

**ZAŁĄCZNIK NR 1**  
**do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nr WEiE-I.6220.II.123D.2024.HŚ**

Zgodnie z wymogiem art. 84 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 - Dz. U. z 2024 r. poz. 1112.

**CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA**

**„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)”**

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 węźle z ulicą Wosia Budzysza występuje czterowlotowe skrzyżowanie z wyspą centralną sterowane za pomocą sygnalizacji świetlnej. Na węźle 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



## Prezydent Miasta Gdańska

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 pobocznymi, 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 przebudowę 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 m<sup>2</sup>, 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 włączyń 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 został przepust. Z uwagi na przerwanie ciągu istniejącego rowu drogowego TS projektowaną ulicą nr 1a oraz na brak możliwości geometryczno-konstrukcyjnych ucięcia 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 m<sup>2</sup>.

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 m<sup>2</sup>.



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;
- 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



## Prezydent Miasta Gdańska

będzie znajdować się na poziomie 3 cm nad poziomem chodnika oraz 5 cm nad poziomem zieleńca.

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 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.

PREZYDENT MIASTA GDAŃSKA

z up. *Dagmara Nagórka-Kmieciak*

Zastępca Dyrektora Wydziału Ekologii i Energetyki

Kierownik Referatu Polityki Ekologicznej

/Podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/