



DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz.U. z 2024 r.; poz. 572 ze zm.), art. 71, art. 72, art. 75, art. 84, art. 85 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), a także § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 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.), po rozpatrzeniu wniosku Pana Piotra Żarnocha działającego z upoważnienia Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska do samodzielnego działania w imieniu Prezydenta Miasta Gdańska jako zarządcy dróg publicznych, z dnia 22 grudnia 2023 r., (wpływ wniosku: 22-12-2023 r.; wpływ uzupełnień: 23-02-2024 r., 28-03-2024 r.) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji pn.:

„Budowa układu drogowego w obszarze Portu Północnego w Gdańsku – zakres łącznicy ul. Andruszkiewicza z Trasą Sucharskiego w formie wiaduktu wraz z budową drogi łączącej Trasę Sucharskiego z ul. Sucharskiego – tzw. „węzła Dzielnicowego” (3 kamień milowy)”

ORZEKAM

- nie stwierdzać potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko,**
- określić w decyzji następujące warunki i wymagania:**

Etap realizacji:

- Prace budowlane prowadzić w godzinach dziennych (6:00-22:00).**
- Wycinkę drzew przeprowadzić pod nadzorem ornitologicznym, poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia; dopuszcza się prowadzenie prac w ww. okresie, pod warunkiem, że specjalista ornitolog stwierdzi brak występowania na przedmiotowych drzewach lęgów, co powinno być udokumentowane właściwym wpisem w dzienniku budowy lub właściwym raporcie nadzoru (jeśli dziennik budowy w momencie przystąpienia do wycinki nie został jeszcze wydany).**
- Planowaną wycinkę drzew przeprowadzić zgodnie z załącznikiem nr 2 do niniejszej decyzji.**
- 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;**



- presuszeniem 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.
- e) Nie składować materiałów budowlanych w obrębie rzutu koron i pni drzew, tj. w odległości równej rzutowi korony powiększonemu o 2 m, ale nie bliżej niż 10 m od pnia drzewa.
- f) 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.
- g) 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.
- h) 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.
- i) 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.
- j) Zminimalizować odwodnienie podczas etapu realizacji przedsięwzięcia.
- k) Nie obniżać poziomu wód gruntowych.
- l) Zapewnić drożność rowów drogowych i infiltracyjnych oraz innych elementów odwodnienia.
- m) Roboty budowlane prowadzić ze szczególną ostrożnością, aby wykluczyć zanieczyszczenie środowiska gruntowo-wodnego.
- n) W trakcie prac budowlanych przestrzegać przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy oraz procedur wynikających z odrębnych przepisów, w tym oznakować teren budowy i zabezpieczyć przed dostępem osób niepowołanych.
- o) Prowadzić roboty przy pomocy odpowiednio przeszkolonych i zapoznanych z zagrożeniami pracowników.
- p) Wykorzystywać nowoczesny, sprawny technicznie sprzęt, w celu minimalizacji ryzyka zaistnienia awarii i potencjalnego przedostania się do środowiska jakichkolwiek zanieczyszczeń.
- q) Materiały budowlane dostarczać partiami, których ilość jest niezbędna do prowadzenia robót budowlanych, w miarę możliwości unikać długotrwałego magazynowania materiałów.
- r) Dostosować przewidywane godziny wzmożonego ruchu samochodowego związanego z transportem materiałów budowlanych, innych materiałów



- i towarów związanych z budową, do bieżących warunków drogowych na trasie dojazdowej, tak aby nie powodować dodatkowych utrudnień dla innych podmiotów działających w otoczeniu inwestycji.
- s) Zaplanować i wdrożyć system dojazdu pojazdów na teren budowy w taki sposób, aby ograniczyć do minimum powstawanie sytuacji wymuszonych przestoju i zatorów na drogach dojazdowych do placu budowy.
 - t) 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.;
 - u) Zaplecze budowy, bazę materiałowo sprzętową, miejsce gromadzenia odpadów zlokalizować w obszarze planowanego przedsięwzięcia.
 - v) Ścieki bytowe z zaplecza budowy odprowadzać do kanalizacji sanitarnej lub szczelnych zbiorników bezodpływowych przenośnych toalet sukcesywnie opróżnianych przez uprawnione podmioty.
 - w) Tankowanie, naprawy i przeglądy techniczne sprzętu budowlanego nie mogą być wykonywane na terenie budowy.
 - x) Zaplecze budowy wyposażać w sorbenty, maty, biopreparaty i inne środki neutralizujące i likwidujące ewentualne rozlewy i wycieki substancji szkodliwych, w tym ropopochodnych.
 - y) W celu neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych, na bieżąco usuwać je z wykorzystaniem sorbentów, a w przypadku znacznego zanieczyszczenia gruntu zapewnić sprawne jego zebranie i usunięcie przez uprawniony podmiot.
 - z) Odpady powstające w trakcie budowy gromadzić w sposób selektywny, w miejscach i pojemnikach/ kontenerach/ beczkach zapewniających pełną izolację od środowiska naturalnego, na terenie specjalnie przygotowanych placów (na utwardzonym i uszczelnionym podłożu), zabezpieczonych przed dostępem osób nieuprawnionych; odpady niebezpieczne dodatkowo magazynować w miejscach zadaszonych; wytworzone odpady przekazywać do dalszego zagospodarowania uprawnionym podmiotom.
 - aa) W celu ograniczenia niezorganizowanej emisji pyłów w trakcie realizacji inwestycji:
 - na placu budowy stosować środki minimalizujące pylenie np. zraszanie w warunkach niskiej wilgotności powietrza,
 - place magazynowania materiałów sypkich zmiatać na mokro, hałdy materiałów sypkich zraszać wodą oraz stosować plandeki ograniczające pylenie,
 - podczas transportu materiałów pyłących stosować plandeki, osłony lub inne zabezpieczenia minimalizujące pylenie,
 - obsługę placu budowy prowadzić jedynie drogami uzgodnionymi z Gdańskim Zarządem Dróg i Zieleni,



- drogi dojazdowe do miejsca realizacji inwestycji utwardzić w taki sposób aby zminimalizować pylenie,
- drogi dojazdowe do miejsca realizacji inwestycji czyścić, a w przypadku oczyszczania w warunkach niskiej wilgotności powietrza konieczne jest zraszanie nawierzchni drogi wodą,
- pojazdy opuszczające plac budowy oraz okolice wyjazdu z budowy czyścić z ziemi/piasku naniesionych na kołach pojazdów.

bb) Po zakończeniu realizacji inwestycji uporządkować przyległy teren i przywrócić go do stanu umożliwiającego jego użytkowanie.

Etap eksploatacji:

- a) Wody opadowe lub roztopowe z odcinka jezdni oczyszczać w osadnikach studzienek rewizyjnych i wpustowych oraz w piaskownikach i odprowadzać poprzez istniejące rowy drogowe.
- b) Odpady wytwarzane na etapie eksploatacji przekazywać uprawnionym podmiotom do dalszego zagospodarowania.

UZASADNIENIE

Pismem z dnia 22 grudnia 2023 r. (wpływ UMG: 22-12-2023 r.; wpływ uzupełnień: 23-02-2024 r., 28-03-2024 r.) Pan Piotra Żarnoch upoważniony przez Dyрекcję Rozbudowy Miasta Gdańska do samodzielnego działania w imieniu Prezydenta Miasta Gdańska wystąpił z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji pn.: „**Budowa układu drogowego w obszarze Portu Północnego w Gdańsku – zakres łącznicy ul. Andruszkiewicza z Trasą Sucharskiego w formie wiaduktu wraz z budową drogi łączącej Trasę Sucharskiego z ul. Sucharskiego – tzw. „węzła Dzielnicowego” (3 kamień milowy)**”.

Do podania Wnioskodawca załączył:

1. kartę informacyjną przedsięwzięcia,
2. wyrys z ewidencji gruntów obejmujący teren przewidziany pod inwestycję oraz teren, na który planowane przedsięwzięcie będzie oddziaływać,
3. załącznik graficzny przedstawiający zasięg oddziaływania przedsięwzięcia.

Stosownie do brzmienia art. 75 ust. 1 pkt 4) ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko organem właściwym do rozpoznania sprawy jest Prezydent Miasta Gdańska.

Po zapoznaniu się z przedstawioną dokumentacją, tut. organ pismem sygn. WŚ-I.6220.II.105p1.2023.HŚ z dnia 22 stycznia 2024 r. i pismem sygn. WŚ-I.6220.II.105p2.2023.HŚ z dnia 5 marca 2024 r. wezwał Wnioskodawcę do wniesienia uzupełnień. Uzupełnienia wpłynęły w dniu 23 lutego 2024 r. i w dniu 28 marca 2024 r.

Tut. organ zawiadomieniem sygn. WŚ-I.6220.II.105Z.2023.HŚ z dnia 9 kwietnia 2024 r. zawiadomił Strony o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie, informując jednocześnie o możliwości zapoznania się z dokumentami i złożenia ewentualnych uwag i wniosków. Uwagi i wnioski nie wpłynęły.



Prezydent Miasta Gdańska

Zgodnie z przedłożoną kartą informacyjną przedsięwzięcia wraz z uzupełnieniami, planowana inwestycja polegać będzie na budowie układu drogowego w obszarze Portu Północnego w Gdańsku - zakres łącznicy ul. Andruszkiewicza z Trasą Sucharskiego w formie wiaduktu wraz z budową drogi łączącej Trasę Sucharskiego z ul. Sucharskiego - tzw. „Węzła Dzielnicowego”.

Istniejąca Trasa Sucharskiego przebiega wschodnim obrzeżem centrum miasta i stanowi odcinek drogi krajowej nr 89. Jest to droga klasy GP o nawierzchni bitumicznej, przekrój dwujezdniowy 2x2. Przedmiotowa inwestycja stanowi uzupełnienie istniejącego układu drogowego Trasy Sucharskiego w rejonie Węzła Dzielnicowego, którego celem jest poprawienie funkcjonowania planowanej rozbudowy zaplecza portowego.

Na analizowanym odcinku Trasy Sucharskiego występują następujące węzły drogowe z ulicami: Wosia Budzysza, Kontenerowa. Są to węzły częściowo bezkolizyjne, typu WB. Na węzle z ulicą Wosia Budzysza występuje czterowlotowe skrzyżowanie z wyspą centralną sterowane za pomocą sygnalizacji świetlnej. Na węzle z ulicą Kontenerową funkcjonuje skrzyżowanie trójwlotowe, skanalizowane bez sygnalizacji świetlnej. W połowie odcinka pomiędzy węzłem „Wosia Budzysza”, a węzłem „Ku Ujściu” został częściowo wybudowany węzeł „Dzielnicowy”. Węzeł ten został zrealizowany w zakresie dwóch łącznic bezpośrednich, które realizują relacje prawoskrętne na połączeniu wschodniej jezdni Trasy Sucharskiego z jezdniami ulicy Andruszkiewicza. Od strony północno-wschodniej ulica Andruszkiewicza jest ślepo zakończona (brama DCT).

W ramach przedmiotowego zadania inwestycyjnego będą realizowane następujące elementy:

- budowa nowej łącznicy o nazwie WDZ3 - łącznica jednopasowa jednokierunkowa (typu P1), która stanowić będzie uzupełnienie układu komunikacyjnego istniejącego węzła drogowego o roboczej nazwie „Węzeł Dzielnicowy”. Łącznica ta stanowić będzie połączenie drogowe istniejących: ulicy Andruszkiewicza i zachodniej jezdni Trasy Sucharskiego. W ramach budowy tej łącznicy zostanie wykonana jej jezdnia wraz z opaskami i poboczami, a także korpus pod tą jezdnią w postaci nasypów oraz przy zachodniej jezdni Trasy Sucharskiego - mury oporowe. W ciągu tej łącznicy będzie realizowany wiadukt drogowy o nazwie WD1 nad istniejącą Trasą Sucharskiego. Wykonany zostanie także system oświetlenia drogowego i odwodnienia tej łącznicy w postaci wpustów, odcinków kanalizacji deszczowej i rowu drogowego o nazwie TS. W związku z budową łącznicy WDZ3 zostanie odcinkowo przebudowany system odwodnienia istniejącej ul. mjr. Henryka Sucharskiego w postaci rowu o nazwie US;
- budowa nowej ulicy o nazwie 1a, która stanowić będzie połączenie drogowe istniejących: zachodniej jezdni Trasy Sucharskiego i ul. mjr. Henryka Sucharskiego. W ramach budowy tej ulicy zostanie wykonana jej jezdnia wraz z opaskami i poboczami, a także korpus pod tą jezdnią w postaci nasypu. Wykonany zostanie także system oświetlenia drogowego i odwodnienia tej ulicy w postaci rowu drogowego, a także przepust na istniejącym rowie melioracyjnym.

Na obu ww. realizowanych elementach inwestycji zostanie wykonane oznakowanie pionowe, poziome, a także elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) w postaci stalowych barier ochronnych.



W pierwszej kolejności będą wykonywane prace przygotowawcze polegające m.in. na mechanicznej i ręcznej wycinie kolidującej zieleni, rozbiórkach oraz miejscowym (ręcznym i mechanicznym) usunięciu humusu i ziemi urodzajnej. Dla każdego rodzaju prac przewiduje się roboty pomiarowe oraz geodezyjne. W następnej kolejności planuje się przebudowy kolizji istniejącej infrastruktury technicznej oraz budowę nowych sieci i urządzeń branży sanitarnej i elektroenergetycznej. Pracom rozbiórkowym podlegać będzie istniejący obiekt budowlany wraz z infrastrukturą towarzyszącą, który koliduje z projektowanym zagospodarowaniem. Obiektem tym jest istniejąca ulica łącząca zachodnią jezdnię Trasy Sucharskiego z istniejącą ulicą mjr. Henryka Sucharskiego o powierzchni ok. 750 m², ulica ta koliduje z projektowaną łącznicą WDZ3. W ramach prac rozbiórkowych usunięta zostanie istniejąca konstrukcja ww. jezdni, bariery ochronne stalowe o długości ok. 180 m oraz jej oświetlenie, a także występujący pod nią przepust stalowy na rowie melioracyjnym o długości ok. 16 m.

W ramach branży melioracyjnej przewiduje się wykonanie odmulenia istniejącego rowu na odcinku około 50 mb poniżej i 20mb powyżej włączenia projektowanych rowów odwadniających.

Przy zachodniej jezdni Trasy Sucharskiego na przedłużeniu pasa włączeń węzła Ku Ujściu w kierunku węzła Wosia Budzysza zaprojektowano połączenie istniejących ciągów Trasy Sucharskiego z ulicą mjr. H. Sucharskiego pod roboczą nazwą ulicy nr 1a. Połączenie tych ciągów występuje w stanie istniejącym w obszarze projektowanej łącznicy WDZ3. W związku z powyższym realizacja łącznicy WDZ3 wymagać będzie likwidacji istniejącego połączenia Trasy z ulicą Sucharskiego, co z kolei było czynnikiem powodującym konieczność poszukiwania nowej lokalizacji dla przedmiotowego połączenia.

Zgodnie z opracowaniem pn.: „Budowa połączenia komunikacyjnego planowanej stacji paliw Lotos w Gdańsku przy ulicy mjr. H. Sucharskiego z projektowaną Trasą Sucharskiego”, marzec 2011 r. połączenie komunikacyjne zaprojektowane i zrealizowane zgodnie z tą dokumentacją jako ulica nr 1 pełnić ma funkcję tymczasową do momentu podjęcia działań związanych z budową docelowego kształtu węzła Dzielnicowego. Z uwagi na powyższe, funkcję likwidowanej istniejącej ulicy nr 1 przejmie w aspekcie zapewnienia dojazdu do stacji paliw Lotos projektowana ulica nr 1a.

Niweletę jezdni ulicy nr 1a dostosowano do istniejącego korpusu Trasy Sucharskiego oraz istniejącej jezdni ul. mjr. H. Sucharskiego. W związku z przejściem projektowanej ulicy przez rów melioracyjny S7 zaprojektowany zostały przepust. Z uwagi na przerwanie ciągu istniejącego rowu drogowego TS projektowaną ulicą nr 1a oraz na brak możliwości geometryczno-konstrukcyjnych uciążlenia tego rowu poprzez, np. zastosowanie przepustu lub elementów kanalizacji deszczowej, zaprojektowano zakończenie rowu drogowego zespołem podczyszczającym ze zrzutem wód do istniejącego rowu melioracyjnego S7. Do urządzeń zespołu podczyszczania przewidziano możliwość dojazdu służb utrzymania poprzez projektowaną zatokę.

Przy prawej krawędzi jezdni Trasy Sucharskiego zaprojektowano odcinek bariery ochronnej. Wody opadowe z Trasy Sucharskiego w miejscu projektowanej ulicy nr 1a przejmować będzie projektowany odcinek ścieku korytkowego.

Parametry techniczne projektowanej ulicy nr 1a:

- klasa techniczna ulicy: L;
- prędkość do projektowania: $V_{dp} = 30$ km/h;



- typ przekroju: półuliczny;
- przekrój poprzeczny: 1 x1;
- szerokość jezdni wraz z opaskami: 6,0 m;
- szerokość opasek: 2x0,5 m;
- szerokość pobocza gruntowego: 1,5 m;
- obciążenie docelowe konstrukcji nawierzchni: 115 kN/oś;
- nawierzchnia bitumiczna o długości ok. 155 m i powierzchni ok. 867 m².

W celu włączenia projektowanego układu drogowego w układ dróg publicznych zaprojektowany został węzeł drogowy, tzw. węzeł „Dzielnicowy”. W ramach przedmiotowego opracowania przewidziano wprowadzenie relacji lewoskrętnej na węźle „Dzielnicowym” z ulicy Andruszkiewicza w Trasę Sucharskiego poprzez projektowaną łącznicę WDZ3 wraz z wiaduktem drogowym WD1.

Projektowany bezkolizyjny węzeł „Dzielnicowy” typu WA w układzie docelowym, składa się z trzech łącznic, z czego dwie łącznice typu bezpośredniego WDZ1 i WDZ2 zostały zrealizowane, natomiast przedmiotowym opracowaniem objęta jest łącznica typu półbepośredniego WDZ3.

Realizacja łącznicy WDZ3 wiąże się z koniecznością likwidacji istniejącego łącznika Trasy Sucharskiego z ulicą Sucharskiego.

Parametry techniczne projektowanej łącznicy typu P1 na węźle „Dzielnicowym”:

- prędkość do projektowania: $V_{dp} = 40$ km/h;
- szerokość jezdni wraz z opaskami: 6,0 m;
- szerokość opasek: wewnętrznej/zewnętrznej: 0,5 m/1,0 m;
- szerokość pobocza gruntowego: 1,50 m - w przypadku występowania urządzeń bezpieczeństwa ruchu (barier); 2,5 m - w przypadku występowania wraz z ww. urządzeniami bezpieczeństwa ruchu słupów oświetlenia drogowego;
- obciążenie docelowe konstrukcji nawierzchni: 115 kN/oś;
- nawierzchnia bitumiczna o długości ok. 453 m i powierzchni ok. 2593 m².

Przekroje podłużne łącznic bezpośrednich WDZ1 i WDZ2 zaprojektowano z wyniesieniem niwelety do poziomu umożliwiającego wykształtowanie łącznicy WDZ3 i jej powiązania z łącznicą WDZ2 (rozplot). Na dojazdach do obiektu mostowego zaprojektowano bariery ochronne. Pochylenie poprzeczne jezdni łącznicy wynosi 2/2,5% na odcinku prostym oraz 5,5% na łuku kołowym.

Ze względu na mur odwodnienie łącznicy zaprojektowano lokalnie odcinkiem kanalizacji deszczowej z wylotem do rowu drogowego łącznicy WDZ3, który kieruje spływ w układ istniejącego rowu drogowego Trasy Sucharskiego. Wody opadowe z odcinka jezdni Trasy Sucharskiego równoległego do projektowanej łącznicy WDZ3 zbierane będą do projektowanego rowu drogowego Trasy Sucharskiego, który kieruje spływ w układ istniejącego rowu drogowego Trasy Sucharskiego. Na całej długości projektowanego rowu Trasy Sucharskiego zaprojektowano także dostosowanie istniejącego korpusu i prawej krawędzi jezdni Trasy Sucharskiego do nowego układu geometrycznego wynikającego m.in. z likwidacji istniejącej ulicy nr 1. Zaprojektowano także w tym miejscu pobocze gruntowe, na którym z uwagi na projektowane mury oporowe i wiadukt drogowy ustawiono bariery ochronne.



Drogowe obiekty inżynierskie

Wiadukt drogowy zlokalizowany jest w ciągu projektowanej łącznicy WDZ3 nad ul. mjr. Henryka Sucharskiego w ramach budowy układu drogowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Ustrój niosący obiektu - 2 przęsłowa belka ciągła wolnopodparta, o konstrukcji stalowej zespolony z płytą żelbetonową. Podpory: dwa żelbetowe przyczółki masywne jako podpory skrajne ze skrzydłami w postaci ścian oporowych oraz filar jako podpora pośrednia. Dodatkowo za przyczółkiem P3 zaprojektowano nasyp łącznicy w technologii gruntu zbrojonego o łącznej długości murów po obu stronach najazdu (M1+M2) ok. 200 m.

Parametry obiektu (WD1):

- szerokość całkowita: 9,20 m;
- długość obiektu w osiach niwelety: 57,06 m;
- szerokość użytkowa jezdni: 5,30 m
- spadek poprzeczny jezdni: 5,5%;
- spadek poprzeczny kap gzymsowych: 4,0%.

Posadowienie podpór obiektu jest przewidziane jako pośrednie na palach oraz:

- ukształtowanie podłużne wiaduktu (spadek) występuje w łuku pionowym;
- kąt przecięcia osi wiaduktu z osią przeszkody (istniejąca Trasa Sucharskiego) - 52°;
- liczba przęseł wiaduktu: 2.

Parametry murów oporowych:

- łączna długość murów: ok. 200 mb;
- technologia: mur z gruntu zbrojonego ze zwieńczeniem w postaci monolitycznego, żelbetowego oczepu;
- pochylenie poprzeczne górnej powierzchni oczepu: 4%;
- posadowienie: na palach lub kolumnach z cementogruntu;
- okładziny zewnętrzne: betonowe.

Odwodnienie drogi głównie odbywa się poprzez system rowów drogowych - wody deszczowe trafiają bezpośrednio do rowów drogowych, a następnie do odbiorników. W miejscach, gdzie droga prowadzona jest w krawężnikach zaprojektowano odwodnienia za pomocą wpustów oraz kolektorów grawitacyjnych. Wszystkie wyloty kanalizacji deszczowej i przykanalików są do rowów drogowych lub istniejącej kanalizacji deszczowej. Odwodnienie obiektu będzie głównie wykonane za pomocą wpustów i następnie do rowów drogowych.

Dla projektowanej drogi nie przewiduje się zrzutów wody opadowej za pomocą wylotów kanalizacji deszczowej do rzek. Zrzut wód opadowych do odbiorników odbywa się jedynie poprzez istniejące rowy drogowe.

Wody deszczowe w kolektorach oczyszczane będą w osadnikach studzienek rewizyjnych i wpustowych oraz w piaskownikach. Przed wylotem Nr 2 zaprojektowano osadnik w celu wytrącenia zawiesiny ogólnej i separator wyłapujący substancje ropopochodne.

W zakresie odwodnienia zaprojektowano:

- przewody kanalizacji deszczowej o średnicach: 630 mm; 400 mm; 315 mm; 200 mm;
- studzienki rewizyjne o średnicach: 1200 mm; 1500 mm;
- wpusty deszczowe o średnicy: 500 mm;



Prezydent Miasta Gdańska

- osadnik o średnicy: 2000 mm;
- separator substancji ropopochodnych;
- wylot kanalizacji deszczowej o średnicy: 400 mm; 600 mm.

W sumie zaprojektowano ok. 171 mb kanalizacji deszczowej, osiem studzienek rewizyjnych, sześć wpustów deszczowych, jeden osadnik, jeden separator, dwa wyloty kanalizacji deszczowej.

Zaprojektowany system melioracji nie wprowadza zmian funkcjonowania w stosunku do układu pierwotnego, wynika jedynie ze zmian w nowoprojektowanej infrastrukturze. Zakres opracowania obejmuje przebudowę istniejących rowów melioracyjnych oraz budowę przepustu melioracyjnego. Zaprojektowano dostosowanie koryt istniejących rowów przecinających projektowany układ drogowy do zmian konfiguracji terenu związanej z projektowaną drogą. Dodatkowo koryta dostosowano do odprowadzenia wód opadowych i roztopowych pochodzących częściowo projektowanej kanalizacji deszczowej pasa drogowego.

Zakres melioracji obejmuje przebudowę istniejących rowów melioracyjnych oraz budowę przepustu melioracyjnego $H=0,97$ m; $B=1,44$ m o długości 19,40 m.

Obszar całej inwestycji położony jest w bliskim otoczeniu Trasy Sucharskiego, która w stanie istniejącym jest oświetlona. Z uwagi na powyższe oraz ze względów bezpieczeństwa ruchu drogowego wzdłuż wszystkich projektowanych ciągów zaprojektowano oświetlenie drogowe.

Projektowane kable układane będą w wykopie na głębokości 80 cm (linie SN-15 kV) oraz 70 cm (linie nn-0,4 i oświetleniowe) - min. 100 cm pod jezdniami. Nowe oświetlenie zaprojektowano z wykorzystaniem opraw ze źródłami światła typu LED o mocach do 70 W. Oprawy będą montowane na słupach stalowych ocynkowanych o wysokości 9 m (+ wysięgnik $h=1$ m). Słupy oświetleniowe posadowione zostaną w wykopach, na betonowych fundamentach prefabrykowanych. Górna powierzchnia fundamentu będzie znajdować się na poziomie 3 cm nad poziomem chodnika oraz 5 cm nad poziomem zielenca.

Na zakończenie prac wykonane zostaną prace porządkowe związane m.in. z uprzątnięciem terenu po wykonywanych pracach wraz z profilowaniem i wyrównaniem terenu, wykonaniem wierzchniej warstwy humusu oraz nasadzeń zieleni.

Realizacja inwestycji będzie wymagała wykorzystania materiałów, surowców, paliw i wody. Materiały wykorzystywane podczas budowy drogi to przede wszystkim kruszywo, piasek, żwir, kamień, stosowane do podbudowy oraz masy bitumiczne do wykonania nawierzchni drogowej, kostka brukowa i cement pod chodniki, elementy betonowe, elementy oznakowania dróg, urządzenia związane z odwodnieniem - najczęściej wykonywane z gotowych prefabrykatów, kable stanowiące sieć elektroenergetyczną czy teletechniczną. Etap realizacja inwestycji wiązać się będzie ze zużyciem paliwa (oleju napędowego) przez maszyny i urządzenia wykorzystywane do prac budowlanych. Będą to: koparki, spychacze, dźwigi, walce, zagęszczarki, betoniarki. Część sprzętu budowlanego może wymagać zasilania energią elektryczną lub sprężonym powietrzem, media te dostarczane będą na plac budowy z przewoźnych agregatów zasilanych olejem napędowym. Paliwa i energia będą pochodziły (jeśli to możliwe) od najbliższego dostawcy. Prace budowlane będą się wiązały z wykorzystaniem wody dostarczanej na teren budowy za pomocą beczkowozów i zbiorników na wodę. Woda wykorzystywana będzie zarówno



Prezydent Miasta Gdańska

na cele budowlane, ale przede wszystkim na cele socjalno-bytowe zatrudnionych w fazie budowy pracowników. Ścieki bytowe powstawać będą jedynie w fazie realizacji i będą odprowadzane do kanalizacji sanitarnej. Kanalizacja sanitarna podłączona będzie do zaplecza budowy, której biuro zlokalizowane będzie przy ul. Wosia Budzysza 7. Ponadto, zostaną zapewnione przenośne toalety typu TOI-TOI (ze zbiornikami bezodpływowymi), które będą wykorzystywane na placu budowy.

Eksploatacja inwestycji nie będzie wiązała się z wykorzystywaniem materiałów, surowców, paliw czy też wody. Należy mieć na uwadze, że w przyszłości może wystąpić konieczność jej naprawy lub konserwacji, jednak na obecnym etapie nie można określić, rodzaju i ilości niezbędnych do tego celu surowców, materiałów i paliw. W okresie zimowym eksploatacja ulicy będzie związana z użyciem środków zapobiegających oblodzeniu. Oszacowanie potrzebnych ilości surowców (piasku, soli) jest bardzo trudne, gdyż zależy od panujących warunków atmosferycznych i sposobu utrzymania dróg i chodników przez zarządcę. Planowane roczne zużycie energii elektrycznej dla oświetlenia drogi wyniesie ok. 800 kWh.

Przedsięwzięcie należy do grupy przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach można stwierdzić obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. W ramach przedmiotowego postępowania (zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 1, 2 i 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko) tut. organ pismem z dnia 9 kwietnia 2024 r. sygn. WŚ-I.6220.II.105R.2023.HŚ wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (RDOŚ) w Gdańsku, Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego (PGIS) w Gdyni oraz do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Gdańsku (WP ZZ), o opinie co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

W odpowiedzi na powyższe wystąpienie, RDOŚ pismem sygn. RDOŚ-Gd-WOO.4220.263.2024.WR.1 z dnia 24 kwietnia 2024 r. wezwał Wnioskodawcę do wyjaśnienia i uzupełnienia informacji zawartych w dokumentacji złożonej wraz z wnioskiem, w tym w karcie informacyjnej przedsięwzięcia. Tut. organ pismem sygn. WŚ-I.6220.II.105p4.2023.HŚ z dnia 6 maja 2024 r. przekazał Wnioskodawcy kopię ww. wezwania RDOŚ. W dniu 28 maja 2024 r. do tut. organu wpłynęło uzupełnienie wniosku. Następnie, tut. organ pismem sygn. WŚ-I.6220.II.105p6.2023.HŚ z dnia 3 czerwca 2024 r. przekazał otrzymane uzupełnienie do RDOŚ i PGIS, a także do WP RZGW z prośbą o zajęcie stanowiska w sprawie.

RDOŚ postanowieniem sygn. RDOŚ-Gd-WOO.4220.263.2024.WR.2 z dnia 12 czerwca 2024 r. wyraził opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków dotyczących ochrony środowiska na etapie realizacji przedsięwzięcia. Ww. warunki zostały uwzględnione w niniejszej decyzji.

Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Gdańsku pismem sygn. GG.ZZŚ.4901.152.1.2024.KK z dnia 18 kwietnia 2024 r. przekazał ww. wniosek Prezydenta



Miasta Gdańska z dnia 9 kwietnia 2024 r. Dyrektorowi Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku (WP RZGW), jako organowi właściwemu do rozpatrzenia przedmiotowego wniosku. Planowana inwestycja znajduje w granicach Portu w Gdańsku. WP RZGW w opinii sygn. G.RZŚ.4901.30.2024.WW z dnia 9 maja 2024 r. nie stwierdziły potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na stan zasobów wodnych i zagrożenia osiągnięcia przez nie celów środowiskowych i wskazały na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań wymienionych w ww. opinii, które zostały uwzględnione w niniejszej decyzji. Po zapoznaniu się z pismem uzupełniającym Wnioskodawcy, WP RZGW w piśmie sygn. G.RZŚ.4901.30.2024.WW.2 z dnia 14 czerwca 2024 r. podtrzymały stanowisko w sprawie zawarte w opinii sygn. G.RZŚ.4901.30.2024.WW z dnia 9 maja 2024 r. Informacje zawarte w uzupełnieniu nie mają wpływu na treść ww. opinii WP RZGW i tym samym 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 04 listopada 2022 r. (Dz.U. z 2023 r. poz. 300).

PGIS w Gdyni pismem sygn. SE.ZNS.80.4910.15A.24 z dnia 25 kwietnia 2024 r. wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia. Tut. organ pismem sygn. WŚ-I.6220.II.105p5.2023.HŚ z dnia 10 maja 2024 r. przekazał Wnioskodawcy kopię ww. wezwania PGIS. W dniu 28 maja 2024 r. do tut. organu wpłynęło uzupełnienie wniosku. Tut. organ pismem sygn. WŚ-I.6220.II.105p6.2023.HŚ z dnia 3 czerwca 2024 r. przekazał otrzymane uzupełnienie do RDOŚ i PGIS, a także do WP RZGW z prośbą o zajęcie stanowiska w sprawie.

PGIS w opinii sygn. SE.ZNS.80.4910.15.24 z dnia 18 czerwca 2024 r., stwierdził, że dla ww. przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W trakcie przeprowadzania kwalifikacji przedsięwzięcia do obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko na podstawie art. 63 ust. 1 ww. ustawy, opierając się na informacjach zawartych w karcie informacyjnej planowanego przedsięwzięcia, ustalono co następuje:

- Planowane przedsięwzięcie pn.: **„Budowa układu drogowego w obszarze Portu Północnego w Gdańsku – zakres łącznicy ul. Andruszkiewicza z Trasą Sucharskiego w formie wiaduktu wraz z budową drogi łączącej Trasę Sucharskiego z ul. Sucharskiego – tzw. „węzła Dzielnicowego” (3 kamień milowy)”** jest kwalifikowane zgodnie z rozporządzeniem 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.) jako:

§ 3 ust. 2 pkt 2 - przedsięwzięcia „polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone; w przypadku gdy jest to druga lub kolejna rozbudowa, przebudowa lub montaż, sumowaniu podlegają parametry tej rozbudowy, przebudowy lub montażu z poprzednimi rozbudowami, przebudowami lub montażami, o ile nie zostały one objęte decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach”



w związku z

§ 3 ust. 1 pkt 62, tj.: „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”.

W związku z powyższym, realizacja ww. przedsięwzięcia wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach będzie niezbędna do uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wydawanej na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych – tzw. „ZRID”.

- Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie na działkach nr: 2/6 obręb 252S; 5/10; 5/16; 18/6; 18/12; 18/13 obręb 253S, gmina m. Gdańsk, powiat m. Gdańsk, województwo pomorskie. Planowane przedsięwzięcie znajdować się będzie we wschodniej części miasta Gdańska - Wyspa Portowa w niezamieszkałym obszarze przemysłowym Gdańsk Sączki stanowiącym część osiedla administracyjnego Przeróbka. Inwestycja planowana jest w obszarze Trasy Sucharskiego między węzłami Wosia Budzysza i Ku Ujściu. Obszar inwestycji znajduje się w granicach Portu Morskiego Gdańsk i stanowi bezpośrednie sąsiedztwo Portu Północnego Zewnętrznego i terminala kontenerowego DCT.

Teren przyległy do przedmiotowego obszaru inwestycji stanowią w przeważającej części tereny infrastruktury transportowej, łącznice stanowiąc będą docelowe uzupełnienie istniejącego układu drogowego Trasy Sucharskiego w rejonie Węzła Dzielnicowego, którego celem jest poprawienie funkcjonowania planowanej rozbudowy zaplecza portowego.

Najbliższa zabudowa chroniona akustycznie znajduje się w odległości ok. 100 m od terenu przedsięwzięcia.

- Ze względu na charakter inwestycji, tj. dobudowę łącznic pomiędzy istniejącymi ulicami Inwestor nie analizował innych wariantów lokalizacyjnych. W ramach prac projektowych Inwestor analizował warianty przedsięwzięcia, polegające na zastosowaniu różnych rodzajów nawierzchni. Zarówno w przypadku łącznicy WDZ3 jak i ulicy nr 1a zaproponowano dwa warianty nawierzchni – nawierzchnię podatną – asfaltową z warstwą ścieralną SMA11 o grubości 11cm oraz nawierzchnię sztywną – betonową z wierzchnią warstwą z betonu cementowego C35/45 dyblowaną i kotwioną o grubości 25 cm.

Do realizacji wybrany został wariant z nawierzchnia podatną – asfaltową, z uwagi na poniższe:

1. Jest to wariant korzystniejszy, biorąc pod uwagę budowę nawierzchni na obszarach występowania w podłożu gruntów słabonośnych.
2. Jest to wariant bardziej uzasadniony ekonomicznie, biorąc pod uwagę m.in. zakres prac wymaganych do wykonania podczas budowy nawierzchni, a także późniejszych zabiegów utrzymaniowych.
3. Jest to wariant bezpieczniejszy, biorąc pod uwagę aspekty BRD (elementy bezpieczeństwa w postaci stalowych barier ochronnych), ponieważ nie zmienia się typ nawierzchni na stosunkowo krótkim odcinku.



- Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, etap realizacji inwestycji będzie związany z emisją zanieczyszczeń do powietrza o charakterze niezorganizowanym w postaci pyłu oraz substancji pochodzących ze spalania paliwa w maszynach roboczych oraz samochodach ciężarowych dowożących materiały budowlane na teren budowy.

Na etapie realizacji inwestycji emisja hałasu będzie powodowana przez maszyny budowlane (koparki, spycharki, równiarki, walce drogowe, rozściełacze asfaltu, dźwigi, urządzenia wibracyjne do zagęszczania gruntu), których poziom mocy akustycznej szacuje się na około 80-95 dB. Zasięg odczuwalnego okresowego pogorszenia klimatu akustycznego można określić na ok. 100 m od zgrupowania maszyn i sprzętu budowlanego. Ograniczenie uciążliwości hałasu emitowanego w czasie budowy jest skomplikowane ze względu na gabaryty maszyn, wymagania technologiczne i charakterystykę samych źródeł hałasu. Maszyn takich nie można obudować ekranem z uwagi na technologię wykonywanych prac oraz ze względu na znikomą skuteczność ekranów w przypadku dużych urządzeń budowlanych - głównie z uwagi na rozmiary i emitowanie dźwięków o dużej zawartości składowych niskoczęstotliwościowych. Fale akustyczne w zakresie niskich częstotliwości mają długości kilku metrów i nie poddają się ekranowaniu tak, jak fale średnich i wysokich częstotliwości. Należy zaznaczyć, że przewidywane oddziaływanie hałasu w fazie realizacji będzie krótkotrwałe i odwracalne. Oddziaływanie to całkowicie ustąpi wraz z zakończeniem robót, a klimat akustyczny rejonu inwestycji powróci do stanu sprzed etapu realizacji.

Na etapie budowy będą powstawały odpady z następujących prac: robót ziemnych, usuwania nawierzchni z istniejącej jezdni (dotyczy przebudowywanych odcinków dróg lokalnych), prac rozbiórkowych istniejących obiektów budowlanych, ułożenia nawierzchni, wycinki drzew i krzewów, przebudowy sieci CO, wodociągów i kanalizacji. Będą to głównie odpady z przebudowy dróg, gruzu, betonu, gleba, ziemia i kamienie, opakowaniowe, żelaza i stali, drewna, zużyte sorbenty itp. oraz niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne. Odpady te będą wstępnie gromadzone w wydzielonym, odpowiednio zabezpieczonym miejscu na zapleczu budowy, w zależności od rodzaju w pojemnikach lub w kontenerach, a następnie przekazywane do dalszego zagospodarowania.

Wytwarzane ścieki bytowe będą odprowadzane do kanalizacji sanitarnej zaplecza budowy, którego biuro zlokalizowane będzie przy ul. Wosia Budzysza 7. Ponadto, zostaną zapewnione przenośne toalety typu TOI-TOUI (ze zbiornikami bezodpływowymi).

W ramach realizacji przedsięwzięcia nie będą powstawały ścieki technologiczne.

W trakcie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia głównym źródłem emisji niezorganizowanej substancji do powietrza będą poruszające się pojazdy. Złożona dokumentacja zawierała analizę rozkładu przestrzennego zanieczyszczeń powietrza na etapie eksploatacji planowanej inwestycji, którą wykonano dla roku 2027 (oddania inwestycji do eksploatacji) oraz 2033 (5 lat po oddaniu inwestycji do użytku).

Do obliczeń zastosowano program Operat FB, korzystający z modelu Caline3. Model ten jest zgodny z metodyką zawartą w rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r., Nr 16, poz. 87). Jak wynika z przedłożonych w KIP obliczeń, etap eksploatacji 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.

W fazie eksploatacji źródłem hałasu będą pojazdy poruszające się po analizowanej drodze. Z dostarczonej wraz KIP analizy emisji hałasu planowanej inwestycji (dla następujących horyzontów czasowych: 2027 r.: rok oddania inwestycji do eksploatacji i 2033 r.: 5 lat po oddaniu inwestycji do użytku) wynika, że planowana inwestycja nie będzie powodować występowania przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej. Dodatkowo sprawdzono, że przy uwzględnieniu oddziaływania skumulowanego z istniejącą siecią dróg (ulicą Andruszkiewicza, ulicą Sucharskiego (odcinkiem północnym i południowym) poziomy dopuszczalne hałasu również nie będą przekraczane.

W trakcie użytkowania drogi mogą powstawać m.in. odpady opakowaniowe, odpady metali, odpady gleby i ziemi, odpady z czyszczenia. Istnieje ponadto możliwość powstawania innych odpadów w wyniku wypadków i zdarzeń losowych (poważnych awarii). Odpady powstające w fazie eksploatacji nie będą magazynowane, ale przekazane uprawnionym podmiotom celem ponownego wykorzystania (odzysku), unieszkodliwienia lub zdeponowania na składowisku.

W trakcie eksploatacji przedsięwzięcia nie będą powstawały ścieki bytowe i technologiczne.

Odwodnienie drogi głównie odbywa się poprzez system rowów drogowych – wody deszczowe trafiają bezpośrednio do rowów drogowych a następnie do odbiornika, którym jest rzeka Martwa Wisła. W miejscach, gdzie droga prowadzona jest w krawężnikach zaprojektowano odwodnienia za pomocą wpustów oraz kolektorów grawitacyjnych. Wszystkie wyloty kanalizacji deszczowej i przykanalików są do rowów drogowych lub istniejącej kanalizacji deszczowej. Odwodnienie obiektu będzie głównie wykonane za pomocą wpustów i następnie do rowów drogowych.

Dla projektowanej drogi nie przewiduje się odprowadzania wody opadowej za pomocą wylotów kanalizacji deszczowej do rzek. Odprowadzanie wód opadowych do odbiorników odbywa się jedynie poprzez istniejące rowy drogowe.

Wody opadowe z odcinka jezdni Trasy Sucharskiego równoległego do projektowanej łącznicy WDZ3 zbierane będą do projektowanego rowu drogowego TS, który kieruje spływ w układ istniejącego rowu drogowego Trasy Sucharskiego. Wody deszczowe w kolektorach oczyszczane będą w osadnikach studzienek rewizyjnych i wpustowych oraz w piaskownikach. Przed wylotem Nr 2 zaprojektowano osadnik w celu wytrącania zawiesiny ogólnej i separator wyłapujący substancje ropopochodne.

Wnioskowane przedsięwzięcie stanowi element większego przedsięwzięcia objętego decyzją Prezydenta Miasta Gdańska o środowiskowych uwarunkowaniach nr WŚ-I.6220.II.84D.2014.El.219243 z dnia 10 grudnia 2014 r. wydaną dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa układu drogowego w obszarze Portu Północnego w Gdańsku – PCL”. Inwestycja została zrealizowana w części. Wnioskowana inwestycja będzie stanowiła uzupełnienie/ kolejny element drogowy w Porcie, który został zaprojektowany w 2015 r. Jednakże z uwagi na wygaśnięcie ważności wcześniej



uzyskanych uzgodnień, realizacja wnioskowanego przedsięwzięcia wymaga aktualizacji dokumentacji.

Nie przewiduje się znaczącego wzrostu oddziaływania na środowisko na skutek ewentualnego kumulowania się oddziaływań planowanego przedsięwzięcia z innymi przedsięwzięciami w sąsiedztwie.

Do wniosku Inwestor dołączył opracowanie – analizę ruchu pod nazwą: „Prognoza ruchu dla zadania: „Budowa Pomorskiego Centrum Inwestycyjnego położonego na obszarze Portu Północnego w Gdańsku”, lokalizacja: Gdańsk, ul. Andruszkiewicza. Celem opracowania było określenie prognozowanej na rok 2027 i 2033 wielkości średniodobowego natężenia ruchu kołowego (SDR) w rejonie ul. Andruszkiewicza w Gdańsku. Wartości SDR w obszarze ul. Andruszkiewicza w roku 2033 wahają się od około 2500 P/24h – 10000 P/24/h. Prognozuje się, że udział pojazdów ciężarowych w dobie w zależności od analizowanego odcinka będzie wynosić od około 1,5% do 30%. Ulica Andruszkiewicza w układzie docelowym ma pełnić funkcję drogi dojazdowej, obsługującej tereny przemysłowe z dużym udziałem ruchu ciężarowego. Realizacja inwestycji w zakresie projektowanej łącznicy WDZ3 Węzła Dzielnicowego przyczyni się do poprawy warunków ruchu w otoczeniu istniejącego układu komunikacyjnego Trasy Sucharskiego, ponieważ umożliwi bezkolizyjny oraz bezpośredni wyjazd z ul. Andruszkiewicza na Trasę Sucharskiego na relacji „w lewo”, tj. w kierunku węzła Wosia Budzysza i dalej drogi ekspresowej S7. W istniejącym układzie komunikacyjnym Węzła Dzielnicowego kierujący chcąc wyjechać z ul. Andruszkiewicza mają jedyną taką możliwość poprzez istniejącą łącznicę WDZ2, przy czym jest to relacja „w prawo”, tj. w kierunku węzła Ku Ujściu i dalej tunelu pod Martwą Wisłą; w związku z powyższym dojazd z ul. Andruszkiewicza do drogi ekspresowej S7 możliwy jest jedynie w sposób pośredni poprzez węzeł Ku Ujściu, co powoduje dodatkowe obciążenie tego węzła ruchem drogowym. Reasumując, budowa łącznicy WDZ3 odciążą węzeł Ku Ujściu i skróci czas i drogę przejazdu z ul. Andruszkiewicza do drogi ekspresowej S7.

- W celu zminimalizowania skutków ewentualnego niekorzystnego oddziaływania przedsięwzięcia na etapie realizacji, Inwestor przewidział zastosowanie m.in. następujących rozwiązań chroniących środowisko:
 - stosowanie do podbudowy w miarę możliwości gotowych mieszanek wytwarzanych w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy;
 - transport mas bitumicznych wywrotkami wyposażonymi w opony ograniczające emisję oparów asfaltu;
 - prowadzenie robót nawierzchniowych (jeżeli jest to możliwe) w okresie letnim, kiedy temperatura mas bitumicznych może być niższa, a przez to mniejsze będzie odparowywanie substancji odorotwórczych;
 - plac budowy i drogi dojazdowe (w tym jezdnię tego pasa ruchu, po którym będzie się odbywał ruch na czas przebudowy) utrzymywać w stanie ograniczającym pylenie (pyły mineralne);
 - wytwarzane odpady będą magazynowane w sposób selektywny, w wyznaczonych, odpowiednio zabezpieczonych miejscach, a następnie przekazywane do dalszego zagospodarowania uprawnionym odbiorcom.



- 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 r., poz. 300) stwierdzono, że przedsięwzięcie znajduje się w regionie wodnym Dolnej Wisły, na obszarze następujących jednolitych części wód:
 - powierzchniowych rzecznych:
 - kod RW200014489 – Martwa Wisła. Stanowi ona silnie zmienioną część wód, jest monitorowana. Stan ogólny JCWP określono jako zły (umiarkowany potencjał ekologiczny, stan chemiczny brak danych). JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWP to dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na cieku głównym; dobry stan chemiczny. W JCWP znajdują się obszary ochronne 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 2023 r., poz. 1336), 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. Niemniej jednak przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na terenie obszarów chronionych;
 - podziemnych:
 - kod GW200015 – JCWPd charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz dobrym stanem chemicznym. JCWPd jest monitorowana. JCWPd jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych – zagrożona chemicznie. Cel środowiskowy dla JCWPd to dobry stan ilościowy i chemiczny.

Jak wynika z opinii WP RZGW, teren planowanej inwestycji położony jest poza obszarem szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. *Prawo wodne* (tekst jedn. Dz. U. z 2023 r., poz. 1478 ze zm.). Planowana inwestycja nie jest położona na terenie podlegającym ochronie na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o *ochronie przyrody* (tekst jedn. Dz. U. z 2022 r., poz. 916). Analizowana inwestycja położona jest w obrębie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych GZWP Nr 111 Subniecka Gdańska.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia, przy zachowaniu warunków wymienionych w opinii WP RZGW, nie powinna spowodować dopływu zanieczyszczeń do wód podziemnych, przez co nie wpłynie na pogorszenie stanu chemicznego i ilościowego części wód podziemnych. Przedsięwzięcie nie powinno oddziaływać na wody powierzchniowe i nie powinno przyczynić się do zmiany obecnie występującego potencjału ekologicznego i stanu chemicznego JCWP. Tym samym realizacja celów środowiskowych, wskazanych w dokumentach planistycznych, nie jest zagrożona.

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 Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023 r., poz. 300).

- Analizowana inwestycja zlokalizowana będzie w terenie silnie zurbanizowanym, miejskim - pokrytym infrastrukturą transportową. W rejonie istniejącego układu ulic znajduje się zieleń przydrożna - nasadzenia rosnące wzdłuż „starej” ulicy mjr. Henryka



Sucharskiego oraz nasadzenia komponowane rosnące wzdłuż nowej ulicy mjr. Henryka Sucharskiego. Nasadzenia starsze rosnące wzdłuż „starej” ulicy Sucharskiego są to w zdecydowanej większości jarząby szwedzkie przemieszane z nielicznymi lipami oraz klonami pospolitymi. Zinwentaryzowano również kilka egzemplarzy topoli drżącej oraz wierzby białej. Są to drzewa, które są efektem samowysiewu. Nasadzenia komponowane rosnące wzdłuż nowej ulicy Sucharskiego wykonane w latach 2021-2022 z młodocianego materiału roślinnego o parametrach 18-25 cm obwodu jako nasadzenie rekompensujące - zamiennie. W ten sposób nasadzono lipę drobnolistną oraz klon pospolity w odmianie wąskokolumnowej.

Jak wskazano w złożonym uzupełnieniu z dnia 3.06.2024 r., w dniu 25 maja 2024 r. dokonano oglądu drzew przy ul. mjr. H. Sucharskiego przeznaczonych do wycinki w ramach przedmiotowej inwestycji. Na drzewach wskazanych w tabeli nr 1 w załączniku nr 2 do niniejszej decyzji nie zaobserwowano występowania gatunków porostów (grzybów zlichenizowanych) podlegających ochronie prawnej. Odnotowano na nich jedynie pospolite, niechronione taksony, jak m.in.: złotorost ścienny *Xanthoria parietina*, obrost drobny *Physcia tenella*, obrost wzniesiony *Physcia adscendens*, orzast kolisty *Phaeophyscia orbicularis*, gatunki te nie podlegają ochronie ani nie są rzadkie w skali kraju lub regionu.

W dniu 16.05.2024 r. wykonana została wizja mająca na celu przegląd drzew przeznaczonych do wycinki pod kątem stanowisk lęgowych ptaków. W trakcie tej wizji nie zinwentaryzowano dziupli lub też gniazd ptaków.

Szacowane ilości wycinek oraz przesadzeń:

- drzewa dorosłe, które mogą zostać przesadzone, łącznie 5 sztuk;
 - drzewa dorosłe zakwalifikowane do usunięcia, łącznie 40 sztuk;
 - drzewa młodociane (nasadzenia zamiennie) do przesadzenia, łącznie 52 sztuk.
- Szczegółowe zestawienie drzew przeznaczonych do wycinki lub przesadzenia wraz z ich podstawowymi parametrami zawarto w tabeli nr 1 w załączniku nr 2 do niniejszej decyzji.

Planowane nasadzenia i przesadzenia będą dokonywane w miarę możliwości dostępnego terenu w obszarze przedmiotowej inwestycji, tj. w pasie drogowym Trasy Sucharskiego i ul. Andruszkiewicza. Biorąc pod uwagę brak wystarczającej powierzchni terenu część nasadzeń i przesadzeń będzie realizowana poza zakresem przedmiotowej inwestycji w pasach drogowych innych ulic.

W celu zminimalizowania wpływu planowanego przedsięwzięcia na awifaunę objętą ochroną gatunkową, RDOŚ w wydanym postanowieniu nałożył na Inwestora warunek, aby wycinkę drzew przeprowadzić pod nadzorem ornitologicznym, poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia. Dopuszcza się prowadzenie wycinki drzew przydrożnych w ww. okresie, pod warunkiem, że specjalista ornitolog stwierdzi brak występowania na przedmiotowych drzewach lęgów ptaków, co powinno być udokumentowane właściwym wpisem w dzienniku budowy lub właściwym raporcie nadzoru (jeśli dziennik budowy w momencie przystąpienia do wycinki nie został jeszcze wydany).

Ponadto, RDOŚ w wydanym postanowieniu nałożył na Inwestora warunki realizacji przedsięwzięcia 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 wygrodzenie 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.

Tut. organ uwzględnił ww. warunki w niniejszej decyzji.

Jednocześnie RDOŚ zaznacza, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie zastępuje zezwolenia wydanego w trybie art. 56 ustawy o ochronie przyrody. Na ewentualne zniszczenie siedlisk, okazów, gniazd, płoszenie lub przenoszenie gatunków znajdujących się pod ochroną należy uzyskać zezwolenie w trybie art. 56 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody.

- Jak wynika z postanowienia RDOŚ, inwestycja położona jest poza obszarami europejskiej sieci Natura 2000. Najbliżej położone obszary Natura 2000 to:
 - ok. 2,38 km na północny wschód: Zatoka Pucka PLB220005;
 - ok. 2,49 km na północ: Twierdza Wiosłujcie PLH220030.

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

- ok. 5,95 km na wschód: Obszar Chronionego Krajobrazu Ptasi Raj;
- ok. 6,06 km na wschód: rezerwat przyrody „Ptasi Raj”.

W opinii RDOŚ, planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na ww. obszary Natura 2000. Z uwagi na odległość od ww. obszarów Natura 2000 oraz charakter i zakres planowanej inwestycji nie spowoduje ona utraty powierzchni, ani fragmentacji siedlisk gatunków chronionych w granicach ww. obszarów Natura 2000. Lokalizacja przedsięwzięcia wyklucza również jego wpływ na warunki ekologiczne ostoi. Tym samym nie pogorszy stanu ochrony siedlisk gatunków chronionych w granicach ww. obszarów Natura 2000, nie zaburzy integralności poszczególnych obszarów Natura 2000 ani sieci Natura 2000 jako całości. Inwestycja nie wpłynie 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.

Ponadto, z uwagi na położenie poza granicami obszarów chronionych objętych ochroną na podstawie przepisów ww. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz przy uwzględnieniu charakteru i skali inwestycji, przedsięwzięcie nie narusza przepisów w tym zakresie.

Przedsięwzięcie położone jest poza granicami korytarzy ekologicznych, nie będzie zatem wpływać na ich drożność i ciągłość. Najbliższy korytarz ekologiczny znajduje się w odległości ok. 16,13 km na północny wschód od planowanej inwestycji - Dolina dolnej Wisły GKPN-10A.



RDOŚ po dokonaniu analizy powyższych uwarunkowań, w tym miejsca usytuowania przedsięwzięcia, a także jego możliwego oddziaływania na środowisko wyraził opinię, że nie będzie konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Stwierdzając brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia ww. organ uwzględnił skalę przedsięwzięcia, wielkość zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także rodzaj i skalę możliwego oddziaływania inwestycji.

- W zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie znajdują się obszary wodno-błotne, górskie lub leśne, obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, obszary przylegające do jezior, uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowskiej, obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone oraz obszary wpisane do rejestru zabytków.
- Ze względu na charakter przedsięwzięcia, jakim jest budowa łącznic pomiędzy istniejącymi ulicami miejskimi, nie należy się spodziewać negatywnego oddziaływania na krajobraz. Na etapie realizacji inwestycji konieczna będzie wycinka drzew i krzewów rosnących wzdłuż istniejącej ulicy. Przewidziano jednak wykonanie nasadzeń pozwalających na wkomponowanie przebudowanego układu w krajobraz.
- Analizowana inwestycja nie należy do inwestycji stwarzających zagrożenie katastrofą na etapie budowy, jak i eksploatacji. Niewielka skala przedsięwzięcia, zastosowanie nowoczesnych technologii i przepisów BHP, jak również doświadczenie Wykonawcy w zakresie realizacji robót budowlanych gwarantują brak zagrożenia wystąpieniem katastrofy budowlanej. Zastosowanie wysokiej jakości materiałów oraz opracowany przez doświadczony zespół projekt budowlany zagwarantuje również bezproblemową eksploatację drogi. Inwestycja położona jest poza obszarami narażonymi na zagrożenia katastrof naturalnych - nie występują w tym rejonie tereny aktywne sejsmicznie, nie jest to również obszar sprzyjający występowaniu huraganów i trąb powietrznych.
- Analizowane przedsięwzięcie polega na przebudowie ulicy miejskiej, która charakteryzuje się obecnie i charakteryzować się będzie po przebudowie nieoptymalną prędkością z punktu widzenia spalania paliwa - co wynika z prędkości obowiązujących na terenach zabudowanych. Emisja gazów cieplarnianych pozostanie na podobnym poziomie, a tym samym inwestycja nie przyczyni się ani do zmian klimatu, ani do łągodzenia ich skutków.

W związku z koniecznością przystosowania się do coraz trudniejszych warunków pogodowych, w projekcie przewidziano m.in.: system odwodnienia o przepustowości zapewniającej przejście i retencjonowanie opadów nawałnych w taki sposób, aby nie powodować fali wezbraniowej na odbornikach; do nasadzeń - gatunki rodzime z właściwej strefy mrozoodporności.

- Z załączonej karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że zaproponowane rozwiązania, przy uwzględnieniu rodzaju i skali przedsięwzięcia sprawiają, że zasięg jego oddziaływania zostanie znacznie ograniczony do objętego wnioskiem terenu, nie powodując przekroczenia standardów jakości środowiska w zakresie czystości powietrza oraz norm akustycznych na terenie przeznaczonym na pobyt stały ludzi.
- Z analizy karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że rodzaj planowanego przedsięwzięcia, jego skala oraz planowana lokalizacja, przy zastosowaniu warunków i ograniczeń nałożonych przez tut. organ, nie przyczyni się do powstania istotnego czy



też znaczącego oddziaływania na środowisko oraz zdrowie i życie ludzi, w tym nie przewiduje się możliwości wywoływania uciążliwości powodowanych przez: zanieczyszczenia powietrza i gleby czy hałas.

- W celu zminimalizowania możliwego negatywnego oddziaływania prac budowlanych na warunki gruntowo – wodne, powierzchnię ziemi na przedmiotowym terenie, nałożono na Inwestora warunki dotyczące sposobu prowadzenia prac ziemnych i budowlanych konieczne do uwzględnienia na etapie realizacji przedsięwzięcia.
- Planowane przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnej awarii przemysłowej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jedn. Dz.U. z 2024 r., poz. 54 ze zm.).
- W związku z rodzajem i lokalizacją przedsięwzięcia, wykluczona jest możliwość oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na obszary położone poza granicami Polski zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji. Nie zachodzą, więc przesłanki do przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym.
- Zgodnie z art. 80 ust. 2 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), organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Nie dotyczy to decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej m.in. dla drogi publicznej.

Po przeanalizowaniu szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz po zapoznaniu się ze stanowiskami Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku (RDOŚ), Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku (WP RZGW) oraz Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni (PGIS) nie stwierdzono potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Zdaniem tut. organu przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko opisanych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, wariant przyjęty do realizacji nie będzie źródłem istotnego, niekorzystnego oddziaływania na środowisko, a przedsięwzięcie będzie spełniało wymagania w zakresie ochrony środowiska.

W dniu 24 września 2019 r. weszła w życie ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U.2019.1712). Na podstawie wprowadzonych ww. zmian, w przypadku stwierdzenia braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, organ prowadzący postępowanie administracyjne nie wydaje postanowienia.

Zgodnie z art. 84 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, w przypadku, gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w decyzji o środowiskowych



Prezydent Miasta Gdańska

uwarunkowaniach organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Informacje o wniosku oraz wydanej decyzji (zostaną zamieszczone po jej wydaniu) zostały ujęte w publicznie dostępnym wykazie danych Ekoportal pod nr 856/2023.

Zgodnie z art. 10 kpa, tut. organ pismem sygn. WEiE-I.6220.II.123p7.2024.HŚ z dnia 15 lipca 2024 r. powiadomił Strony o zebraniu pełnej dokumentacji niezbędnej do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Uwagi i wnioski od stron biorących udział w postępowaniu nie wpłynęły.

Tut. organ po przeanalizowaniu dokumentacji sprawy uznał, że przy zastosowaniu środków technicznych opisanych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia oraz prowadzeniu prac budowlanych w sposób zaproponowany przez Inwestora, oddziaływanie przedsięwzięcia na etapie jego realizacji zostanie zminimalizowane i nie będzie uciążliwe dla otoczenia inwestycji.

Mając powyższe na uwadze, po przeprowadzeniu postępowania, orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIA

Od niniejszej decyzji służy stronie prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Gdańsku (ul. Podwale Przedmiejskie 30, Gdańsk) za pośrednictwem Prezydenta Miasta Gdańska (adres korespondencyjny: Urząd Miejski w Gdańsku - Wydział Ekologii i Energetyki ul. Nowe Ogrody 8/12, 80-803 Gdańsk) w terminie 14 dni od daty jej otrzymania, zgodnie z art. 127 i 129 K.p.a. Przed upływem 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. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

Wydanie niniejszej decyzji nie podlega opłacie skarbowej na podstawie art. 7 ustawy z dnia 16 listopada 2006r. o opłacie skarbowej (tekst jedn. Dz.U. z 2023 r.; poz. 2111).

Załączniki:

Nr 1 – Charakterystyka przedsięwzięcia

Nr 2 – Szczegółowe zestawienie drzew przeznaczonych do wycinki lub przesadzenia

PREZYDENT MIASTA GDAŃSKA

z up. *Dagmara Nagórka-Kmieciak*

Zastępca Dyrektora Wydziału Ekologii i Energetyki

Kierownik Referatu Polityki Ekologicznej

/Podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/



Prezydent Miasta Gdańska

Otrzymują:

1. Pan Piotr Żarnoch
Europrojekt Gdańsk S.A.
ul. Nadwiślańska 55, 80-680 Gdańsk
2. MOL POLSKA Sp. z o.o.
Aleja Grunwaldzka 50A, 80-241 Gdańsk
3. Pani Dominka Bączek
Syndyk Masy Upadłości
Elektromontaż Gdańsk S.A.
w upadłości z siedzibą w Gdańsku
ul. Przemysława 35A budynek B, 84-200 Wejherowo
4. PKP S.A.
siedziba: Al. Jerozolimskie 142A, 02-305 Warszawa
adres do korespondencji:
ul. Dyrekcyjna 2-4, 80-852 Gdańsk
5. Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego Sp. z o.o.
ul. Żaglowa 11, 80-560 Gdańsk
6. Wydział Skarbu w/m
7. aa

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku
2. Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Gdyni
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku