miejsca składowania odpadów i materiałów z rozbiórki oraz miejsca deponowania mas ziemnych, wykluczyć ich lokalizacje:
 - w miejscach zatorfionych obniżzeń, w obszarach podmokłych, w dolinach cieków i systemów melioracyjnych;
 - w odległości do 20 m od zbiorników wodnych oraz rowów i potoku;
 - w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej;
 - w miejscach występowania gatunków roślin, grzybów i zwierząt objętych ochroną gatunkową na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz. U z 2026 r. poz. 13 ze zm.) oraz siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. 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 (tekst jedn. Dz. U. z 2014 r., poz. 1713),
- f) zaplecze budowy zorganizować w sposób eliminujący zagrożenie przedostania się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego, poprzez:
 - wykorzystywanie istniejących miejsc o powierzchni utwardzonej;
 - uszczelnienie nawierzchni placów składowych materiałów sypkich, placów postojowych dla maszyn i środków transportu, oraz parkingów dla pracowników;
 - zabezpieczenie przed spływami poprzez zakrycie materiałów budowlanych takich jak żwir, kruszec, cement itp.;
 - prowadzenie konserwacji i naprawy maszyn pracujących na placu budowy na terenach specjalnie do tego przygotowanych – na uszczelnionym podłożu;
- g) bazy materiałowe, miejsca składowania odpadów oraz parkingi sprzętu i maszyn zabezpieczyć poprzez ich utwardzenie i uszczelnienie oraz zapewnić dostępność sorbentów, właściwych w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych,
- h) warstwę gleby zdjętą z pasa robót budowlanych, zdeponować, zabezpieczyć i po zakończeniu prac ponownie wykorzystać,
- i) wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia; dopuszcza się prowadzenie prac w ww. okresie, jednak musi być to poprzedzone wizją terenową, wykonaną przez specjalistę ornitologa stwierdzającą brak występowania na przedmiotowych drzewach lęgów ptaków, co powinno być udokumentowane właściwym wpisem w dokumentacji, np. wpisem do protokołu z nadzoru przyrodniczego,
- j) wycinkę drzew, ze względu na możliwość występowania pachnicy *Osmoderma sp.* i innych gatunków związanych z próchnowiskami, prowadzić pod nadzorem przyrodniczym,
- k) drzewa i krzewy niepodlegające usunięciu, a pozostające w zasięgu prac, zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed:

- możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzew na podkładzie z rur drenarskich lub mat słomianych pokrywających powierzchnię drzewa pod odeskowaniem;
 - fizycznym uszkodzeniem krzewów, np. poprzez wygradzenie obszaru występowania krzewów np. taśmą;
 - przesuszeniem bryły korzeniowej, np. poprzez zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów;
 - mechanicznym uszkodzeniem bryły korzeniowej, np. poprzez prowadzenie prac w bezpośrednim sąsiedztwie systemów korzeniowych drzew i krzewów, w sposób ręczny, o ile pozwala na to technologia prac; powstałe ewentualne uszkodzenia mechaniczne pni i korzeni zabezpieczyć preparatem grzybobójczym,
- l) w ramach rekompensaty za wycinkę drzew:
- wykonać nasadzenia zastępcze drzew i krzewów w proporcji nie mniejszej niż 1:1;
 - projekty zieleni powinny uwzględniać nasadzenia zieleni wysokiej – drzew, w miejscach, gdzie pozwalają na to warunki techniczne oraz warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego;
 - nie stosować gatunków obcych geograficznie i siedliskowo oraz inwazyjnych gatunków drzew i krzewów jak również drzew i krzewów ozdobnych, owocowych lub miniaturowych,
- m) nie składować cementu, kruszywa, olejów, paliw, materiału ziemnego oraz materiałów budowlanych w obrębie rzutu koron i pni drzew, tj. w odległości równej rzutowi korony powiększonemu o 2 m, ale nie bliżej niż 10 m od pnia drzewa,
- n) w obrębie rzutu koron drzew i do 2 m poza nimi, nie dopuszczać do poruszania się sprzętu mechanicznego, zaś wszelkie prace ziemne w tych miejscach wykonywać ręcznie z zachowaniem maksymalnej liczby korzeni,
- o) w zasięgu koron i w odległości 2 m od obrysu korony nie zmieniać poziomu gruntu, a wszelkie wykopy zasypywać w jak najkrótszym czasie, w przypadku bezwzględnej konieczności zmiany poziomu gruntu wykonać systemy napowietrzające glebę,
- p) nie prowadzić wykopów w obrębie rzutu koron drzew nieprzeznaczonych do wycinki i do 2 m poza nimi, dłużej niż 2 tygodnie, a przy wilgotnej pogodzie 3 tygodnie; w przypadku przerwania robót wykopy winny być prowizorycznie wypełnione lub przykryte matami; korzenie muszą być cały czas wilgotne; w razie konieczności drzewa podlewać, w ilości ok. 20 dm³/dobę na jedno drzewo przez cały okres trwania robót, w zależności od warunków atmosferycznych; w przypadku niebezpieczeństwa mrozu ściany wykopów w obrębie korzeni drzew przykryć materiałem chroniącym, np. matami,
- q) przed rozpoczęciem prac budowlanych wykonać tymczasowe ogrodzenia ochronne uniemożliwiające pługom dostanie się na teren budowy:
- wysokość części nadziemnej – 50 cm;
 - ogrodzenie powinno być wykonane w taki sposób, aby uniemożliwić pługom przekraczanie płotków dołem (poniżej dolnej krawędzi), czyli powinno zostać wkopane na głębokość 10-20 cm;
 - należy uzyskać trwałą, sztywny naciąg materiału płotków, by ogrodzenie nie falowało, nie wyginało się itp. i w ten sposób nie umożliwiało pługom wspinania się po materiale;
 - ogrodzenie powinno posiadać „przewieszkę” - odgięcie górnej krawędzi płotka na zewnątrz drogi (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem 45-90°, o długości 10 cm;
 - zakończenie ogrodzenia powinno mieć tzw. „zawrotkę”, czyli kształt litery U, by wymusić zmianę kierunku przemieszczania się przez migrującego pług;

Tymczasowe wygradzenia zlokalizować w miejscach inwestycji przechodzących przez obszary siedliskowe pługów z zastrzeżeniem, że mogą być one weryfikowane przez nadzór przyrodniczy w sposób dostosowujący ich rozmieszczenie do lokalnych uwarunkowań

środowiskowych i aktualnego frontu robót. Przy pomocy tymczasowych ogrodzeń ochronnych zabezpieczyć także tymczasowe drogi dojazdowe na teren budowy, w przypadku stwierdzenia przez nadzór przyrodniczy występowania w ich obszarze herpetofauny. Codziennie przed rozpoczęciem prac przeprowadzać kontrolę wykopów; uwięzione zwierzęta niezwłocznie przenosić poza teren objęty pracami, na właściwe dla nich siedlisko, przenoszenie prowadzić pod nadzorem przyrodnika oraz w przypadku płazów przy użyciu rękawiczek ochronnych; używany do tego sprzęt dezynfekować; skuteczność zastosowanych rozwiązań powinna być monitorowana na etapie budowy przez przyrodnika i udokumentowana właściwym wpisem w dokumentacji np. wpisem do protokołu z nadzoru przyrodniczego,

- r) zabezpieczyć wykopy przed możliwością przedostania się do nich zanieczyszczeń związanych z pracami budowlanymi,
- s) wykopy otwarte w trakcie prac budowlanych chronić przed ich zalaniem, np. poprzez wykonanie szalunków wystających powyżej poziomu terenu przyległego, usypanie wałów ziemnych wzdłuż wykopów czy odprowadzanie wód opadowych z wykopów za pomocą pomp;
- t) wszelkie naprawy pojazdów i maszyn, wymianę olejów napędowych, smarów oraz cieczy hydraulicznych związanych z funkcjonowaniem oraz tankowanie sprzętu przeprowadzać poza placem budowy, na terenie stałych baz wykonawcy lub w specjalistycznych punktach serwisowych, na szczelnym stanowisku, izolowanym od podłoża,
- u) unikać pozostawiania niezasypanych wykopów, które mogłyby się stać tymczasowymi zbiornikami retencyjnymi spływających wód opadowych,
- v) unikać odkładania ziemi z wykopów na drodze spływu powierzchniowego wód, co może doprowadzić do wymywania zanieczyszczeń z hałd lub gromadzenia się wód i powstawania podtopień,
- w) zaplecze budowy wyposażać w sorbent do usuwania ewentualnych rozlewów i wycieków olejów i substancji ropopochodnych,
- x) w celu neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych na bieżąco usuwać je z wykorzystaniem sorbentów, w przypadku znacznego zanieczyszczenia gruntu zapewnić sprawne jego zebranie i usunięcie przez uprawniony podmiot,
- y) po zakończeniu realizacji inwestycji uporządkować przyległy teren i przywrócić go do stanu umożliwiającego jego użytkowanie,
- z) powstałe w trakcie robót budowlanych odpady zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi magazynować w miejscach zabezpieczonych przed przenikaniem substancji niebezpiecznych do gruntu,
- aa) wody opadowe i roztopowe z przebudowywanego układu skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 211 z linią kolejową nr 229 oraz drogą powiatową nr 1914G jak również drogą gminną nr 152133G odprowadzać, po podczyszczeniu w osadnikach, do kanalizacji deszczowej, a następnie do rowu melioracyjnego,
- bb) wody opadowe i roztopowe z obiektu inżynierskiego (wiaduktu) odprowadzać poprzez spadki podłużne i poprzeczne do rowów kolejowych, a następnie do kanalizacji deszczowej projektowanej w ramach drogi wojewódzkiej.

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

UZASADNIENIE

W dniu 22.12.2025 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku wpłynął wniosek Inwestorów - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Zarządu Województwa Pomorskiego, reprezentowanych przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku, działający przez Pełnomocnika: Pana Jarosława Trzecińskiego, pismo z dnia 22.12.2025 r. (wpływ 22.12.2025 r.), uzupełniony w dniu 12.02.2026 r., o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia jw.

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

- 1) kartę informacyjną przedsięwzięcia w – 1 egzemplarz w wersji papierowej wraz z zapisem w formie elektronicznej (3 egz. płyty CD);

- 2) mapę, w postaci papierowej oraz elektronicznej, w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.98.2025.AKL.1 z dnia 26.01.2025 r., tut. organ działając zgodnie z art. 50 Kpa, tut. organ wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia dokumentacji sprawy o:

- 1) Weryfikację działek, na których realizowana będzie inwestycja. W Karcie Inwestycyjnej Przedsięwzięcia wskazano 21 działek natomiast w załączniku pn. *Wykaz działek* wskazano 19 działek inwestycyjnych.

W odpowiedzi na powyższe, Inwestorzy złożyli stosowne uzupełnienie, pismo znak: 99/352/PMK/2025 z dnia 12.02.2026 r.

Przedsięwzięcie objęte ww. wnioskiem kwalifikowane jest na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie *przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jedn. Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.)*, zgodnie z: **§ 3 ust. 2 pkt 2** jako przedsięwzięcie: „*polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone; w przypadku gdy jest to druga lub kolejna rozbudowa, przebudowa lub montaż, sumowaniu podlegają parametry tej rozbudowy, przebudowy lub montażu z poprzednimi rozbudowami, przebudowami lub montażami, o ile nie zostały one objęte decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach*”, w nawiązaniu do **§ 3 ust 1 pkt 60**: „*linie kolejowe inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 29, urządzenia do przeladunku w transporcie intermodalnym, mosty, wiadukty lub tunele liniowe w ciągu dróg kolejowych oraz bocznice co najmniej z jednym torem kolejowym o długości użytecznej powyżej 1 km*”.

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

O złożeniu wniosku i wszczęciu postępowania strony zostały powiadomione pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.98.2025.AKL.2 z dnia 04.03.2026 r. oraz zawiadomieniem znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.98.2025.AKL.4 z dnia 04.03.2026 r. stosownie do treści art. 49 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego, w związku z art. 74 ust. 3 ustawy oos. Zawiadomienie o wszczęciu postępowania zamieszczone zostało na stronie internetowej RDOŚ w Gdańsku (www.gdansk.rdos.gov.pl) oraz na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Gdańsku.

Informację o złożonym wniosku zamieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych *System Informacji o Środowisku (www.system.sios.pl)*, prowadzonym na podstawie art. 22 ustawy oos, pod numerem 526/2026.

Zgodnie z art. 6 ustawy oos wymogu uzgodnienia lub opiniowania nie stosuje się, jeżeli organ prowadzący postępowanie jest jednocześnie organem uzgadniającym lub opiniującym. W niniejszej sprawie organem właściwym do opiniowania jest Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kartuzach oraz Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Dyrektor Zarząd Zlewni w Gdańsku.

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

W myśl przywołanego wyżej przepisu oraz art. 64 ust. 1 i ust. 1a ustawy oos, obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego

przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko stwierdza, w drodze postanowienia, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

- uwzględniając łącznie uwarunkowania określone w art. 63 ust.1;
- po zasięgnięciu opinii: 1) organu Państwowej Inspekcji Sanitarnej, o którym mowa w art. 78, w przypadku przedsięwzięć wymagających decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1-3, 10-19 i 21-29 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 oceny wodnoprawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne.

Pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.98.2025.AKL.3 z dnia 04.03.2026 r. tutejszy Organ, działając na podstawie art. 64 w związku z art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy ooś, zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kartuzach oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku z prośbą o opinię w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia o czym poinformował Strony postępowania zawiadomieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.98.2025.AKL.4 z dnia 04.03.2026 r.

W dniu 20.03.2026 r. do tut. Organu wpłynęło wezwanie Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, znak: G.RZŚ.4130.2.21.2026.MBC.1 z dnia 18.03.2026 r.

Pismem znak: RDOŚ-GD-WOO.420.98.2025.AKL.6, z dnia 30.03.2026 r. tutejszy Organ wezwał Wnioskodawców do złożenia wyjaśnień w zakresie wskazanym przez Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku w ww. piśmie.

W dniu 10.04.2026 r. do tut. urzędu wpłynęło uzupełnienie Wnioskodawcy, znak: 124/352/PMK/2025 z dnia 10.04.2026 r.

W dniu 28.04.2026 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku pismem znak: RDOŚ-GD-WOO.420.98.2025.AKL.7, przekazał ww. wyjaśnienia, Dyrektorowi Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, pismem znak: G.RZŚ.4130.2.21.2026.MBC.1 z dnia 18.05.2026 r. nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

Jednocześnie w ww. piśmie organ opiniujący zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt. 4 i ust. 3a ustawy ooś wskazał warunki konieczne do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących warunków i wymagań:

1. Zaplecze budowy oraz bazy materiałowo sprzętowe lokalizować w pierwszej kolejności na terenach kolejowych, przekształconych antropogenicznie, stosując zasadę minimalizacji zajęcia terenu.
2. Bazy materiałowe, miejsca składowania odpadów oraz parkingi sprzętu i maszyn zabezpieczyć poprzez ich utwardzenie i uszczelnienie oraz zapewnić dostępność sorbentów, właściwych w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych.
3. Powstałe w trakcie robót budowlanych odpady zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi magazynować w miejscach zabezpieczonych przed przenikaniem substancji niebezpiecznych do gruntu.
4. Wody opadowe i roztopowe z przebudowywanego układu skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 211 z linią kolejową nr 229 oraz drogą powiatową nr 1914G jak również drogą gminną nr 152133G odprowadzać, po podczyszczeniu w osadnikach, do kanalizacji deszczowej, a następnie do rowu melioracyjnego.
5. Wody opadowe i roztopowe z obiektu inżynierskiego (wiaduktu) odprowadzać poprzez spadki podłużne i poprzeczne do rowów kolejowych, a następnie do kanalizacji deszczowej

projektowanej w ramach drogi wojewódzkiej.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kartuzach, nie wyraził swojej opinii we wskazanym terminie, wobec tego traktuje się to jako brak zastrzeżeń do ww. przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, działając na podstawie art. 10 Kpa, pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.98.2025.AKL.8, z dnia 8.06.2026 r., oraz mając na uwadze zapisy art. 74 ust. 3 ustawy ooś – zawiadomieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.98.2025.AKL.9 z dnia 8.06.2026 r., zawiadomił strony postępowania o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie oraz możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranych dowodów i materiałów. Ponadto, tut. organ pismem znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.98.2025.AKL.10 z dnia 8.06.2026 r., działając na podstawie art. 74 ust. 3aa ustawy ooś, poinformował Gminę Sierakowice o zakończeniu zbierania dowodów, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia. W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi lub wnioski.

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

- 1) rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:
 - a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie,
 - b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,
 - c) różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi,
 - d) emisji i występowania innych uciążliwości,
 - e) ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu,
 - f) przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstawanie,
 - g) zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji;
- 2) usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – uwzględniające:
 - a) obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek,
 - b) obszary wybrzeży i środowisko morskie,
 - c) obszary górskie lub leśne,
 - d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych,
 - e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, oraz pozostałe formy ochrony przyrody,
 - f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia,
 - g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne,

- h) gęstość zaludnienia,
 - i) obszary przylegające do jezior,
 - j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej,
 - k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe;
- 3) rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1, wynikające z:
- a) zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać,
 - b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze,
 - c) charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania,
 - d) prawdopodobieństwa oddziaływania,
 - e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania,
 - f) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,
 - g) możliwości ograniczenia oddziaływania.

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

Przedsięwzięcie polega na rozbudowie skrzyżowania DW211 z LK229 wraz z rozbudową skrzyżowania z DP1914G, budowie urządzeń wyposażenia drogi, urządzeń BRD, przebudowie infrastruktury technicznej i innej oraz budowie wiaduktu kolejowego w ciągu LK229 wraz z rozbiórką istniejącego przepustu dla pieszych. Celem inwestycji jest poprawa przepustowości oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego w obrębie przedmiotowego zadania.

Miejsce inwestycji to południowo-wschodnia częśći m. Sierakowice. Jest to obszar zabudowany w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym o dopuszczalnej prędkości 50 km/h. Wzdłuż dr. znajduje się zabudowa prowadząca działalność usługową, rolniczą i gospodarczą, sklepy wielkopowierzchniowe. W obrębie miejsca inwestycji znajduje się linia kolejowa nr 229 relacji Kartuzy – Lębork. Stan techniczny drogi jest dobry. Jezdnia bitumiczna częściowo ograniczona krawężnikami betonowymi. W stanie istniejącym droga jest wyposażona w chodnik oraz ciąg pieszo-rowerowy. Przebiega przez teren o zróżnicowanej wysokości. Odcinek drogi jest wyjątkowo kręty. Pomiędzy kolejnymi łukami znajduje się obiekt mostowy w ciągu linii kolejowej nr 229, o sklepieniu łukowym z oblicowaniem z płyt kamiennych. Obiekt ma ograniczone światło pionowe i poziome. Wpływa to wprost na konieczność zawężenia jezdni oraz prowadzenia ruchu samochodowego w sposób wahadłowy. W obrębie łuku bezpośrednio za obiektem znajduje się skrzyżowanie z dr. powiatową 1914G. Włączenie do ruchu jest poważnie utrudnione poprzez geometrię drogi wojewódzkiej oraz ograniczenia obiektu. Ruch pieszy i rowerowy prowadzony jest wzdłuż dróg za pośrednictwem chodników i dróg pieszo - rowerowych. Pomiędzy stronami linii kolejowej 229 piesi poruszają się poprzez tunel wykonany z blach karbowanej zlokalizowany nieopodal wiaduktu drogowego. Chodniki są częściowo wygrozdzone od jezdnii barierami energochłonnymi oraz balustradami w miejscach wysokich nasypów. Wygrozdzenia te podkreślają zmienną geometrię drogi wojewódzkiej. Występują przejścia dla pieszych. Wzdłuż krawędzi występują ścieki trójkątne odprowadzające wodę bezpośrednio lub pośrednio poprzez wpusty uliczne do rowu przydrożnego. Nie ma kanalizacji deszczowej ogólnospławnej. Szczątkowe oświetlenie drogi na słupach betonowych z zasilaniem linią napowietrzną. Do drogi wojewódzkiej i gminnej włączają się drogi wewnętrzne oraz zjazdy częściowo o nieuregulowanej nawierzchni. Ukształtowanie i zagospodarowanie terenu, geometria drogi, ograniczenia w przejezdności na

skrzyżowaniu z linią kolejową 229 oraz bezpośrednio sąsiedztwo skrzyżowania z dr powiatową i funkcjonujący nieopodal sklep wpływają bezpośrednio negatywnie na warunki ruchu i jego bezpieczeństwo. Wzdłuż drogi wojewódzkiej wydano szereg decyzji administracyjnych związanych z przebudową/budową obiektów w bezpośrednim sąsiedztwie drogi. Linia kolejowa przebiega w nasypie ponad drogą wojewódzką. Jest wyposażona w sieci zasilania oraz sterowania ruchem. Obecnie układ torowy wraz infrastrukturą jest przebudowywany. PKP PLK S.A. ogłosiło przetarg na projekt i budowę dla w/w linii którego otwarcie przewidziane zostało na 14.02.2025 r. Wg planów realizacyjnych zakończenie budowy linii przewidziano we wrześniu 2027 r. (pismo PKP PLK S.A. ZLK w Gdyni z dnia 02.10.2025, znak: IZ11IN.2161.304.2025 - załącznik 4 do KIP). Teren objęty jest Miejscowym Planem Zagospodarowania Gminy Sierakowice.

W ramach rzeczowego przedsięwzięcia planuje się przebudowę układu geometrycznego skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 211 z linią kolejową nr 229 oraz drogą powiatową nr 1914G jak również drogą gminną nr 152133G. W zakresie branży sanitarnej, odwodnienie inwestycji przewidziane jest do projektowanej kanalizacji deszczowej (system kanalizacji deszczowej stanowią rury przykanaliki oraz studnie kanalizacyjne). Odbiornikiem wód opadowych i roztopowych jest rów melioracyjny R-B. Przed odprowadzeniem do odbiornika wody opadowe i roztopowe zostaną zretencjonowane w zbiornikach rurowych.

Układ drogowy zaprojektowano w postaci dwóch rond a sam przebieg jezdni drogi wojewódzkiej jest odsunięty w kierunku zachodnim, ok 35,0m względem obecnego przebiegu. Planowane rondo jednopasowe w miejscu skrzyżowania z drogą powiatową ma parametry:

- średnica wyspy środkowej: $\varnothing 15,0\text{m}$,
- średnica zewnętrzna: $D_z = \varnothing 30,0\text{m}$,
- szerokość pierścienia: $p = 2,5\text{m}$,
- szerokość jezdni ronda: $S = 5,0\text{m}$,
- szerokość pasów ruchu: wlotu $b_{wl} = 4,0\text{m}$ i wlotu $b_{wl} = 4,5\text{m}$
- jezdni pomiędzy skrzyżowaniami: $s = 5,0\text{m}$
- promienie wyokrągłające: wlotu $R_{wl} = 12,0-15,0\text{m}$ i wlotu $R_{wyl} = 12,0-25,0\text{m}$.

Rondo jednopasowe w miejscu skrzyżowania z drogą gminną zaprojektowano o parametrach:

- średnica wyspy środkowej: $\varnothing 16,0\text{m}$,
- średnica zewnętrzna: $D_z = \varnothing 32,0\text{m}$,
- szerokość pierścienia: $p = 2,5\text{m}$,
- szerokość jezdni ronda: $S = 5,5\text{m}$,
- szerokość pasów ruchu: wlotu $b_{wl} = 4,0\text{m}$ i wlotu $b_{wl} = 4,5\text{m}$,
- jezdni pomiędzy skrzyżowaniami: $s = 5,0\text{m}$,
- promienie wyokrągłające: wlotu $R_{wl} = 12,0-15,0\text{m}$ i wlotu $R_{wyl} = 12,0-25,0\text{m}$,

a samo rondo będzie czterewlotowe.

Planuje się wykorzystać obecny ślad drogi wojewódzkiej i poprowadzić nim drogę pieszo - rowerową o zasadniczej szerokości $s = 5\text{ m}$, pod torami. Natomiast dodatkowo zaprojektowano po stronie zachodniej drogi wojewódzkiej drogę pieszo - rowerową szerokości $s = 2,5\text{ m}$ odsuniętej od jezdni o $2,5\text{ m}$. Dodatkowo po stronie południowej drogi wojewódzkiej zaprojektowano $3,0\text{ m}$ drogę pieszo-rowerową w kierunku Kartuz.

Opracowania branży elektroenergetycznej w ramach przedmiotowego zadania obejmują rozbiórkę oraz budowę nowego oświetlenia projektowanego skrzyżowania jak również usunięcie kolizji projektowanego układu drogowego z istniejącym uzbrojeniem terenu. Branża telekomunikacyjna Projekt branży telekomunikacyjnej obejmuje budowę kanału technologicznego wzdłuż projektowanego odcinka drogi wojewódzkiej oraz usunięcie kolizji projektowanego układu drogowego z istniejącym uzbrojeniem terenu.

W zakres branży mostowej wchodzi budowa nowego wiaduktu kolejowego w km 65+158 linii kolejowej nr 229 Pruszcz Gdański - Łeba. Przeszkodę stanowi droga wojewódzka nr 211. Konstrukcja obiektu inżynierskiego zakłada wykonanie jednoprzęsłowego obiektu o schemacie swobodnie podpartym i ustroju nośnym stalowym.

Podstawowe parametry obiektu inżynierskiego:

- przeszkoda: droga wojewódzka nr 211;
- schemat statyczny: jednoprzęsłowy, swobodnie podparty;
- klasa obciążeń: LM71+ak = 1,21;
- długość całkowita obiektu: 22,00 m;
- rozpiętość teoretyczna: 21,00 m;
- szerokość całkowita: ~ 7,50 m;
- światło: 20,00 m;
- wysokość konstrukcyjna: ~1,55 m;
- kąt skrzyżowania z przeszkodą: 89°

Przyczółki projektuje się jako monolityczne, pełnościenne. Ze względu na występowanie w przypowierzchniowych warstwach podłoża gruntów słabonośnych, na etapie koncepcji zakłada się wykonanie posadowienia pośredniego. Rozwiązania szczegółowe zostaną wskazane na dalszym etapie prac projektowych, po wykonaniu badań geotechnicznych. Odwodnienie obiektu przewidziano poprzez odprowadzenie wód opadowych za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych do rowów kolejowych wzdłuż linii kolejowej projektowanej według oddzielnego zadania. Po stronie wschodniej obiektu przewiduje się wykonanie schodów skarpowych.

Z względu na budowę nowego wiaduktu kolejowego przewiduje się usunięcie kolizji z projektowaną siecią trakcyjną w ramach modernizacji LK229, kolizji z projektowaną siecią telekomunikacji kolejowej, siecią elektroenergetyczną kolejową czy, z projektowaną siecią sterowania ruchem kolejowym.

Planuje się rozbiórkę istniejącego przepustu dla pieszych zlokalizowanego w poprzek nasypu kolejowego, w sąsiedztwie istniejącego wiaduktu kolejowego. Zakres prac rozbiórkowych obejmuje także rozbiórkę nasypów kolejowych wraz z układem torowym w zakresie niezbędnym do budowy wiaduktu kolejowego oraz rozbiórki przepustu.

W miejscu projektowanego obiektu inżynierskiego przewiduje się rozbiórkę, a następnie odbudowę układu torowego.

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie powiatu kartuskiego, gminy Sierakowice, miejscowości Sierakowice, na działkach nr: 345/2, 340/3, 336/5, 336/3, 636, 346/2, 893/2, 892/2, 721/3, 704, 892/1, 756/3, 756/1, 721/2, 705/2, 755/6, 747/3, 703/1, 706/1, 706/2, 1410/2. Dotyczy obszaru skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 211 (ul. Kartuska) z linią kolejową nr 229 oraz dr. powiatową nr 1914G oraz drogą gminną o nr 152133G (ul. Wiejska).

Oddziaływanie na środowisko gruntowo-wodne oraz na cele środowiskowe zawarte w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły

Na podstawie danych z Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły opublikowanym w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury dnia 4 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023, poz. 300), stwierdzono iż przedsięwzięcie znajduje się w regionie wodnym Dolnej Wisły, na obszarze:

- powierzchniowych: kod RW20001147429 – Bukowina od jez. Kamienickiego do ujścia. Stanowi ona naturalna część wód, która była monitorowana. Stan ogólny JCWP określono jako zły (umiarkowany stan ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego). JCWP jest zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. Celami środowiskowymi dla JCWP są: dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Bukowina od ujścia do ujścia Smolnickiego Rowu (dla łososia); zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla

migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieków głównego Bukowina od ujścia do ujścia Smolnickiego Rowu (dla troci wędrownej) oraz dobry stan chemiczny. W rozpatrywanej 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 2026 r. poz. 13 ze zm.), dla których poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie, dla której cele środowiskowe zostały określone w akcie będącym podstawą prawną obszaru. Planowane przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami objętymi ochroną prawną.

- podziemnych: kod PLGW200011 – JCWPd charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz chemicznym. JCWPd nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Cel środowiskowy dla JCWPd to utrzymanie dobrego stanu ilościowego oraz chemicznego.

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarze stref ochronnych ujęć wód oraz poza obszarami głównych zbiorników wód podziemnych. Przedsięwzięcie nie jest 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.).

Analizowana inwestycja nie przecina żadnych cieków. Na terenie inwestycji zlokalizowany jest rów melioracyjny R-B, na którym nie są planowane żadne prace w związku z realizacją inwestycji. Wg Mapy Podziału Hydrograficznego Polski najbliższej położona rzeka Czarna Woda oddalona jest o ok 760 m na wschód od inwestycji.

W związku z powyższym uwzględniając charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia 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 Rady Ministrów z dnia 4 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023, poz. 300).

Na zapleczu budowy powstawać będą ścieki bytowe, które będą odprowadzane do przewoźnych sanitariatów, a następnie wywożone przez uprawnione jednostki do oczyszczalni ścieków.

Na etapie realizacji woda będzie wykorzystywana do celów socjalnych oraz do procesów technologicznych (m.in. do wytwarzania i pielęgnacji betonu, zmywania i zraszania powierzchni). Zużycie wody podczas tego etapu może dojść do kilkudziesięciu m³/m-c. Inwestor zapewni odpowiednią ilość wody.

Wody opadowe i roztopowe z przebudowywanego układu skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 211 z linią kolejową nr 229 oraz drogą powiatową nr 1914G jak również drogą gminną nr 152133G odprowadzane będą do projektowanej kanalizacji deszczowej (system kanalizacji deszczowej stanowią rury, przykanaliki, studnie kanalizacyjne, studzienki ściekowe z osadnikami). Odbiornikiem wód opadowych i roztopowych jest rów melioracyjny R-B. Przed odprowadzeniem do odbiornika wody opadowe i roztopowe zostaną zretencjonowane w zbiornikach rurowych. Przed wylotami kanalizacji deszczowej do odbiornika, zlokalizowano urządzenia podczyszczające w postaci osadników wirowych. Zastosowane urządzenia podczyszczające skutecznie usuwają zawiesinę ogólną spełniając wymogi Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. 2019 poz. 1311).

Wody opadowe i roztopowe pochodzące z wiaduktu kolejowego odprowadzane będą poprzez zastosowanie spadków poprzecznych i podłużnych w celu odprowadzenia wody z przęsła wiaduktu kolejowego do drenażu odwadniającego projektowanego za przyczółkiem od strony Kartuz oraz przy pomocy drenażu płytkiego zlokalizowanego za przyczółkiem od strony Sierakowic, a następnie do projektowanych w ramach oddzielnego zadania rowów kolejowych. Wody te ujęte będą w system kanalizacji deszczowej w ramach projektowanej rozbudowy drogi wojewódzkiej.

Oddziaływanie na klimat

Nie przewiduje się istotnego negatywnego wpływu przedsięwzięcia na klimat oraz klimatu na przedsięwzięcie. Inwestycja nie jest w znacznym stopniu narażona na skutki wynikające ze zmian klimatu ani ryzyka uszkodzenia na skutek działania ekstremalnych zdarzeń pogodowych, natomiast jest dostosowana do pracy w zmiennych warunkach pogodowych (gwałtowne opady, burze itd.), co w znacznym stopniu wyeliminuje ryzyko uszkodzenia.

Oddziaływanie na warunki arosanitarne

Zanieczyszczenia emitowane do atmosfery, powstałe w trakcie prac budowlanych to głównie gazy spalinowe pracujących maszyn budowlanych - napędzanych silnikami diesla ciężarówek, koparek, itp. Charakter tych emisji będzie niezorganizowany, a czas działania ograniczony. Oddziaływanie emisji zanieczyszczeń z wymienionych prac będzie, ze względu na swoją krótkookresowość, praktycznie nieistotne dla stanu środowiska i nie pogorszy trwale stanu arosanitarne rejonu przedsięwzięcia.

Eksploatacja analizowanej inwestycji nie będzie stanowić zagrożenia dla stanu sanitarnego powietrza. Analiza rozprzestrzeniania substancji w powietrzu wykazała, że dla żadnego z analizowanych zanieczyszczeń nie będą występować przekroczenia poziomów dopuszczalnych. Przekroczenia nie wystąpią zarówno w przypadku stężeń dopuszczalnych ze względu na ochronę zdrowia ludzi, jak i ze względu na ochronę roślin.

Oddziaływanie hałasu i drgań na środowisko

Podczas wykonywania prac budowlanych, na obszarach sąsiadujących z terenem budowy, może lokalnie wystąpić pogorszenie się klimatu akustycznego.

Oddziaływanie hałasu na etapie realizacji przedsięwzięcia określono w oparciu o wyniki pomiarów zawarte w bazie danych *Database for prediction of Noise on construction and open sites*, opracowanej przez *Helpworth Acoustics* na zlecenie *DEFRA (Department for Environment, Food and Rural Affairs)*. Wyniki pomiarów hałasu scharakteryzowane są równoważnymi poziomami hałasu zmierzonymi w odległości 10 m od źródeł hałasu, a prowadzone były w terenie przy placach budów, gdzie trwały różnego typu operacje budowlane. Na podstawie tych danych można stwierdzić, że w odległości 10 m od pracującego sprzętu budowlanego hałas kształtuje się najczęściej na poziomie 70 - 80 dB, sporadycznie osiągając wartość 85 dB.

Zasięg pogorszenia klimatu akustycznego można określić na 100 - 150 m od zgrupowania maszyn i sprzętu budowlanego. Wyniki te potwierdzają również badania przeprowadzone przez Politechnikę Białostocką na szeregu budów drogowych, w ramach których stwierdzono, że w odległości 25 m od granicy robot poziom 60 dB jest przekroczony niezależnie od charakteru i zakresu realizowanych prac; wartość różnicy przekroczenia wynosi od 3,3 dB przy profilowaniu podłoża gruntowego, przy wykorzystaniu jednej równiarki, do 16,1 dB przy frezowaniu zniszczonej nawierzchni. Jednak w odległości 50 m od prowadzonych robot, w przypadku wykonywania niektórych prac budowlanych, równoważny poziom dźwięku był niższy od 60 dB. Poza pracami najbardziej hałaśliwymi (frezowanie nawierzchni i wykonywanie nasypu przy dużej koncentracji sprzętu), poziom 67 dB1 nie był przekroczony. Źródłem maksymalnego poziomu dźwięku przekraczającego stosunkowo często poziom 80 dB(A), są także urządzenia używające krótkotrwałych dźwiękowych sygnałów ostrzegawczych wstecznego biegu. Do bardzo hałaśliwych urządzeń należy zaliczyć także wszelkiego rodzaju młoty, zagęszczarki oraz piły do wykonywania nacięć w warstwie ścieralnej oraz przy pracach brukarskich.

Głośnie prace budowlane w rejonie zabudowań mieszkalnych należy wykonywać jedynie w porze dziennej (w godzinach 6:00 – 22:00), chyba że kontynuacja prac jest konieczna ze względu na reżim technologiczny. Podczas etapu budowy emitowany hałas będzie odznaczać się dużym wahaniami czasowym jak i zmiennym natężeniem. Rozkład czasowy emitowanego hałasu będzie dotyczył przede wszystkim pory dnia, w której to prace budowlane będą wykonywane. Jednocześnie zmiany czasowe w wykonywaniu robót będą uzależnione od postępu prac i harmonogramu ich wykonywania. Na tym etapie nie zaplanowano ani harmonogramu prac budowlanych, ani organizacji placu budowy. Nadmienić należy, że uciążliwość akustyczna na etapie budowy będzie okresowa, a także

krótkotrwała i po zakończeniu prac budowlanych ustanie. Nie stwierdza się konieczności podejmowania specjalistycznych środków ochrony akustycznej na etapie budowy.

Średni dobowy ruch na drodze wojewódzkiej nr 211 w rejonie planowanej inwestycji wynosi ok. 11 200 pojazdów na dobę.

W pobliżu analizowanej inwestycji zlokalizowane są tereny chronione akustycznie:

- tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej,
- tereny zabudowy mieszkaniowo – usługowej.

Realizacja inwestycji spowoduje usprawnienie ruchu i redukcję liczby postojów oraz hamowań co przyczyni się do obniżenia hałasu komunikacyjnego w rejonie skrzyżowania.

Oddziaływanie związane z wytwarzaniem odpadów

Etap realizacji

Podczas robót wytwarzane będą odpady z budowy drogi, 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.

W trakcie realizacji inwestycji powstaną odpady tj.:

- 02 01 03 Odpadowa masa roślinna,
- 13 02 04* Mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe zawierające związki chlorowcoorganiczne,
- 13 02 05* Mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe niezawierające związków chlorowcoorganicznych,
- 13 02 07* Oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe łatwo ulegające biodegradacji,
- 13 02 08* inne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe,
- 15 01 01 Opakowania z papieru i tektury,
- 15 01 02 Opakowania z tworzyw sztucznych,
- 15 01 03 Opakowania z drewna,
- 15 01 04 Opakowania z metali,
- 15 01 05 Opakowania wielomateriałowe,
- 15 01 06 Zmieszane odpady opakowaniowe,
- 15 01 07 Opakowania ze szkła,
- 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,
- 15 02 03 Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02,
- 17 01 01 Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów,
- 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,
- 17 02 03 Tworzywa sztuczne,
- 17 03 01* Mieszanki bitumiczne zawierające smołę,
- 17 04 01 Miedź, brąz, mosiądz,
- 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,

- 17 09 04 Zmieszane odpady z budowy i demontażu inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 02 i 17 09 03,
- 20 01 01 Papier i tektura,
- 20 01 02 Szkło,
- 20 01 10 Odzież,
- 20 01 11 Tekstylna,
- 20 01 39 Tworzywa sztuczne,
- 20 01 40 Metale,
- 20 02 01 Odpady ulegające biodegradacji,
- 20 03 01 Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne.

Etap eksploatacji

W trakcie eksploatacji głównym rodzajem odpadów wytwarzanych na terenie planowanego przedsięwzięcia będą odpady w trakcie użytkowania drogi tj.:

- 02 01 03 Odpadowa masa roślinna,
- 08 01 11* Odpady farb i lakierów zawierających rozpuszczalniki organiczne lub inne substancje niebezpieczne,
- 08 01 13* Szlamy z usuwania farb i lakierów zawierające rozpuszczalniki organiczne lub inne substancje niebezpieczne,
- 13 02 04* Mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe zawierające związki chlorowcoorganiczne,
- 13 02 05* Mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe niezawierające związków chlorowcoorganicznych,
- 13 02 07* Oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe łatwo ulegające biodegradacji,
- 13 07 02* Benzyna
- 16 02 13* Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 12,
- 16 81, 16 81 02 Odpady powstałe w wyniku wypadków i zdarzeń losowych Odpady inne niż wymienione w 16 81 01,
- 17 01 81 Odpady z remontów i przebudowy dróg,
- 17 04 01 Miedź, brąz, mosiądz,
- 17 04 02 Aluminium,
- 17 04 05 Żelazo i stal,
- 17 04 07 Mieszanki metali,
- 17 05 03* Gleba i ziemia, w tym kamienie, zawierające substancje niebezpieczne (np. PCB),
- 17 09 04 Zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 02 i 17 09 03,
- 20 02 01 Odpady ulegające biodegradacji,
- 20 03 03 Odpady z czyszczenia ulic i placów.

Prawidłowe zagospodarowanie odpadów poprzez poddanie ich w pierwszej kolejności odzyskowi spowoduje zmniejszenie ilości odpadów kierowanych na składowisko. Takie działanie przyczynia się do zmniejszenia presji na środowisko jaką generują powstające odpady. W związku z powyższym, przewiduje się, że wpływ wytwarzanych odpadów na glebę i ziemię, wody powierzchniowe i podziemne, powietrze, zdrowie ludzi oraz zwierzęta będzie w trakcie eksploatacji inwestycji praktycznie nieistotny.

Oddziaływanie na krajobraz

Poddając ocenie wpływ, jaki będzie miał planowany układ drogowy na krajobraz stwierdza się, że wpływ ten będzie miał charakter stały, lecz niewpływający w znaczący sposób na zaburzenie istniejącego układu krajobrazowego. Realizacja przedsięwzięcia zmodyfikuje krajobraz poprzez wprowadzenie nowych obiektów lub modernizację elementów infrastruktury drogowej, jednak

oddziaływania nie będą miały charakteru znaczącego. Planowane nasadzenia zieleni, gatunków rodzimych, zminimalizują wpływ nowych obiektów w dotychczasowym krajobrazie.

Oddziaływanie na środowisko przyrodnicze

Oddziaływanie na obszary Natura 2000

Przedmiotowa inwestycja położona jest poza obszarami europejskiej sieci Natura 2000. Najbliżej położone obszary Natura 2000 to:

- ok. 560 m na północny wschód Lasy Mirachowskie PLB220008,
- ok. 4,36 km na północny wschód Kurze Grzędy PLH220014.

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

Oddziaływanie na pozostałe formy ochrony przyrody

Analizowana inwestycja znajduje się w otulinie Kaszubskiego Parku Krajobrazowego. Zgodnie z art. 5 pkt. 14 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U z 2026 r., poz. 13 ze zm.) otulina jest strefą ochronną graniczącą z formą ochrony przyrody i wyznaczoną indywidualnie dla formy ochrony przyrody w celu zabezpieczenia przed zagrożeniami zewnętrznymi wynikającymi z działalności człowieka. Kaszubski Park Krajobrazowy jest położony w odległości ok. 820 m w kierunku wschodnim od planowanej inwestycji.

Przedmiotowe przedsięwzięcie, zgodnie z art. 6 pkt 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1145 z późn. zm.) jest inwestycją celu publicznego, której zakazy obowiązujące na terenie parku krajobrazowego i obszaru chronionego krajobrazu, na podstawie art. 17 ust. 2 oraz art. 24 ust. 2 ww. ustawy, nie dotyczą.

Inne najbliższe położone obszary chronione, objęte ochroną na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody znajdują się w odległości:

- ok. 580 m na wschód Gowidliński Obszar Chronionego Krajobrazu,
- ok. 2,8 km na wschód Rezerwat Przyrody Żurawie Chrusty,
- ok. 4,6 km na północny wschód Rezerwat Przyrody Jezioro Turzycowe.

Oddziaływanie na korytarze ekologiczne

Przedmiotowe przedsięwzięcie znajduje się poza granicami korytarza ekologicznego. Najbliższy korytarz Kaszuby KPn-20B znajduje się w odległości ok. 550 m na wschód od przedmiotowej inwestycji. Przeprowadzona analiza nie wykazała wpływu przedsięwzięcia na drożność i ciągłość ww. korytarza.

Oddziaływanie na florę

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w ciągu drogi wojewódzkiej nr 211 w Sierakowicach, w gminie Sierakowice, powiecie kartuskim, województwie pomorskim. Jest to inwestycja o małej skali, przewidywany teren inwestycji wyniesie ok. 2,9 ha.

W Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia przedstawiono wyniki inwentaryzacji przyrodniczej, opracowane dla obszaru planowanej inwestycji wraz z buforem do 50 m od jej granic.

W miejscach gdzie zaznacza się granica pomiędzy zaroślami a polami, wykształcają się ziołorośla okrajkowe *Urtico-Calystegietum sepium* i *Calystegio Eupatorietum* budowane przez – kielisznika zaroślowego *Calystegia sepium*, chmiel zwyczajny *Humulus lupulus*, sadzca konopiastego *Eupatorium cannabinum* i pokrzywę zwyczajną *Urtica dioica*. W miejscach żyznych, zacienionych występuje ziołorośle *Urtico Aegopodietum podagrariae*, budowane przez pokrzywę zwyczajną i podagrycznika pospolitego *Aegopodium podagraria*, którym towarzyszą bluszcz kurdybanek *Glechoma hederacea* i jasnota purpurowa *Lamium purpureum*.

Skraje bufora porastają ziołorośla *Lythro-Filipenduletum ulmariae* budowane przez: wiązówkę błotną *Filipendula ulmaria*, czyścica błotnego *Stachys palustris* i krwawnicę pospolitą *Lythrum salicaria*, Miejsca wydeptywane porasta ubogie gatunkowo zbiorowisko dywanowe *Lolio-Polygonetum arenastri*.

Z wybitnie nitrofilnych i ciepłolubnych zbiorowisk ruderalnych (nasyp linii kolejowej) stwierdzono zbiorowisko *Senecioni-Tussilaginetum*, budowane przez – podbiał pospolity *Tussilago farfara*, skrzyp polny *Equisetum arvense*, przedstawiciele rodzaju mniszek *Taraxacum sp.* i przymiotno kanadyjskie *Conyza canadensis*.

Na terenie objętym opracowaniem zinwentaryzowano 80 drzew i kilka skupin krzewów i młodych drzew. Drzewa z działek kolejowych zostały wycięte. Zinwentaryzowane gatunki drzew to: lipa drobnolistna, dąb szypułkowy, jesion wyniosły, klon pospolity, klon jawor, wierzba biała, brzoza brodawkowata, głóg jednoszyjkowy, topola kanadyjska, śliwa wiśniowa ałycza, jesion wyniosły, z krzewów zaobserwowano: jaśminowiec wonny, różę dziką, śnieguliczkę białą, tawułę Douglasa, dereń biały.

Realizacja inwestycji będzie wiązać się z koniecznością wykonania wycinki 19 szt. drzew i ok 76 m³ drzew i krzewów. Inwestycja nie koliduje z terenami leśnymi.

Wykaz drzew przeznaczonych do wycinki:

Nr inw	Nazwa polska	Nazwa łacińska	Obwód pnia na wys. 130 cm (cm)	Obwód pnia na wys. 5 cm (cm)	Wysokość (m)	Średnica korony (m)	Stan zdrowotny	Nr działki, obręb
1	Lipa drobnolistna	<i>Tilia cordata</i>	216	246	12	6	średni, posusz w koronie, dziupla, ubytek u podstawy pnia	893/2; Sierakowice
50	Głóg jednoszyjkowy	<i>Crataegus monogyna</i>	30	98	6	3	dobry, drzewo rośnie na skarpie	893/2; Sierakowice
			20					
			18					
51	Klon pospolity	<i>Acer platanoides</i>	54	80	14	6	dobry, drzewo rośnie przy chodniku, ubytki kory	893/2; Sierakowice
52	Klon pospolity	<i>Acer platanoides</i>	55	202	16	8	dobry, drzewo rośnie na skarpie	893/2; Sierakowice
			34					
			56					
			54					
			57					
			60					
53	Lipa drobnolistna	<i>Tilia cordata</i>	60	218	16	6	dobry, drzewo rośnie na skarpie	893/2; Sierakowice
			58					

Nr inw	Nazwa polska	Nazwa łacińska	Obwód pnia na wys. 130 cm (cm)	Obwód pnia na wys. 5 cm (cm)	Wysokość (m)	Średnica korony (m)	Stan zdrowotny	Nr działki, obręb
			61					
			57					
			69					
			43					
54	Klon pospolity	Acer platanoides	174	208	20	20	dobry, jemiola pospolita w koronie	893/2; Sierakowice
55	Klon jawor	Acer pseudoplatanus	134	140	14	6	dobry, rozwidlenie U-kształtne pni	893/2; Sierakowice
56	Topola kanadyjska	Populus x canadensis	279	328	25	14	średni, korona zredukowana, martwice, wylamany konar	893/2; Sierakowice
58	Klon pospolity	Acer platanoides	40	51	14	3	dobry, 4 drzewa o nr inw. 58, 59, 60, 61 rosną w skupinie	721/3; Sierakowice
59	Klon pospolity	Acer platanoides	33	52	14	3	dobry, 4 drzewa o nr inw. 58, 59, 60, 61 rosną w skupinie	721/3; Sierakowice
60	Klon pospolity	Acer platanoides	40	58	14	3	dobry, 4 drzewa o nr inw. 58, 59, 60, 61 rosną w skupinie	721/3; Sierakowice
61	Klon pospolity	Acer platanoides	34 26	57	14	3	dobry, 4 drzewa o nr inw. 58, 59, 60, 61 rosną w skupinie	721/3; Sierakowice
62	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	38	57	10	3	dobry	705/2; Sierakowice
63	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	26 28	60	10	3	dobry	705/2; Sierakowice
64	Klon pospolity	Acer platanoides	30 31	59	10	3	dobry	705/2; Sierakowice
65	Klon pospolity	Acer platanoides	23 20	58	10	3	dobry	705/2; Sierakowice
66	Klon pospolity	Acer platanoides	50 30 20	78	12	5	dobry	721/3; Sierakowice
68	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	58	118	6	3	dobry, 2 pnie ucięte u podstawy pnia	721/3; Sierakowice
70	Lipa drobnolistna	Tilia cordata	31 33 25	104	8	3	dobry	721/3; Sierakowice

Nr inw	Nazwa polska	Nazwa łacińska	Obwód pnia na wys. 130 cm (cm)	Obwód pnia na wys. 5 cm (cm)	Wysokość (m)	Średnica korony (m)	Stan zdrowotny	Nr działki, obręb
			15					
			22					

Biorąc powyższe pod uwagę, tut. organ w warunkach realizacji przedsięwzięcia umieścił zapisy dotyczące rekompensaty za wycinkę drzew:

- wykonać nasadzenia zastępcze drzew i krzewów w proporcji nie mniejszej niż 1:1;
- projekty zieleni powinny uwzględniać nasadzenia zieleni wysokiej – drzew, w miejscach, gdzie pozwalają na to warunki techniczne oraz warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- nie stosować gatunków obcych geograficznie i siedliskowo oraz inwazyjnych gatunków drzew i krzewów jak również drzew i krzewów ozdobnych, owocowych lub miniaturowych.

Ponadto, tut. organ w warunkach realizacji przedsięwzięcia umieścił zapisy dotyczące terminu wycinki drzew poza okresem lęgu, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia. Dopuszcza się prowadzenie wycinki w ww. okresie, pod warunkiem poprzedzenia jej wizją terenową, wykonaną przez specjalistę ornitologa, stwierdzającą brak występowania na przedmiotowym drzewie lęgów ptaków, co powinno być udokumentowane właściwym wpisem w dokumentacji np. wpisem do protokołu z nadzoru przyrodniczego.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku w warunkach realizacji przedsięwzięcia umieścił zapisy dotyczące zabezpieczenia drzew i krzewów występujących w zasięgu robót budowlanych przed:

- możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzew – na podkładzie z rur drenarskich lub mat słomianych pokrywających powierzchnię drzewa pod odeskowaniem;
- fizycznym uszkodzeniem krzewów, np. poprzez wyгородzenie obszaru występowania krzewów np. taśmą;
- przesuszeniem bryły korzeniowej, np. poprzez zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów;
- mechanicznym uszkodzeniem bryły korzeniowej, np. poprzez prowadzenie prac w bezpośrednim sąsiedztwie systemów korzeniowych drzew i krzewów, w sposób ręczny, o ile pozwala na to technologia prac; powstałe ewentualne uszkodzenia mechaniczne pni i korzeni zabezpieczyć preparatem grzybobójczym.

W obszarze inwestycji i bufora na drzewach nie stwierdzono stanowisk porostów objętych ochroną prawną i figurujących na czerwonych listach. Na drzewach w buforze występują jedynie pospolite złotorosty wieloowocnikowe *Xanthoria polycarpa*.

W obszarze inwestycji i bufora nie stwierdzono stanowisk gatunków inwazyjnych wymienionych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 września 2022 r. w sprawie listy inwazyjnych gatunków obcych stwarzających zagrożenie dla Unii i listy inwazyjnych gatunków obcych stwarzających zagrożenie dla Polski, działań zaradczych oraz środków mających na celu przywrócenie naturalnego stanu ekosystemów.

Ponadto, zgodnie z art.15 ustawy z dnia 11 sierpnia 2021 r. o gatunkach obcych (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1589 ze zm.) obecność inwazyjnych gatunków obcych, dalej IGO, podlega zgłoszeniu wójtowi,

burmistrzowi albo prezydentowi miasta, właściwemu ze względu na miejsce stwierdzenia obecności tego IGO w środowisku.

Oddziaływanie na faunę

W obszarze inwestycji i buforze znajduje się kilka drzew, które potencjalnie mogą stanowić miejsce występowania pachnicy *Osmoderma* sp. i innych gatunków związanych z próchnowiskami. W przypadku konieczności ich wycinki należy ją prowadzić pod nadzorem przyrodniczym. W trakcie prac terenowych nie odnotowano imago ani ich szczątków. Nie odnotowano również ekskrementów, niemniej jednak wiek i rozmiar drzew predysponuje je jako potencjalne siedliska – drzewa mogą posiadać dziuple i wypróchnienia niewidoczne z poziomu ziemi.

W buforze odnotowano trzy częściowo chronione gatunki trzmieli *Bombus* sp. Gatunkami wybitnie eurytopowymi są: trzmiel ziemny *Bombus terrestris* i trzmiel kamiennik *Bombus lapidarius*, które stwierdzone zostały w różnych środowiskach otwartych – trawniki, łąki kwietne, przytorza. W miejscach bardziej osłoniętych spotykano pojedyncze imago trzmiela rudego *Bombus pascuorum*. Trzmiele są zapylaczami roślin kwiatowych i jednocześnie pospolitymi owadami łąk, pól i sadów.

Z rodziny kózkowatych *Cerambycidae* do najczęściej spotykanych należała zgrzytnica zielonkawowłosa *Agapanthia villosoviridescens* oraz baldurek pręgowany *Leptura quadrifasciata*. W całym obszarze pospolite są chrząszcze polifagiczne z rodzaju słonik *Curculio* sp. czy też przedstawiciele rodziny omarlicowatych *Silphidae*. Nie odnotowano kopców mrówki rudnicy *Formica rufa*. W miejscach wilgotnych pomiędzy nasypem linii kolejowej a drogą DW 211 po stronie północnej występuje niewielka rozproszona populacja ślimaka winniczka *Helix pomatia*.

Podczas prac terenowych łącznie odnotowano 25 gatunków ptaków:

1.	bażant	<i>Phasianus colchicus</i>
2.	blotniak stawowy	<i>Circus aeruginosus</i>
3.	bogatka	<i>Parus major</i>
4.	cierniówka	<i>Sylvia communis</i>
5.	czajka	<i>Vanellus vanellus</i>
6.	dymówka	<i>Hirundo rustica</i>
7.	gąsiorek	<i>Lanius collurio</i>
8.	kapturka	<i>Sylvia atricapilla</i>
9.	kląskawka	<i>Saxicola rubicola</i>
10.	kos	<i>Turdus merula</i>
11.	myszolów	<i>Buteo buteo</i>
12.	pierwiosnek	<i>Phylloscopus collybita</i>
13.	pliszka siwa	<i>Motacilla alba</i>
14.	potrzyszcz	<i>Emberiza calandra</i>
15.	rudzik	<i>Erithacus rubecula</i>
16.	skowronek	<i>Alauda arvensis</i>
17.	słowik rdzawy	<i>Luscinia megarhynchos</i>
18.	sójka	<i>Garrulus glandarius</i>
19.	strzyżyk	<i>Troglodytes troglodytes</i>

20.	szpak	<i>Sturnus vulgaris</i>
21.	śpiewak	<i>Turdus philomelos</i>
22.	trznadel	<i>Emberiza citrinella</i>
23.	zaganiacz	<i>Hippolais icterina</i>
24.	zięba	<i>Fringilla coelebs</i>
25.	żuraw	<i>Grus grus</i>

Zdecydowana większość gatunków została wykazana z bufora inwentaryzacji – niewielkiego kompleksu leśnego. Sam obszar inwestycji jest nieatrakcyjny dla ptaków. Nie odnotowano gniazd na drzewach – generalnie ptaki unikają zakładania gniazd przy drogach o tak dużym natężeniu ruchu. W przypadku błotniaka stawowego, czajki, czy też myszołowa – był to odnotowany wyłącznie przelot. W buforze brak miejsc sejmików, pierzowisk czy też miejsc masowej koncentracji jesiennej.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia głównymi zagrożeniami dla ornitofauny będzie płoszenie ptaków w wyniku obecności człowieka, maszyn i hałasu emitowanego podczas prac. Oddziaływanie będzie krótkotrwałe i ustanie po zakończeniu budowy. Aby zminimalizować oddziaływanie inwestycji na ornitofaunę rozpoczęcie prac ziemnych oraz wycinkę drzew należy przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków (tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia). W przypadku zaistnienia potrzeby dokonania prac w ww. okresie, możliwe będzie ich wykonanie jedynie w przypadku potwierdzenia przez osobę posiadającą wiedzę i kompetencje z zakresu ornitologii, iż przedmiotowy teren nie jest wykorzystywany przez chronione gatunki ptaków, jako miejsce gniazdowania, co należy potwierdzić wpisem do protokołu z nadzoru przyrodniczego. W przypadku stwierdzenia lęgów, prace należy rozpocząć po ich wyprowadzeniu.

Obszar inwestycji nie jest atrakcyjny dla gadów i płazów – istniejący układ drogowy. Natomiast na skraju inwestycji występują rozlewiska zasiedlone przez żaby z grupy żab zielonych *Rana esculenta complex* oraz ropuchy szare *Bufo bufo*. Odnotowano również martwego zaskrońca *Natrix natrix* na drodze w buforze.

Tut. organ w warunkach realizacji przedsięwzięcia nałożył na Inwestora obowiązek aby przed rozpoczęciem prac budowlanych wykonać tymczasowe ogrodzenia ochronne uniemożliwiające płazom dostanie się na teren budowy:

- wysokość części nadziemnej – 50 cm;
- ogrodzenie powinno być wykonane w taki sposób, aby uniemożliwić płazom przekraczanie płotków dołem (poniżej dolnej krawędzi), czyli powinno zostać wkopane na głębokość 10-20 cm;
- należy uzyskać trwały, sztywny naciąg materiału płotków, by ogrodzenie nie falowało, nie wyginało się itp. i w ten sposób nie umożliwiało płazom wspinania się po materiale;
- ogrodzenie powinno posiadać „przewieszkę” - odgięcie górnej krawędzi płotka na zewnątrz drogi (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem 45-90°, o długości 10 cm;
- zakończenie ogrodzenia powinno mieć tzw. „zawrotkę”, czyli kształt litery U, by wymusić zmianę kierunku przemieszczania się przez migrującego płaza.

Obszar inwestycji nie ma istotnej wartości z punktu widzenia gatunków chronionych. Ekosystemy w buforze inwestycji są wykorzystywane przez zwierzęta łowne. Podczas badań zaobserwowano tropy dzików *Sus scrofa*, lisów *Vulpes vulpes* i sarny *Capreolus capreolus*. Ponadto w niewielkim kompleksie leśnym odnotowano wiewiórkę *Sciurus vulgaris*.

Aktywność nietoperzy na badanym obszarze była stosunkowo niewielka. W obszarze inwestycji nietoperzy nie stwierdzono. Brak warunków do miejsc rojeń, kolonii zimowych itp. Pojedyncze

nietoperze (karliki drobne *Pipistrellus pygmaeus*) obserwowano podczas przelotów wzdłuż ściany lasu w buforze po stronie północnej.

Oddziaływanie skumulowane

W obszarze oddziaływania projektowanej rozbudowy wydana została decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia polegająca na budowie budynku handlowego z parkingiem naziemnym, układem drogowym i uzbrojeniem terenu w Sierakowicach na terenie działek 756/3, 756/4, obręb Sierakowice (decyzja znak: ROŚ.6220.5.2020.MK.15 z dnia 16.02.2021 r.). Nie przewiduje się kumulacji oddziaływań w zakresie ww. inwestycji.

Ponadto, dla przedmiotowego terenu Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku wydał decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach:

- decyzja znak RDOŚ-Gd-WOO.4210.26.2016.MS.PW.21 z dnia 29.12.2016 r. dotycząca przedsięwzięcia pn. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 229 na odcinku od stacji kolejowej Kartuzy do stacji Lębork”,
- decyzja znak RDOŚ-Gd-WOO.420.34.2021.ŁT.ES.39 z dnia 16.12.2024 r. dotycząca przedsięwzięcia pn. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 229 na odcinku Kartuzy – Sierakowice wraz z ewentualną elektryfikacją”.

Niniejsze przedsięwzięcie powiązane jest z wymienioną powyżej linią 209. Układ torowy linii LK229 wraz infrastrukturą przewidziany jest do przebudowy. PKP PLK S.A. ogłosiło przetarg na projekt i budowę dla w/w linii, a 22 września 2025 nastąpiło podpisanie umowy z wykonawcą na realizację tego zadania. Wg planów realizacyjnych zakończenie budowy linii przewidziano we wrześniu 2027 r. Podczas realizacji inwestycji dojdzie do kumulacji oddziaływań związanych z budową.

Oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia związane będzie głównie z etapem realizacji. W czasie realizacji przedsięwzięcia lokalne oddziaływania o charakterze okresowym będą obejmować: emisje hałasu związanego z pracą sprzętu i maszyn budowlanych, samochodów, wibracje pochodzące z placu budowy, zanieczyszczenie powietrza spowodowane wzmożonym ruchem ciężkiego sprzętu budowlanego i transportu. Będą to oddziaływania czasowe, krótkotrwałe, o ograniczonym zasięgu. Jak wskazują przeprowadzone analizy emisja z tego przedsięwzięcia będzie znikoma i krótkotrwała, w związku z tym efekt kumulowania będzie tutaj mocno ograniczony i nie wykróczy poza obszar do którego inwestor posiada tytuł prawny.

Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej

Na terenie przedsięwzięcia nie będą występowały rodzaje i ilości substancji, kwalifikujących planowane przedsięwzięcie do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, zgodnie z Rozporządzeniem 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 (*Dz.U. z 2016 r., poz. 138*). W trakcie realizacji planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się wystąpienia katastrofy budowlanej, gdyż wszystkie obiekty będą zaprojektowane i wykonane zgodnie z wymogami prawa budowlanego, uwzględniającymi m.in. wymagania w zakresie stabilności konstrukcji, zapobiegające potencjalnej katastrofie budowlanej.

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

- realizacja planowanego przedsięwzięcia nie wpłynie znacząco na zmianę funkcji zagospodarowania przestrzennego ani na względy krajobrazowe;
- w trakcie realizacji bądź eksploatacji inwestycji nie będą w sposób znaczny wykorzystywane ograniczone zasoby środowiska;
- z uwagi na specyfikę inwestycji nie przewiduje się, aby realizacja, czy prawidłowa eksploatacja przyczyniły się do wystąpienia znaczących awarii mogących oddziaływać na zdrowie ludzi, bądź środowisko;

- ze względu na odległość od granic Polski i charakter inwestycji przedsięwzięcie nie będzie źródłem transgranicznego oddziaływania na środowisko, pochodzącego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- planowana inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami Natura 2000; z uwagi na lokalizację, charakter przedsięwzięcia oraz zastosowane środki zabezpieczające przedstawione w KIP planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na najbliższe obszary Natura 2000 oraz nie spowoduje fragmentacji siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt, chronionych w granicach tych obszarów;
- planowane przedsięwzięcie nie wpłynie na pogłębienie zmian klimatu;
- stosownie do treści art. 81 ust. 3 ww. *ustawy OOS*, mając na uwadze zakres i charakter planowanego przedsięwzięcia oraz jego przewidywane oddziaływanie na układ hydrologiczny obszaru inwestycji i terenów sąsiednich, nie ma podstaw przypuszczać aby realizacja zamierzenia:
 - znacząco oddziaływała na stan ekologiczny jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) oraz podziemnych (JCWPd);
 - uniemożliwiła osiągnięcie celów środowiskowych zawartych w planach gospodarowania wodami w obszarach dorzeczy.

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

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

- stosowania przepisów w sprawie warunków technicznych ustanowionych na podstawie art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. *Prawo budowlane* (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 725),
- uzyskania wymaganych prawem zezwoleń, opinii i uzgodnień,
- realizacji obowiązków wynikających wprost z przepisów prawa, w tym w szczególności obowiązków dotyczących prawidłowej eksploatacji instalacji, określonych przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 54) oraz gospodarki odpadami, określonej przepisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. *o odpadach* (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1587 ze zm.). Obowiązki takie, jako istniejące i wiążące z mocy prawa, nie podlegają powtórnemu nałożeniu i ujawnieniu w decyzji.

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

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

W tym stanie należało orzec jak na wstępie.

Decyzja podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych.

P o u c z e n i e

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

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

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie zastępuje zezwolenia wydanego w trybie art. 56 ustawy o ochronie przyrody. Na ewentualne zniszczenie siedlisk gatunków, okazów gatunków, gniazd gatunków ich płoszenie lub przenoszenie gatunków znajdujących się pod ochroną należy uzyskać zezwolenie w trybie art. 56 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz. U. z 2026 r., poz. 13 ze zm.)

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku
Anna Tchórzewska
/podpisano elektronicznie/

Otrzymują:

1. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku przez Pełnomocnika: Jarosław Trzciński, e-doręczenie: AE:PL-21367-69451-ACHDT-21;
2. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., e-Doręczenie: AE:PL-77314-51559-GDFIB-23;
3. Strony postępowania poprzez zawiadomienie
4. Aa, Alina Klejna, tel. 586-836-811

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kartuzach, e-doręczenie: AE:PL-56174-70015-SHSCR-18
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne WODY POLSKIE Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku, e-doręczenie: AE:PL-33043-81473-AEBSH-14



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU

Załącznik Nr 1

do decyzji RDOŚ-Gd-WOO.420.98.2025.AKL.11

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedsięwzięcie polega na rozbudowa skrzyżowania DW211 z LK229 wraz z rozbudową skrzyżowania z DP1914G, budową urządzeń wyposażenia drogi, urządzeń BRD, przebudową infrastruktury technicznej i innej oraz budowa wiaduktu kolejowego w ciągu LK229 wraz z rozbiórką istniejącego przepustu dla pieszych. Celem inwestycji jest poprawa przepustowości oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego w obrębie przedmiotowego zadania.

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie powiatu kartuskiego, gminy Sierakowice, miejscowości Sierakowice, na działkach nr: 345/2, 340/3, 336/5, 336/3, 636, 346/2, 893/2, 892/2, 721/3, 704, 892/1, 756/3, 756/1, 721/2, 705/2, 755/6, 747/3, 703/1, 706/1, 706/2, 1410/2. Dotyczy obszaru skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 211 (ul. Kartuska) z linią kolejową nr 229 oraz dr. powiatową nr 1914G oraz drogą gminną o nr 152133G (ul. Wiejska).

W ramach rzeczowego przedsięwzięcia planuje się przebudowę układu geometrycznego skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 211 z linią kolejową nr 229 oraz drogą powiatową nr 1914G jak również drogą gminną nr 152133G. W zakresie branży sanitarnej, odwodnienie inwestycji przewidziane jest do projektowanej kanalizacji deszczowej (system kanalizacji deszczowej stanowią rury przykanaliki oraz studnie kanalizacyjne). Odbiornikiem wód opadowych i roztopowych jest rów melioracyjny R-B. Przed odprowadzeniem do odbiornika wody opadowe i roztopowe zostaną zretencjonowane w zbiornikach rurowych.

Układ drogowy zaprojektowano w postaci dwóch rond a sam przebieg jezdni drogi wojewódzkiej jest odsunięty w kierunku zachodnim, ok 35,0m względem obecnego przebiegu. Planowane rondo jednopasowe w miejscu skrzyżowania z drogą powiatową ma parametry:

- średnica wyspy środkowej: $\varnothing 15,0\text{m}$,
- średnica zewnętrzna: $D_z = \varnothing 30,0\text{m}$,
- szerokość pierścienia: $p = 2,5\text{m}$,
- szerokość jezdni ronda: $S = 5,0\text{m}$,
- szerokość pasów ruchu: wlotu $b_{wl} = 4,0\text{m}$ i wlotu $b_{wl} = 4,5\text{m}$
- jezdni pomiędzy skrzyżowaniami: $s = 5,0\text{m}$
- promienie wyokrągłające: wlotu $R_{wl} = 12,0-15,0\text{m}$ i wlotu $R_{wyl} = 12,0-25,0\text{m}$.

Rondo jednopasowe w miejscu skrzyżowania z drogą gminną zaprojektowano o parametrach:

- średnica wyspy środkowej: $\varnothing 16,0\text{m}$,
- średnica zewnętrzna: $D_z = \varnothing 32,0\text{m}$,
- szerokość pierścienia: $p = 2,5\text{m}$,
- szerokość jezdni ronda: $S = 5,5\text{m}$,
- szerokość pasów ruchu: wlotu $b_{wl} = 4,0\text{m}$ i wlotu $b_{wl} = 4,5\text{m}$,
- jezdni pomiędzy skrzyżowaniami: $s = 5,0\text{m}$,

- promienie wyokrąglające: wlotu $R_{wl} = 12,0-15,0\text{m}$ i wlotu $R_{wyl} = 12,0-25,0\text{m}$,

a samo rondo będzie czterowlotowe.

Planuje się wykorzystać obecny ślad drogi wojewódzkiej i poprowadzić nim drogę pieszo - rowerową o zasadniczej szerokości $s=5\text{ m}$, pod torami. Natomiast dodatkowo zaprojektowano po stronie zachodniej drogi wojewódzkiej drogę pieszo - rowerową szerokości $s=2,5\text{ m}$ odsuniętej od jezdni o $2,5\text{ m}$. Dodatkowo po stronie południowej drogi wojewódzkiej zaprojektowano $3,0\text{ m}$ drogę pieszo-rowerową w kierunku Kartuz.

Opracowania branży elektroenergetycznej w ramach przedmiotowego zadania obejmują rozbiórkę oraz budowę nowego oświetlenia projektowanego skrzyżowania jak również usunięcie kolizji projektowanego układu drogowego z istniejącym uzbrojeniem terenu. Branża telekomunikacyjna Projekt branży telekomunikacyjnej obejmuje budowę kanału technologicznego wzdłuż projektowanego odcinka drogi wojewódzkiej oraz usunięcie kolizji projektowanego układu drogowego z istniejącym uzbrojeniem terenu.

W zakres branży mostowej wchodzi budowa nowego wiaduktu kolejowego w km $65+158$ linii kolejowej nr 229 Pruszcz Gdański - Łeba. Przeszkodę stanowi droga wojewódzka nr 211. Konstrukcja obiektu inżynierskiego zakłada wykonanie jednoprzęsłowego obiektu o schemacie swobodnie podparym i ustroju nośnym stalowym.

Podstawowe parametry obiektu inżynierskiego:

- przeszkoda: droga wojewódzka nr 211;
- schemat statyczny: jednoprzęsłowy, swobodnie podpary;
- klasa obciążeń: $LM71+\alpha k = 1,21$;
- długość całkowita obiektu: $22,00\text{ m}$;
- rozpiętość teoretyczna: $21,00\text{ m}$;
- szerokość całkowita: $\sim 7,50\text{ m}$;
- światło: $20,00\text{ m}$;
- wysokość konstrukcyjna: $\sim 1,55\text{ m}$;
- kąt skrzyżowania z przeszkodą: 89°

Przyczółki projektuje się jako monolityczne, pełnościennie. Ze względu na występowanie w przypowierzchniowych warstwach podłoża gruntów słabonośnych, na etapie koncepcji zakłada się wykonanie posadowienia pośredniego. Rozwiązania szczegółowe zostaną wskazane na dalszym etapie prac projektowych, po wykonaniu badań geotechnicznych. Odwodnienie obiektu przewidziano poprzez odprowadzenie wód opadowych za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych do rowów kolejowych wzdłuż linii kolejowej projektowanej według oddzielnego zadania. Po stronie wschodniej obiektu przewiduje się wykonanie schodów skarpowych.

Z względu na budowę nowego wiaduktu kolejowego przewiduje się usunięcie kolizji z projektowaną siecią trakcyjną w ramach modernizacji LK229, kolizji z projektowaną siecią telekomunikacji kolejowej, siecią elektroenergetyczną kolejową czy, z projektowaną siecią sterowania ruchem kolejowym.

Planuje się rozbiórkę istniejącego przepustu dla pieszych zlokalizowanego w poprzek nasypu kolejowego, w sąsiedztwie istniejącego wiaduktu kolejowego. Zakres prac rozbiórkowych obejmuje także rozbiórkę nasypów kolejowych wraz z układem torowym w zakresie niezbędnym do budowy wiaduktu kolejowego oraz rozbiórki przepustu.

W miejscu projektowanego obiektu inżynierskiego przewiduje się rozbiórkę, a następnie odbudowę układu torowego.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku
Anna Tchórzewska
/podpisano elektronicznie/