



Prezydent Miasta Gdańska

ul. Nowe Ogrody 8/12
80-803 Gdańsk

WEiE-I.6220.II.19D.2024.AN-HŚ
(poprzedni numer: WŚ-I.6220.II.19.2024.AN-HŚ)

Gdańsk, 26 maja 2026 r.

DECYZJA o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. 2025 r., poz. 1691) oraz na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 oraz art. 82 i art. 85 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 (Dz.U. z 2026 r. poz. 670), a także § 3 ust. 1 pkt 63, § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62, § 3 ust. 1 pkt 71 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019 r., poz. 1839 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku pełnomocnika (skorygowany wniosek drugiego pełnomocnika) działających z upoważnienia Pana Krzysztofa Małkowskiego (upoważnienie od Inwestora Prezydenta Miasta Gdańska) i Pani Małgorzaty Polan (upoważnienia od Inwestora Gminy Miasta Gdańska) z dnia 8 marca 2024 r. (wpływ 12.03.2024 r., wpływ uzup. 02.05.2024 r., 21.06.2024 r., 16.07.2024 r.) w sprawie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji pn.:

„Połączenie Al. Grunwaldzkiej z dworcem Gdańsk Wrzeszcz w ciągu ul. Klonowej”

Inwestycja na terenie działek: Obręb: 0031 działki: 822/1, 837/4;

Obręb: 0032 działki: 152/4, 153, 154, 155/1, 155/2, 185/8, 187/3, 188, 189, 192/1, 192/6, 192/7, 193, 194, 195, 196, 199/3, 206/3, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 233, 234/17, 235/2, 236/2, 237, 238, 239/1, 240/3, 240/4, 241/3, 241/4, 243, 244, 245, 246, 250/31, 250/32, 250/33, 250/36, 261/2, 261/3, 262, 265/1, 265/9, 265/14, 265/15, 266/4, 266/5, 268/2, 271/1, 271/2, 286;

Obręb: 0041 działki: 69/3, 69/14, 258/1, 258/2, 258/7, 259/1, 280/3, 294/1, 294/2, 320, 321/1, 321/2, 332;

Obręb: 0055 działki: 2/5, 57/1, 57/2;

Obręb: 0056 działki: 136/1.

oraz po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, i uzgodnieniu warunków realizacji przedsięwzięcia z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Gdańsku - postanowienie nr RDOŚ-Gd-WOO.4221.142.2025.AKL.3 z dnia 7 kwietnia 2026 r. oraz z Państwowym Gospodarstwem Wodnym „Wody Polskie” Zarządem Zlewni w Gdańsku - opinia znak GG.ZZŚ.4901.305.1.2024.KK z dnia 08.08.2024 r. i pismo nr GG.ZZŚ.4901.305.2.2024.KK z dnia 19 września 2025 r. oraz po zasięgnięciu opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Gdańsku - opinia nr SZNS.9022.6.3.2025.KM.1 z dnia 23.12.2025 r.

po zapoznaniu się z:

- ujednoliconym raportem o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Połączenie Al. Grunwaldzkiej z dworcem Gdańsk Wrzeszcz w ciągu ul. Klonowej”,



oprac. przez zespół autorów w składzie: mgr Tomasz Pakuła – kierujący zespołem autorów, mgr inż. Dorota Kolińska, mgr Agnieszka Łazowska, mgr Bartłomiej Dzierża, mgr inż. Paweł Tkacz, dr inż. Małgorzata Radło, mgr inż. Łukasz Pasternak, inż. Jan Ostrowski, mgr inż. Grzegorz Bistuła-Prószyński, Jacek Kotlarski; wykonawca dokumentacji środowiskowej: NATURPROJEKT Sp. z o.o., ul. Zielonej Łąki 31, 05-830 Nadarzyn, Biuro Projektów: HIGHWAY Sp. z o.o. ul. Jabłoniowa 20, 80-175 Gdańsk – Nadarzyn, 18 czerwca 2025 r. oraz aneksem 1 do ww. raportu - zwanym dalej raportem OOŚ (wpływ pierwszej wersji raportu OOŚ: 18-04-2025 r., WEiE: 23-04-2025 r.; wpływ ujednoliconej wersji raportu OOŚ: 18-06-2025 r., WEiE: 23-06-2025 r.; wpływ aneksu nr 1 do raportu OOŚ: 19-08-2025 r., WEiE: 21-08-2025 r.).

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedsięwzięcie polegać będzie na budowie układu drogowo-torowego wraz z niezbędną infrastrukturą w ciągu ul. Klonowej.

Zakres analizowanego przedsięwzięcia terenowo ograniczony do obszaru Placu Czerwonych Gitar oraz ulic do niego prowadzących, tj.:

- ul. Klonowa,
- ul. Romana Dmowskiego (od przejazdu kolejowego do skrzyżowania z ul. Antoniego Lendziona),
- ul. Antoniego Lendziona,
- Al. Grunwaldzka (odcinek północny kończy się na wysokości ul. Miedzianej do skrzyżowania z ul. Do Studzienki).

Zakres opracowania obejmuje także Plac Jerzego Kołodziejskiego. W wyniku realizacji inwestycji zmianie będzie podlegał układ komunikacyjny na placu oraz przebieg infrastruktury podziemnej w tym rejonie.

W obrębie tak określonego zakresu zaprojektowano tory tramwajowe o sumarycznej długości ok. 0,85 km oraz modernizację układu drogowego o długości ok. 1 km.

Powierzchnia terenu objęta inwestycją wyniesie ok. 13,9 ha.

W wyniku realizacji projektu wykonane zostaną torowiska tramwajowe o zabudowie szczelnej nawierzchniami drogowymi oraz wymienione zostaną nawierzchnie jezdni w zakresie niezbędnym do realizacji robót i zapewnienia odpowiedniego spływu wód do istniejącej sieci kanalizacji deszczowej.

W stosunku do pierwotnie złożonego wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (do którego dołączona była karta informacyjna przedsięwzięcia), ze względu na uszczegółowienie założeń projektowych nastąpiło zwiększenie terenu objętego inwestycją o ok. 1,2 ha. Zwiększenie zakresu wynikało z wprowadzenia:

- wydłużenia torów odstawczych;
- korekty przebiegu torowiska tramwajowego oraz przystanków autobusowych i tramwajowych w ciągu ul. Klonowej oraz na placu Kołodziejskiego;



- wydłużenia zakresu przebudowy torowiska tramwajowego w ciągu Al. Grunwaldzkiej - wprowadzenie w kierunku skrzyżowania;
- wydłużenia zakresu przebudowy infrastruktury trakcyjnej w Al. Grunwaldzkiej w kierunku Gdańska Oliwy oraz w kierunku Gdańska Głównego.

W związku z powyższym, uległy zmianie numery działek, na których będzie zlokalizowane przedsięwzięcie. Planowana inwestycja będzie realizowana na terenie następujących działek:

- Obręb: 0031 działki: 822/1, 837/4;
- Obręb: 0032 działki: 152/4, 153, 154, 155/1, 155/2, 185/8, 187/3, 188, 189, 192/1, 192/6, 192/7, 193, 194, 195, 196, 199/3, 206/3, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 233, 234/17, 235/2, 236/2, 237, 238, 239/1, 240/3, 240/4, 241/3, 241/4, 243, 244, 245, 246, 250/31, 250/32, 250/33, 250/36, 261/2, 261/3, 262, 265/1, 265/9, 265/14, 265/15, 266/4, 266/5, 268/2, 271/1, 271/2, 286;
- Obręb: 0041 działki: 69/3, 69/14, 258/1, 258/2, 258/7, 259/1, 280/3, 294/1, 294/2, 320, 321/1, 321/2, 332;
- Obręb: 0055 działki: 2/5, 57/1, 57/2;
- Obręb: 0056 działki: 136/1.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest na terenie miasta Gdańsk (miasto na prawach powiatu) w województwie pomorskim. Biorąc pod uwagę strukturę wewnętrznego podziału Gdańska, planowana inwestycja zlokalizowana jest w centralnej części dzielnicy Wrzeszcz.

Teren inwestycji sąsiaduje od północy z dworcem Gdańsk Wrzeszcz. W odległości ok. 1,9 km na wschód od rzeki Martwa Wisła. W odległości ok. 3,8 km na północ od zatoki Gdańskiej. Otoczenie inwestycji tworzy wielorodzinną, zwartą zabudowę mieszkaniowo-usługową, charakterystyczną dla centrum dużego miasta.

Inwestycja zlokalizowana zostanie m.in. wzdłuż Al. Grunwaldzkiej, która przechodząc dalej w Al. Niepodległości, jest główną ulicą, łączącą Gdańsk z Sopotem, a dalej Gdynią. Aleją Grunwaldzką kierowany jest ruch samochodowy, tramwajowy oraz autobusowy, który umożliwia dojazd do najważniejszych części Gdańska jak np. Śródmieście, Politechnika Gdańska, Gdańsk Oliwa z licznymi biurami oraz kampusem Uniwersytetu Gdańskiego. Wzdłuż Al. Grunwaldzkiej w obszarze oddziaływania inwestycji, zlokalizowane są również dwa centra handlowe: Galeria Bałtycka oraz Centrum Manhattan. Inwestycja zlokalizowana zostanie ponadto wzdłuż dworca kolejowego i autobusowego Gdańsk Wrzeszcz - jednej z trzech największych stacji kolejowych w Gdańsku, obsługującej wszystkie pociągi pasażerskie, a także SKM (Szybka Kolej Miejska) oraz PKM (Pomorska Kolej Metropolitalna). Prace skupią się również na placu przed dworcem, który wykorzystywany jest przez jedną z największych pętli autobusowych w Gdańsku. Ruch tramwajowy kierowany jest natomiast Al. Grunwaldzką, a najbliższy przystanek tramwajowy znajduje się w odległości ok. 200 m od dworca Gdańsk Wrzeszcz. Miejsce realizacji inwestycji stanowi zatem ważny węzeł przesiadkowy pomiędzy ruchem kolejowym, a tramwajowym i autobusowym, umożliwiając przemieszczanie się nie tylko po Trójmieście, ale również dojazd przy pomocy PKM osób z okolicznych miejscowości, tworzących Metropolię Trójmiasta. Prace prowadzone będą również wzdłuż ul. Klonowej, gdzie znajdują się obecnie m.in. lokale usługowe oraz



parking. W tym miejscu wykonana zostanie linia tramwajowa celem połączenia Al. Grunwaldzkiej z Dworcem Wrzeszcz.

Planowana inwestycja została podzielona na 5 odrębnych zadań, z których każde stanowi istotny element procesu realizacji całościowego przedsięwzięcia związanego z przebudową i modernizacją przestrzeni miejskiej w rejonie Wrzeszcza. Poniżej przedstawiono szczegółowy podział:

1. Zezwolenie na realizację inwestycji drogowej (ZRID) – ulica Klonowa, ul. Lendziona oraz okolice dworca PKP Gdańsk Wrzeszcz. W ramach tego etapu przewiduje się opracowanie i uzyskanie decyzji ZRID (zezwolenie na realizację inwestycji drogowej) dla ulic Klonowej i Lendziona oraz terenów przyległych do dworca kolejowego Gdańsk Wrzeszcz. Prace te obejmują kompleksową przebudowę infrastruktury drogowej, poprawę układu komunikacyjnego oraz dostosowanie przestrzeni do potrzeb ruchu pieszego, rowerowego i transportu publicznego.
2. Decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej (ULLK) – Fragment ul. Klonowej do ul. Grunwaldzkiej. Ten fragment inwestycji zakłada przebudowę i uporządkowanie odcinka ul. Klonowej prowadzącego do ul. Grunwaldzkiej, w trybie uzgodnienia lokalizacji linii kolejowej (ULLK). Celem jest zapewnienie kompatybilności infrastrukturalnej oraz poprawa bezpieczeństwa i płynności ruchu w tym strategicznym punkcie dzielnicy.
3. Decyzja o pozwoleniu na budowę (PnB) – Aleja Grunwaldzka. Dla przebudowy Alei Grunwaldzkiej zostanie złożony wniosek o pozwolenie na budowę (PnB). Projekt obejmuje przebudowę pasa drogowego, w tym modernizację nawierzchni, nowe nasadzenia zieleni, uporządkowanie przestrzeni pieszej oraz poprawę estetyki tej głównej arterii komunikacyjnej Wrzeszcza.
4. Zgłoszenie (remont placu) – Plac Czerwonych Gitar. W zakresie Placu Czerwonych Gitar planowane są prace o mniejszym zakresie, wymagające jedynie zgłoszenia budowlanego. Działania obejmą poprawę estetyki i funkcjonalności placu – m.in. wymianę nawierzchni, modernizację elementów małej architektury oraz wprowadzenie rozwiązań sprzyjających rekreacji i integracji społecznej.
5. Zgłoszenie (remont drogi) – Aleja Grunwaldzka. W ramach tego etapu przewidziano prace remontowe na wybranych odcinkach Al. Grunwaldzkiej, również wymagające jedynie zgłoszenia. Zakres obejmie odświeżenie istniejącej infrastruktury, remont nawierzchni oraz poprawę dostępności przestrzeni publicznej.

Projektowany układ drogowy

Projektowany układ drogowy zakłada przebudowę ul. Lendziona, ul. Dmowskiego oraz fragmentu ul. Grunwaldzkiej. W ramach projektowanej infrastruktury drogowej zakłada się także budowę i przebudowę dróg rowerowych oraz chodników. W zakresie drogowym inwestycja obejmuje także jednokierunkowy PAT w stronę dworca przez deptak ul. Klonowej oraz budowę placu, na którym zlokalizowane będą stanowiska odstawcze dla pojazdów komunikacji zbiorowej. W okolicy dworca planuje się realizację przystanków autobusowo-tramwajowych. W ciągu ul. Grunwaldzkiej zaprojektowany zostanie przejazd drogowo-tramwajowy. W ramach inwestycji przebudowie ulegną także



zjazdy publiczne i prywatne.

Zakres prac w zakresie układu drogowego:

- przebudowa obu jezdni Al. Grunwaldzkiej o długości ok. 320 mb;
- rozbudowa lokalnego układu drogowego (ulice Lendziona, Dmowskiego) o łącznej długości ok. 490 mb wraz z budową infrastruktury towarzyszącej (oświetlenie, odwodnienie) oraz przebudową infrastruktury kolidującej.

Całkowita długość rozbudowy i przebudowy układu drogowego wynosi ok. 1080 mb.

Projektowany układ torowy

Inwestycja w zakresie branży torowej obejmuje budowę dwutorowej trasy tramwajowej łączącej ul. Grunwaldzką z okolicami dworca kolejowego Gdańsk Wrzeszcz.

Budowa nowego odcinka linii tramwajowej obejmuje:

- budowę torowiska tramwajowego w ciągu ul. Klonowej, Lendziona i Dmowskiego o długości ok. 440 mb wraz z budową infrastruktury towarzyszącej (nowe przystanki autobusowe i tramwajowy, stanowiska odstawkowe dla autobusów, infrastruktura towarzysząca - podstacja trakcyjna, trakcja zasilająca) wraz z przebudową infrastruktury kolidującej;
- budowę toru nr 1 – równoległe do toru nr 2;
- budowę toru nr 2 – równoległe do toru nr 1;
- budowę toru odstawkowego nr 3 – równoległe do toru nr 1, na terenach kolejowych.

Końcowy odcinek torów stanowią tory odstawkowe z zabudową zieloną. Na pozostałym odcinku zastosowano nawierzchnię bezpodsypkową.

Przed torami odstawkowymi zastosowano rozjazd podwójny krzyżowy zlokalizowany na wysokości istniejącego parkingu rowerowego.

Przebudowa istniejącego torowiska tramwajowego w ciągu Al. Grunwaldzkiej obejmuje:

- przebudowę istniejącego torowiska tramwajowego w ciągu Al. Grunwaldzkiej o długości ok. 400 mb (droga klasy G 2/2) wraz z przebudową przystanku tramwajowego oraz kolidującej infrastruktury;
- przebudowę toru nr 4 – równoległego do toru nr 5;
- przebudowę toru nr 5 – równoległego do toru nr 4.

Na odcinku poza przystankami i odcinkami regulowanymi toru torowisko tramwajowe zaprojektowano z zabudową zieloną.

Na długości istniejącej trasy tramwajowej projektuje się rozjazd podwójny krzyżowy zlokalizowany na wysokości posesji nr 103 (działka 271/4, obręb 32).

Przebudowa Placu Czerwonych Gitar obejmuje wykonanie nowej nawierzchni placu wraz z wprowadzeniem zieleni oraz uatrakcyjnieniem placu poprzez wprowadzenie fontanny. Plac ten został powiązany z Parkiem de Gaulla poprzez wykonanie przejścia i przejazdu rowerowego przez Al. Grunwaldzką (w nowej lokalizacji) jak również przebudowę samego wejścia do parku.

Sposób odprowadzania lub oczyszczania ścieków

Wody opadowe oraz roztopowe z projektowanych nawierzchni będą odprowadzane sieciami kanalizacji deszczowej w sposób grawitacyjny. Odbiornikami wód opadowych i roztopowych będzie istniejące sieci kanalizacji deszczowej.



Przed odprowadzeniem wód opadowych do odbiorników niebędących sieciami kanalizacji deszczowej projektuje się ich podczyszczanie w osadnikach i separatorach, projektowanych przed wylotami. Dodatkowo, wszystkie wody opadowe oraz roztopowe będą podczyszczane w osadnikach znajdujących się we wpustach deszczowych oraz w studniach na sieci kanalizacji deszczowej.

Projektuje się sieć kanalizacji deszczowej, mającą za zadanie odprowadzanie wód opadowych oraz roztopowych z terenów wykorzystywanych komunikacyjnie.

Podstawą projektowanego odwodnienia są spadki terenu oraz spadki podłużne i poprzeczne projektowanych nawierzchni – kierujące wody opadowe i roztopowe do wpustów deszczowych włączonych do projektowanej sieci kanalizacji deszczowej. Sieci będą kierowały wody opadowe i roztopowe do niżej położonych kanałów lub do odbiorników.

Na sieci projektowane są niniejsze urządzenia i obiekty:

- urządzenia do podczyszczania wód opadowych i roztopowych;
- wyloty kanalizacji deszczowej;
- wpusty i studnie kanalizacji deszczowej;
- kanały deszczowe.

Łączna długość przebudowy kanalizacji deszczowej wynosi ok. 1800 mb.

Projektowana sieć wodociągowa

Projektuje się przebudowę następujących sieci wodociągowych:

- w ul. Lenziona;
- w ul. Dmowskiego;
- w ul. Brzozowej;
- w ul. Klonowej i dalej na Placu Czerwonych Gitar;
- w Al. Grunwaldzkiej;
- w Al. Grunwaldzkiej magistrala wodociągowa.

Łączna długość przebudowy sieci wodociągowej wynosi ok. 1500 mb.

Projektowane sieci kanalizacji sanitarnej

Projektuje się przebudowę następujących sieci kanalizacji sanitarnej:

- w Al. Grunwaldzkiej kolektor sanitarny;
- w ul. Klonowej i dalej na Placu Czerwonych Gitar;
- w ul. Brzozowej;
- w ul. Lenziona.

Łączna długość przebudowy sieci kanalizacji sanitarnej wynosi ok. 1000 mb.

Projektowana przebudowa sieci elektroenergetycznych

Istniejące linie kablowe SN – 15 kV oraz nN – 0,4 kV kolidujące z projektowaną infrastrukturą planuje się przebudować poprzez zmianę trasy przebiegu linii. Linie kablowe krzyżujące się z projektowaną infrastrukturą, niewymagające przebudowy polegającej na zmianie trasy kablowej należy w miejscu skrzyżowania zabezpieczyć poprzez nałożenie rury osłonowej.

Projektowane oświetlenie uliczne

Zasilanie projektowanego oświetlenia odbywać się będzie z szafy oświetlenia ulicznego. Przewidziano zasilanie wiat przystankowych ze słupów oświetlenia.



W projekcie przewidziano odtworzenie połączeń pomiędzy elementami istniejącej sieci oświetleniowej należącej do Energa Oświetlenie Sp. z o.o., zgodnie z wydanymi warunkami technicznymi. W projekcie przewidziano zamontowanie wysięgników i opraw oświetleniowych na słupach oświetleniowych, słupach trakcyjno-oświetleniowych oraz masztach oświetleniowo-sygnalizacyjnych. Do oświetlenia ulicznego oraz przejść dla pieszych zastosowane zostaną oprawy oświetlenia ulicznego ze źródłem światła LED.

Projektowana sygnalizacja świetlna

Projektowane sygnalizacje świetlne składają się z: sterownika sygnalizacji świetlnej, kanalizacji kablowej, konstrukcji wsporczych, pętli indukcyjnych oraz urządzeń zainstalowanych na konstrukcjach wsporczych.

Dla każdego układu sygnalizacji świetlnej zostanie wykonana lokalna kanalizacja kablowa. Do montażu urządzeń sygnalizacji świetlnej projektuje się konstrukcje wsporcze.

Projektowane sieci teletechniczne

W związku z koniecznością usunięcia kolizji z projektowanym układem drogowo-torowym projektuje się przebudowę sieci telekomunikacyjnej (kanalizacja telekomunikacyjna, szafy kablowe, rurociągi kablowe, kable doziemne).

Projektowana sieć trakcyjna

Dla zasilania sieci trakcyjnej projektuje się:

- budowę przyłączy energetycznych SN-15 kV zasilania podstawowego i rezerwowego;
- budowę przyłącza rezerwowego zasilania po stronie nn 0,4 kV;
- budowę stacji prostownikowej przy ul. Dmowskiego o nazwie PT „PKP WRZESZCZ” o mocy zamówionej 2540 kW.

Sieć trakcyjna:

- sieć trakcyjna łańcuchowa o łącznej długości 480 m;
- sieć trakcyjna płaska o łącznej długości 240 m;
- linie kablowe trakcyjne o długości 8,649 km w tym:
 - kanalizacja technologiczna dla prowadzenia linii kablowych trakcyjnych;
 - linie kablowe zasilające;
 - linie kablowe powrotne.
- zasilanie, ogrzewanie, sterowanie i monitoring zwrotnic, zasilanie smarownic.

W zakresie projektuje się węzeł 40 z 6 zwrotnicami oraz węzeł 41 z 7 zwrotnicami oraz 4 kpl smarownic 1 i 2 torowych.

Projektowana sieć gazowa

W związku z budową ulicy Klonowej istnieje konieczność przebudowania istniejących sieci gazowych średniego i niskiego ciśnienia na obszarze układu drogowego.

W ramach zadania inwestycyjnego budowy ulicy Klonowej przewiduje się odcinki sieci przeznaczone do przebudowy:

- gazociąg n/c, Al. Grunwaldzkiej;
- gazociąg n/c, ul. Klonowej;
- gazociąg n/c, ul. Lendziona;
- gazociąg ś/c, ul. Lendziona;



- gazociąg n/c, ul. Lendziona;
- gazociąg n/c, ul. Lendziona;
- przyłącza n/c;
- zabezpieczenie istniejących odcinków sieci gazowej rurami osłonowymi na istniejących sieciach;
- likwidacje istniejących odcinków sieci gazowej;
- likwidacje – przyłączy wg wykazu budynków przeznaczonych do usunięcia.

Łączna długość przebudowy sieci gazowej niskiego i średniego ciśnienia wynosi ok. 900 mb.

Projektowana sieć ciepłownicza

Projektowany układ przebudowy ciepłociągu prowadzony możliwie poza układem drogowym z poprzecznymi przejściami. Sieć prowadzona możliwie najkrótszymi trasami z wymaganymi kompensacjami naturalnymi.

Ciepłociągi wyposażone są w instalację alarmową impulsową, która pozwala na szybkie ustalenie stanów awaryjnych ciepłociągu.

W ramach zadania inwestycyjnego budowy ulicy Klonowej przewiduje się odcinki sieci przeznaczone do przebudowy:

- istniejącą osiedlową sieć ciepłowniczą wysokoparametrową tradycyjną w ulicy Klonowej;
- istniejącą osiedlową sieć ciepłowniczą niskoparametrową preizolowaną przy ulicy Klonowej.

Łączna długość przebudowy sieci ciepłowniczej wynosi ok. 150 mb.

Pozostałe branże

Planuje się podstawę trakcyjną podziemną o powierzchni 200 m² w tym 44 m² w części naziemnej, konstrukcja betonowa. Sieć trakcyjna będzie miedziana, rozwieszona na słupach stalowych. Słupy będą wykorzystywane również do montażu opraw oświetlenia chodników, ścieżek rowerowych i dróg. Linie kablowe zasilające sieć trakcyjną zaprojektowano jako aluminiowe w izolacji polietylenowej. Linie kablowe będą układane w rurach kanalizacji technologicznej. Kanalizacja technologiczna będzie się składała z rur i studni kablowych. Długość pojedynczej rury ok. 16 m.

Realizacja inwestycji rozpocznie się od szczegółowej inwentaryzacji wszystkich obiektów znajdujących się w zakresie inwestycji oraz założeniu plomb monitorujących konstrukcję obiektów w celu wykrycia ewentualnych spękań spowodowanych realizacją robót. Przed przystąpieniem do realizacji będzie wykonany i zatwierdzony w GZD projekt organizacji ruchu na czas prowadzenia poszczególnych etapów robót. Prace właściwe rozpoczną się od wytyczenia zakresu rozbiórek nawierzchni kolidujących z sieciami uzbrojenia podziemnego przewidzianymi do przebudowy w poszczególnych etapach robót.

W ramach realizacji inwestycji prace rozbiórkowe obejmą przede wszystkim: rozbiórkę istniejących, przeznaczonych do wymiany, elementów torowisk i sieci zasilającej, rozbiórkę istniejących, przeznaczonych do przebudowy, elementów nawierzchni ulic i chodników, rozbiórkę obiektów budowlanych takich jak np. kioski, kolidujących z projektowaną inwestycją, obiektów małej architektury np. stojaki rowerowe, murki, barierki, nośniki reklamowe, biletomaty, słupy ogłoszeniowe itp. Nie przewiduje się



rozbiórek budynków.

W dalszej kolejności nastąpią przebudowy sieci i usunięcia kolizji, z uwzględnieniem konieczności wykonania przepięć tymczasowych w celu zminimalizowania uciążliwości dla mieszkańców. Wykonawca przystąpi również do wykonywania budynku podstacji trakcyjnej oraz budowy fundamentów słupów trakcyjnych i oświetleniowych. W dalszej kolejności będzie wykonywane korytowanie i zagęszczenia podłoża pod nawierzchnie torowiska, jezdni, peronów, dróg rowerowych i chodników. Planowane jest wykonywanie korytowania w podziale na odcinki, które zostaną określone przez Wykonawcę Robót w zależności od możliwości przerobowych i wpływu na utrudnienia w ruchu. Następnie Wykonawca przystąpi do wykonania warstw wzmocnienia istniejącego podłoża gruntowego (na odcinkach wcześniej wykorytowanych), wykonania warstw podbudowy na odcinkach wcześniej ułożonych warstw wzmocnienia podłoża, wykonania górnych warstw nawierzchni drogowych i torowych oraz wykonania wiat autobusowych i elementów małej architektury. Wszystkie realizowane obiekty zostaną posadowione w sposób bezpośredni. Po zrealizowaniu ww. elementów infrastruktury technicznej Wykonawca przystąpi do wykonania nasadzeń, końcowego porządkowania terenu oraz odbiorów.

Prace przy budowie / przebudowie sieci sanitarnych realizowane będą technologią prac tradycyjnych w wykopie otwartym, za wyjątkiem przejścia przy zbliżeniach do drzew, gdzie przewiduje się wykonanie przewiertu sterowanego. Prace będą wykonywane mechanicznie i ręcznie z zachowaniem obowiązujących przepisów BHP i Ppoż. Przewiduje się, że na niektórych odcinkach realizacji sieci konieczne będzie czasowe odwodnienie wykopów. W przypadku prowadzenia robót poniżej wód gruntowych, przewiduje się możliwość odwadniania wykopów bezpośrednio z wykopów, a w przypadku dużego napływu wód gruntowych np. przy pomocy igłofiltrów.

Projekt gospodarki zielenią zakłada maksymalną adaptację zieleni istniejącej. Do usunięcia, tj. do wycięcia i wykarczowania zostały zakwalifikowane drzewa oraz krzewy, które kolidują z projektowanymi powierzchniami przeznaczonymi do ruchu pojazdów samochodowych i szynowych oraz z uzbrojeniem terenu w przypadku braku możliwości zastosowania metody bezwykopowej. Młode drzewa w miarę możliwości zostały zakwalifikowane do przesadzenia. Projektowane są także nowe nasadzenia zieleni.

Ze względu na uwarunkowania projektowe oraz lokalizację i zakres inwestycji nie przewiduje się wariantowania pod kątem lokalizacyjnym. Zaproponowano wariantowanie inwestycji w oparciu o inne rozwiązanie techniczne, przedstawione poniżej:

Wariant 1 – tramwaj z ul. Klonowej skręca w Al. Grunwaldzką tylko w lewo,

Wariant 2 – tramwaj z ul. Klonowej skręca w dwie strony.

Różnice wprowadzone do Wariantu 2 względem Wariantu 1:

- Pełny trójkąt rozjazdowy na układzie torowym (dołożenie relacji do i z kierunku zachodniego (Oliwa) umożliwiające ruch tramwajowy, technologiczny, ograniczający przepustowość układu drogowego w ciągu Al. Grunwaldzkiej;
- Skrócenie peronów tramwajowych na Al. Grunwaldzkiej do długości 50 m w obu kierunkach, wpływający na ograniczenie przepustowości trasy tramwajowej w ciągu



Al. Grunwaldzkiej oraz znacząco obniżający komfort pasażerów;

- Rezygnacja z wykonywania przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego na wysokości ul. Klonowej, z uwagi na brak miejsca. Najbliższe na wysokości ulicy de Gaulle.

Z uwagi na ograniczoną powierzchnię terenu, która może zostać wykorzystana na realizację inwestycji zaproponowany dodatkowy skręt z ulicy Klonowej prowadzi do zmniejszenia funkcjonalności planowanego przedsięwzięcia. Wariant 2 pomimo umożliwienia prowadzenia ruchu na oba kierunki z ul. Klonowej nie stanowi optymalnego rozwiązania technicznego w odniesieniu do pozostałych branż. W związku z tym za wariant preferowany do realizacji wskazuje się Wariant 1.

Oba warianty w ujęciu środowiskowym w ocenie globalnej prowadzić będą do powstania zbliżonych w skali i typie oddziaływań. Lecz w wyniku wykonania dodatkowych torów w Wariacie 2 zwiększy się zakres prac, ilości materiałów potrzebnych do wykonania inwestycji, a z tym związana będzie większa ilość powstających odpadów w trakcie realizacji inwestycji oraz zwiększy się propagacja hałasu komunikacyjnego w stosunku do Wariantu 1. Skala tych oddziaływań nie będzie znacząca, lecz wystarczająca aby stwierdzić, że z perspektywy ochrony środowiska Wariant 1 jest rozwiązaniem lepszym niż Wariant 2. Z powyższych przyczyn Wariant 1 wskazuje się jako wariant najkorzystniejszy dla środowiska, będący jednocześnie wariantem wskazanym do realizacji. Wariant 2 jest wariantem alternatywnym.

Wariant zerowy – przypadek polegający na nierealizowaniu inwestycji – nie będzie prowadzić do wystąpienia oddziaływań związanych z realizacją inwestycji. Sposób użytkowania oraz struktura omawianego terenu pozostanie bez zmian. Lecz z uwagi na niezadowolający stan techniczny infrastruktury, dalsza eksploatacja prowadzić może do zwiększenia oddziaływania, w tym akustycznego z uwagi na fakt, że presja akustyczna wzrasta wraz z pogarszaniem się stanu technicznego dróg. Równocześnie brak wykonania inwestycji sprawi, że potrzebne inwestycje i udogodnienia w zakresie rozwoju komunikacji miejskiej nie zostaną zrealizowane, a które są oczekiwane przez stronę społeczną.

W związku z realizacją przedsięwzięcia planowane jest osiągnięcie następujących celów:

- zapewnienie połączenia tramwajowego pomiędzy Al. Grunwaldzką a dworcem Gdańsk Wrzeszcz w ciągu ul. Klonowej,
- poprawę dostępności węzła integracyjnego przy stacji Wrzeszcz PKP,
- zachowanie ciągłości drogi rowerowej i ciągu pieszego wzdłuż Al. Grunwaldzkiej,
- wykreowanie placu miejskiego zagospodarowanego zielenią, elementami małej architektury, z zachowaniem najważniejszych kierunków ruchu pieszego i rowerowego,
- budowę stacji prostownikowej i kabli trakcyjnych, które obejmą zasilaniem istniejący odcinek sieci trakcyjnej od Al. Wojska Polskiego do Opery Bałtyckiej oraz ten projektowany w ul. Klonowej,
- wydłużenie przystanków tramwajowych Klonowa,
- zagospodarowanie przestrzeni publicznych,
- przebudowa sieci odwodnienia,
- ze względu na ustaloną w MPZP oś kompozycyjną w ciągu ul. Klonowej elementy



infrastruktury technicznej: słupy, wysięgniki itp., dobrać tak aby zachować i podkreślić oś kompozycyjną, a także zminimalizować negatywny wpływ infrastruktury na krajobraz,

- określenie i uzgodnienie nowej organizacji ruchu dla tego obszaru,
- likwidację istniejących kolizji.

2. Warunki wykorzystania terenu 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:

Etap realizacji przedsięwzięcia

- a. Zadbać, by urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu, w miarę możliwości, nie pracowały jednocześnie, a w czasie przerw w pracy, urządzenia i maszyny nie pracowały na tzw. biegu jałowym.
- b. Uciążliwość akustyczną, związaną z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia, minimalizować poprzez prowadzenie prac budowlanych w porze dziennej (6:00-22:00), z wyłączeniem okresów budowy, gdzie z technologicznego bądź organizacyjnego punktu widzenia wymagana jest ciągłość prowadzenia prac.
- c. Prowadzić prace o wysokich częstotliwościach drgań jedynie w porze dziennej, w godzinach 7:00-20:00, dopuszcza się w wyjątkowych sytuacjach uzasadnionych koniecznością zapewnienia reżimu technologicznego - w godzinach 6:00-22:00.
- d. Opracować i wdrożyć taki plan robót, aby urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu, w pobliżu zabudowań mieszkalnych nie pracowały jednocześnie oraz aby zoptymalizować wykorzystanie sprzętu budowlanego i środków transportu (np. poprzez zminimalizowanie zbędnych przejazdów).
- e. W celu ograniczenia potencjalnego negatywnego wpływu drgań i wibracji o trudnych do określenia parametrach na okoliczne budynki oraz teren, w trakcie robót mogących stanowić źródło tego typu oddziaływań, na bieżąco kontrolować ich zasięg i w razie wystąpienia skutków niepożądanych, natychmiast wstrzymać roboty i podjąć środki zaradcze wskazane w pkt. f;
- f. Na etapie realizacji kontrola wpływu drgań winna obejmować:
 - wykonanie inwentaryzacji fotograficznej stanu elewacji i wewnętrznej części budynków i obiektów usytuowanych w najbliższym sąsiedztwie projektowanej inwestycji, bezpośrednio przed rozpoczęciem prac rozbiórkowych i budowlanych;
 - założenie na istniejące zarysowania lub pęknięcia plomb wraz z ich zinwentaryzowaniem;
 - zamontowanie reperów i wibrografów w charakterystycznych miejscach w najbliższych budynkach i obiektach (ściany, stropy itp.) wraz z obowiązkowym prowadzeniem dziennika pomiarów ewentualnych drgań i osiadań.
- g. Prowadzone prace ziemne i budowlane nie mogą naruszyć stateczności znajdujących się w pobliżu obiektów istniejących tj. budynków, dróg, instalacji podziemnych.



- h. W miarę możliwości ograniczyć stosowanie urządzeń wibracyjnych o wysokich częstotliwościach.
- i. W miarę możliwości ograniczyć prędkość i tonaż pojazdów ciężkich dostarczających materiały budowlane.
- j. Wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić 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 i krzewach lęgów ptaków, co powinno być udokumentowane właściwym wpisem w dokumentacji np. wpisem do protokołu z nadzoru przyrodniczego. W przypadku stwierdzenia lęgów, prace należy rozpocząć po ich wyprowadzeniu.
- k. W ramach rekompensaty za wycinkę drzew:
 - nasadzenie ok. 100 szt. drzew liściastych;
 - 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.

Nasadzenia muszą stanowić materiał szkółkarski dobrej jakości, bez widocznych wad, z wyraźnie wykształconym głównym przewodnikiem oraz posiadać zakryty system korzeniowy. Rośliny zastępcze sadzić w miejscach spełniających warunki siedliskowe (światłne oraz glebowe) odpowiednie dla przedmiotowych gatunków, w bliskim sąsiedztwie miejsca, z którego zostały usunięte. Prace polegające na wykonaniu nasadzeń zastępczych należy wykonać w sposób zapewniający przetrwanie nasadzonych drzew i krzewów, wczesną wiosną (przed rozpoczęciem okresu wegetacyjnego) lub jesienią, zgodnie ze Europejskimi Standardami Arborystycznymi w zakresie sadzenia drzew (2022 r.). Po posadzeniu drzew należy je zabezpieczyć tak, aby nie doszło do ich uszkodzenia, m.in.: złamania pod wpływem wiatru, mechanicznego uszkodzenia kory w czasie koszenia trawy i innych zabiegów pielęgnacyjnych na danym terenie, poprzez opalikowanie, ustawienie płotków ochronnych w strefie odziomkowej danego drzewa. Należy je poddać niezbędnym zabiegom pielęgnacyjnym tj. podlewać w przypadku wystąpienia suszy. Ponadto należy wykonywać zabiegi poprawiające siedlisko jak: mulczowanie, mikoryzacja oraz inne, stosownie do potrzeb drzew. Należy monitorować stan zdrowotny przez okres trzech lat. W przypadku nieprzyjęcia się sadzonek, należy dokonać nasadzeń uzupełniających.

- l. Drzewa i krzewy 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;
 - 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.
- m. Miejsca gromadzenia materiałów budowlanych, ciężkiego sprzętu i odpadów powstających podczas prac budowlanych lokalizować w granicach terenu budowy inwestycji oraz wyznaczonego zaplecza budowy, w odległości co najmniej 2 m od zewnętrznego obrysu koron drzew.
- n. Materiały sypkie magazynować w miejscu uniemożliwiającym spływy z wodami opadowymi w kierunku cieków naturalnych i rowów melioracyjnych.
- o. Warstwę gleby zdjętą z pasa robót budowlanych, odpowiednio zdeponować, zabezpieczyć i po zakończeniu prac ponownie wykorzystać.
- p. Codziennie przed rozpoczęciem prac przeprowadzać kontrolę wykopów; uwięzione zwierzęta niezwłocznie przemieszczać poza teren objęty pracami, na właściwe dla nich siedlisko, przemieszczenie prowadzić pod nadzorem przyrodnika oraz w przypadku płazów przy użyciu rękawiczek ochronnych; używany do tego sprzęt dezynfekować.
- q. 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.
- r. 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.
- s. Zorganizować zaplecza budowy (park maszynowy, baza materiałowa i miejsce magazynowania odpadów) na terenie wyłożonym szczelnymi materiałami np. geomembraną, w możliwie największym oddaleniu od przebiegu sieci wodociągowych oraz zabudowy.
- t. Materiały budowlane dostarczać partiami, których wielkość jest niezbędna do prowadzenia robót budowlanych, w miarę możliwości unikać długotrwałego magazynowania materiałów.
- u. 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.
- v. Zastosować szczelne nawierzchnie komunikacyjne, zapobiegające przenikaniu zanieczyszczeń do gruntu.
- w. Prowadzić prace budowlane z zachowaniem ostrożności, w celu zapobiegania przedostawaniu się zanieczyszczeń do wód podziemnych, powierzchniowych i gleby.
- x. Wykorzystywać nowoczesny, sprawny technicznie sprzęt, w celu minimalizacji ryzyka zaistnienia awarii i potencjalnego przedostania się do środowiska jakichkolwiek zanieczyszczeń.



- y. Stosować nowoczesny i sprawny techniczne sprzęt o jak najniższych parametrach emisji zanieczyszczeń i hałasu.
- z. Stosowanie nowoczesne maszyny i wyposażone w elementy zmniejszające emisję hałasu do środowiska (tj. wyłumienia silników, wyrzutów spalin) spełniających obowiązujące przepisy w zakresie emisji hałasu.
- aa. Unikać pozostawiania niezasypanych wykopów, które mogłyby stać się tymczasowymi zbiornikami retencyjnymi spływających wód opadowych.
- bb. 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.
- cc. Zaplecze budowy wyposażać w sorbenty, maty lub biopreparaty do szybkiego usuwania ewentualnych rozlewów i wycieków olejów i substancji ropopochodnych w przypadku awarii maszyn lub urządzeń na placu budowy. W celu neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych, na bieżąco usuwać je z wykorzystaniem sorbentów, a w przypadku znacznego zanieczyszczenia zapewnić jego sprawne zebranie i usunięcie przez uprawniony podmiot.
- dd. Prowadzić roboty przy pomocy odpowiednio przeszkolonych i zapoznanych z zagrożeniami pracowników, przy użyciu odpowiedniego sprzętu i urządzeń dobrej jakości, prawidłowo eksploatowanych i konserwowanych.
- ee. Naprawy sprzętu budowlanego nie mogą być wykonywane na terenie budowy.
- ff. Gospodarkę odpadami prowadzić zgodnie z obowiązującymi przepisami, z zachowaniem zasady bliskiego transportu oraz preferowania odzysku odpadów nad ich unieszkodliwianiem, zarówno podczas realizacji, jak i eksploatacji przedsięwzięcia. Odpady powstające na terenie budowy gromadzić w sposób selektywny, w miejscach i pojemnikach/ kontenerach zapewniających pełną izolację od środowiska naturalnego, a następnie przekazać je uprawnionym podmiotom do odzysku lub unieszkodliwiania.
- gg. Plac budowy wyposażać w przenośne sanitariaty, w których ścieki bytowe będą gromadzone w szczelnym zbiorniku bezodpływowym, regularnie opróżnianym przez uprawniony podmiot.
- hh. 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 zamiatać 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,
 - 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.
- ii. Po zakończeniu realizacji inwestycji uporządkować przyległy teren i przywrócić go do stanu umożliwiającego jego użytkowanie.

Etap eksploatacji przedsięwzięcia

- a. Zastosować ograniczenia prędkości tramwajów do 20 km/h na ulicy Klonowej.
- b. Zastosować ograniczenia prędkości tramwajów na jezdni Alei Grunwaldzkiej do 50 km/h (obszar zabudowy), a także na pozostałych drogach objętych obszarem inwestycji.
- c. Przewidzieć zastosowanie tramwajów z 6 skrętnymi wózkami – w celu ograniczenia nacisku na szyny.
- d. Utrzymywać w odpowiednim stanie technicznym urządzenia infrastrukturalne odpowiedzialne za sprawne i ciche funkcjonowanie sieci (np. rozjazdów czy smarownic).
- e. Dbać o stan techniczny taboru przewozowego oraz maszyn i pojazdów utrzymaniowo–remontowych poprzez przeprowadzanie okresowych przeglądów wraz z konserwacją.
- f. Zapewniać sprawność funkcjonowania systemu odwadniania torowiska, jezdni i chodników, tj. utrzymywać drożności drenażu, studzienek i innych urządzeń kanalizacyjnych; dokonywać systematycznych przeglądów urządzeń odwadniających.
- g. Zapewnić systematyczną konserwację mechanicznych elementów układu torowego (rozjazdy, smarownice) w celu zapobieżenia niekontrolowanym wyciekom smarów i olejów.
- h. Prowadzić racjonalną gospodarkę utrzymaniową, systematyczne sprzątnie nawierzchni torowej, jezdni i chodników, oraz przeciwdziałać nadmiernemu wykorzystaniu środków zimowego utrzymania.
- i. Korzystać ze sprawnego technicznie i nowoczesnego sprzętu do okresowych prac remontowych i naprawczych.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ww. ustawy, w szczególności w projekcie budowlanym:

Należy w szczególności uwzględnić rozwiązania mające na celu ograniczenie uciążliwości dla środowiska:

- a. Projekt budowlany musi zakładać rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne minimalizujące oddziaływanie na środowisko w fazie realizacji i w fazie eksploatacji.
- b. W projekcie przewidzieć zastosowanie nawierzchni drogowej zmniejszającej emisję hałasu do środowiska, tzw. „cicha nawierzchnia – SMA11S LA o skuteczności -2,5 dB w stosunku do nawierzchni standardowej (na podstawie opracowania GDDKiA



- Rozwój Innowacji Drogowych, zadanie 2 Ocena rozwiązań materiałowo-technologicznych górnych warstw nawierzchni asfaltowych i zalecenia w zakresie ich hałaśliwości) oraz zwiększenie robót drogowych w zakresie wymiany warstwy ścieralnej i wiążącej konstrukcji na skrzyżowaniu Alei Grunwaldzkiej z ul. Lendziona.
- c. W projekcie przewidzieć wymianę istniejącego, zużytego torowiska wraz z szynami tramwajowymi oraz wymianę zużytej nawierzchni jezdni.
- d. W projekcie uwzględnić zainstalowanie smarownic szynowych, co stanowi środek minimalizujący wpływ oddziaływania akustycznego na budynki sąsiadujące z planowaną inwestycją.
- e. W projekcie przewidzieć rozwiązania konstrukcyjne w postaci warstwy wibroizolacyjnej w układzie torowym co dodatkowo obniży możliwość oddziaływania w zakresie drgań. W celu minimalizacji drgań przenoszonych od pojazdów na istniejące budynki w czasie eksploatacji zastosować rozwiązanie konstrukcyjne w postaci materaca z geosyntetyku komórkowego wypełnionego gruntem niespoistym, który z uwagi na wysoką sztywność własną uzyskuje efekt belki i rozkłada obciążenie równomiernie i skutecznie na szerszym obszarze, zwiększając nośność podłoża i zmniejszając osiadania. Zastosowanie ww. rozwiązania technicznego w istotny sposób wpływa na ograniczenie propagacji fal sprężystych w podłożu gruntowym. Materac wraz ze współpracującym z nim gruntem pełni rolę tłumika opartego na działaniu sprężystym i bezwładnościowym. Masa gruntu dołączona do wzmocnionego podłoża w wyniku związania go geosyntetykiem komórkowym znacznie ogranicza zewnętrzne oddziaływania dynamiczne.
- f. Harmonogram robót budowlanych oraz wytyczne w zakresie koordynacji prowadzenia robót, winny określać kolejność prowadzonych robót z uwzględnieniem potrzeby minimalizacji czasu powodowanych emisji, ilości i krotności ingerencji w zasoby środowiska oraz minimalizacji ryzyka szkody w środowisku.
- g. Zapewnić ochronę interesów osób trzecich, polegającą na dostępie do drogi, w planie organizacji ruchu wziąć pod uwagę lokalizację dróg zastępczych.

4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych:

Nie ustala się – przedsięwzięcie zgodnie z rozporządzeniem Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz.U. z 2016 r.; poz. 138) nie należy do kategorii przedsięwzięć stwarzających zagrożenia wystąpienia poważnych awarii.

5. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko:

W związku z rodzajem i lokalizacją przedsięwzięcia, wykluczona jest możliwość oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na obszary położone poza granicami Polski



zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji. Tut. organ nie znajduje więc przesłanek do przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym.

II. Stwierdzam konieczność:

Zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

Na etapie realizacji przedsięwzięcie wymaga monitorowania oddziaływania na środowiskowo w zakresie:

- a. Dotrzymania wymogów nałożonych niniejszą decyzją, ze szczególnym uwzględnieniem: hałasu, zapylenia, zanieczyszczenia gleby i wód.
- b. W czasie budowy prowadzić ciągły monitoring sąsiadujących budynków wraz z pomiarem drgań sprzętem specjalistycznym (takim jak akcelerometry lub geofony). Ciągły w czasie pomiar drgań przy pomocy stałych czujników wraz z wysyłaniem danych do analizy umożliwi podjęcie działań w momencie, gdyby zaistniało przekroczenie wartości granicznych określonych w normach.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcie wymaga monitorowania oddziaływania na środowiskowo w zakresie:

- a. Na etapie przed rozpoczęciem użytkowania przedsięwzięcia Inwestor winien dysponować decyzjami, pozwoleniami i uzgodnieniami wynikającymi z obowiązujących przepisów prawa.
- b. Prowadzenia monitoringu porealizacyjnego:
 1. Prowadzić monitoring funkcjonalności i żywotności nasadzeń roślinności przez 3 sezony wegetacyjne od następnego sezonu po oddaniu obiektu do użytkowania, jeżeli monitoring wykáže, że są ubytki w nasadzeniach, należy je uzupełnić.
 2. Wyniki powyższego monitoringu wraz z analizą zebranych danych i wnioskami z nich wynikającymi przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku i Prezydentowi Miasta Gdańska w terminie 6 miesięcy od momentu zakończenia prowadzenia monitoringu.

III. Nadkładam obowiązek:

1. Wykonania analizy porealizacyjnej, po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienie jej wyników w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Analiza porealizacyjna winna obejmować:
 - b) analizę oddziaływania akustycznego związanego z funkcjonowaniem przedmiotowego przedsięwzięcia. Na potrzeby analizy porealizacyjnej wykonać pomiary dopuszczalnego poziomu hałasu w następujących punktach pomiarowych:

Numer receptora	Współrzędne X [m]	Współrzędne Y [m]
1	6539360,62026105	6027803,71131903



2	6539330,11887153	6027761,15322345
3	6539318,51980988	6027769,75378488
4	6539212,5570077	6027849,36998736
5	6539175,62301819	6027935,15413902
6	6539120,84304968	6027920,85331973
7	6539153,71728684	6027976,27314991
8	6539093,16954051	6027943,89758513
9	6539078,25670527	6027955,37269398
10	6539122,90992203	6027999,0484533
12	6539123,3827345	6028043,86208127

Pomiary wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami. W przypadku stwierdzenia przekroczenia wartości dopuszczalnego poziomu hałasu, zastosować środki minimalizujące. Analizę przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku, Pomorskiemu Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska oraz Prezydentowi Miasta Gdańska.

IV. Stwierdzam konieczność:

1. Wykonania kompensacji przyrodniczej.

W ramach rekompensaty za wycinkę drzew:

- nasadzenie ok. 100 szt. drzew liściastych;
- 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.

Nasadzenia muszą stanowić materiał szkółkarski dobrej jakości, bez widocznych wad, z wyraźnie wykształconym głównym przewodnikiem oraz posiadać zakryty system korzeniowy. Rośliny zastępcze sadzić w miejscach spełniających warunki siedliskowe (światłne oraz glebowe) odpowiednie dla przedmiotowych gatunków, w bliskim sąsiedztwie miejsca, z którego zostały usunięte. Prace polegające na wykonaniu nasadzeń zastępczych należy wykonać w sposób zapewniający przetrwanie nasadzonych drzew i krzewów, wczesną wiosną (przed rozpoczęciem okresu wegetacyjnego) lub jesienią, zgodnie ze Europejskimi Standardami Arborystycznymi w zakresie sadzenia drzew (2022 r.). Po posadzeniu drzew należy je zabezpieczyć tak, aby nie doszło do ich uszkodzenia, m.in.: złamania pod wpływem wiatru, mechanicznego uszkodzenia kory w czasie koszenia trawy i innych zabiegów pielęgnacyjnych na danym terenie, poprzez opalikowanie, ustawienie płotków ochronnych w strefie odziomkowej danego drzewa. Należy je poddać niezbędnym zabiegom pielęgnacyjnym tj. podlewać w przypadku wystąpienia suszy. Ponadto należy wykonywać zabiegi poprawiające siedlisko jak: mulczowanie, mikoryzacja oraz inne, stosownie do potrzeb drzew. Należy monitorować stan zdrowotny przez okres trzech lat. W przypadku nieprzyjęcia się sadzonek, należy dokonać nasadzeń uzupełniających.



V. Nie nakładam obowiązku:

1. Przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę. Informacje zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko są wystarczające do określenia uwarunkowań do projektu budowlanego. Powyższe nie wyklucza przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w przypadku:
 - złożenia do organu właściwego do wydania decyzji (o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14 i 18 ustawy ooś) wniosku podmiotu planującego podjęcie realizacji inwestycji;
 - jeżeli organ właściwy do wydania ww. decyzji stwierdzi, że we wniosku o wydanie decyzji zostały dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
2. Przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.
3. Ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania. Zgodnie z art. 135 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska obszar ograniczonego użytkowania może być tworzony dla oczyszczalni ścieków, składowiska odpadów komunalnych, kompostowni, trasy komunikacyjnej, lotniska, linii i stacji elektroenergetycznej oraz instalacji radiokomunikacyjnej, radionawigacyjnej i radiolokacyjnej, o ile, zastosowane dostępne rozwiązania technicznych, technologicznych i organizacyjnych spowodują, że nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem obiektu. Celem określenia rzeczywistego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz spełnienia wymagań wartości propagacji hałasu na planowanym przedsięwzięciu zobowiązano Inwestora do ujęcia zagadnień oddziaływania na klimat akustyczny w sąsiedztwie terenów wymagających ochrony przed hałasem, w analizie porealizacyjnej. W przypadku jednak, gdy analiza porealizacyjna wykaże, że pomimo zastosowania zaprojektowanych środków łagodzących nie będą mogły być dotrzymane obowiązujące standardy jakości środowiska, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania. W przypadku, gdy wykazane zostaną przekroczenia dopuszczalnych wartości poziomów dźwięku w środowisku, wyniki analizy porealizacyjnej będą stanowić podstawę do decyzji organu o ewentualnym podjęciu dalszych działań przeciwhałasowych.

VI. Uczynić wykaz drzew i krzewów przewidzianych do wycinki Załącznikiem nr 2 do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

Pismem z dnia 8 marca 2024 r. (wpływ 12-03-2024 r.; wpływ uzupełnień: 2-05-2024 r., 21-06-2024 r., 16-07-2024 r.) pełnomocnicy działający z upoważnienia Pana Krzysztofa Małkowskiego (upoważnienie od Inwestora Prezydenta Miasta Gdańska) i Pani Małgorzaty Polan (upoważnienia od Inwestora Gminy Miasta Gdańska) wystąpili



z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji pn.:
„Połączenie Al. Grunwaldzkiej z dworcem Gdańsk Wrzeszcz w ciągu ul. Klonowej”.

Do podania wnioskodawca załączył:

1. kartę informacyjną przedsięwzięcia,
2. wypis i 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.

W związku z otrzymanym wnioskiem, Prezydent Miasta Gdańska pismem nr WŚ-I.6220.II.19p1.2024.AN z dnia 4 kwietnia 2024 r., pismem nr WŚ-I.6220.II.19p2.2024.AN z dnia 22 maja 2024 r. i pismem nr WEiE-I.6220.II.19p3.2024.AN z dnia 15 lipca 2024 r. wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia wniosku. Uzupełnienia wpłynęły w dniu 2 maja 2024 r., w dniu 21 czerwca 2024 r. i w dniu 16 lipca 2024 r.

W związku z powyższym, tut. organ obwieszczeniem z dnia 19 lipca 2024 r. zawiadomił strony o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie, informując jednocześnie o możliwości zapoznania się z dokumentami i złożenia ewentualnych uwag i wniosków. Obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń i stronie internetowej Urzędu Miasta Gdańska oraz w pobliżu miejsca realizacji przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie pn.: **„Połączenie Al. Grunwaldzkiej z dworcem Gdańsk Wrzeszcz w ciągu ul. Klonowej”** zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z:

§ 3 ust. 1 pkt 63 – „*linie tramwajowe, koleje linowe z wyłączeniem kolei linowych przeznaczonych do obsługi terenów narciarskich innych niż określone w pkt 49 lub 50 oraz wyciągów o długości nie większej niż 100 m, koleje podziemne, w tym metro, lub inne linie do przewozu pasażerów wraz z towarzyszącą im infrastrukturą*”;

§ 3 ust. 2 pkt 2 – „*do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się również 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 – „*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”;

§ 3 ust. 1 pkt 71 – „*rurociągi wodociągowe magistralne do przesyłania wody oraz przewody wodociągowe magistralne doprowadzające wodę od stacji uzdatniania do przewodów wodociągowych rozdzielczych, z wyłączeniem ich przebudowy metodą bezwykopową*”.

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

W myśl przywołanego wyżej przepisu oraz art. 64 ust.1 ww. ustawy, 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. Postanowienie wydaje się:

- uwzględniając łącznie uwarunkowania określone w art. 63 ust. 1 ustawy;
- po zasięgnięciu opinii: 1) regionalnego dyrektora ochrony środowiska; 2) 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 21-24, oraz uchwały, o której mowa w art. 72 ust. 1b, 4) organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne.

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 nr WEiE-I.6220.II.19R.2024.AN z dnia 19 lipca 2024 r. zasięgnął opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (RDOŚ) w Gdańsku i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Gdańsku (PPIS) oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego „Wody Polskie” Zarządu Zlewni w Gdańsku (WP ZZ), co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

PPIS pismem z dnia 12 sierpnia 2024 r. nr SZNS.9022.4.24.2024.KM.1 wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia **nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko**.

RDOŚ pismem nr RDOŚ-Gd-WOO.4220.490.2024.KB.1 z dnia 8 sierpnia 2024 r. poinformował, że zajmie stanowisko w sprawie do dnia 6.09.2024 r. Następnie, RDOŚ postanowieniem z dnia 6 września 2024 r. nr RDOŚ-Gd-WOO.4220.490.2024.KB.2 **uzgodnił konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko**. Zgodnie z art. 64 ust. 1d ustawy OOS „W przypadku gdy wnioskodawcą dla planowanych przedsięwzięć, o których mowa w art. 75 ust. 1 pkt 4, jest jednostka samorządu



terytorialnego, dla której organem wykonawczym jest organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub podmiot od niej zależny w rozumieniu art. 24m ust. 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. 2024 r. poz. 1112), regionalny dyrektor ochrony środowiska, stwierdzając konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, zamiast opinii, o której mowa w ust. 1 pkt 1, dokonuje uzgodnienia w drodze postanowienia. Postanowienie to można zaskarżyć w zażaleniu, o którym mowa w art. 65 ust. 2."

WP ZZ pismem z dnia 8 sierpnia 2024 r. nr GG.ZZŚ.4901.305.1.2024.KK **nie stwierdziły potrzeby przeprowadzania 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 [dane aktualne na dzień wydania postanowienia stwierdzającego konieczność przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko – 15 października 2024 r.]:

- Planowane przedsięwzięcie polegające na połączeniu Al. Grunwaldzkiej z dworcem Gdańsk Wrzeszcz w ciągu ul. Klonowej w Gdańsku, zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 r., poz. 1839 z późn. zm.) kwalifikowane jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko jako:
 - **§ 3 ust. 2 pkt 2** „*polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone; w przypadku gdy jest to druga lub kolejna rozbudowa, przebudowa lub montaż, sumowaniu podlegają parametry tej rozbudowy, przebudowy lub montażu z poprzednimi rozbudowami, przebudowami lub montażami, o ile nie zostały one objęte decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach*”, w związku z **§ 3 ust. 1 pkt 62** „*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*”,
 - **§ 3 ust. 1 pkt 63** „*linie tramwajowe, koleje linowe z wyłączeniem kolei linowych przeznaczonych do obsługi terenów narciarskich innych niż określone w pkt 49 lub 50 oraz wyciągów o długości nie większej niż 100 m, koleje podziemne, w tym metro, lub inne linie do przewozu pasażerów wraz z towarzyszącą im infrastrukturą*”.

W związku z tym realizacja ww. przedsięwzięcia wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

- Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia będzie niezbędna m.in. do uzyskania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej (ZRID), pozwolenia na budowę, decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej (ULLK).



- Inwestycja planowana jest na działkach ewidencyjnych:
Obręb 0031 działki: 822/1, 837/4;
Obręb 0032 działki: 152/4, 153, 154, 155/1, 185/8, 187/3, 188, 189, 192/1, 192/6, 192/7, 193, 194, 195, 196, 206/3, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 233, 234/1, 234/17, 235/2, 236/2, 237, 238, 239/1, 240/3, 240/4, 241/3, 241/4, 243, 244, 245, 246, 250/31, 250/32, 250/33, 250/36, 261/2, 261/3, 262, 265/1, 265/2, 265/9, 265/14, 265/15, 266/4, 266/5, 268/2, 271/1, 271/2, 286
Obręb 0041 działki: 69/3, 69/14, 258/1, 258/2, 258/7, 259/1, 280/3, 294/1, 294/2, 320, 321/1, 321/2, 332, 333/6, 335, 560;
Obręb 0055 działki: 2/5, 57/1, 57/2;
Obręb 0056 działki: 136/1.
- Inwestycja zlokalizowana zostanie m.in. wzdłuż Al. Grunwaldzkiej, która przechodząc dalej w Al. Niepodległości, jest główną ulicą, łączącą Gdańsk z Sopotem i Gdynią. Aleją Grunwaldzką kierowany jest ruch samochodowy, tramwajowy oraz autobusowy, który umożliwia dojazd do najważniejszych części Gdańska jak np. Śródmieście, Politechnika Gdańska, Gdańsk Oliwa z licznymi biurami oraz kampusem Uniwersytetu Gdańskiego. Wzdłuż Al. Grunwaldzkiej w obszarze oddziaływania inwestycji, zlokalizowane są również dwa centra handlowe: Galeria Bałtycka oraz Centrum Manhattan. Inwestycja zlokalizowana zostanie ponadto wzdłuż dworca kolejowego i autobusowego Gdańsk Wrzeszcz - jednej z trzech największych stacji kolejowych w Gdańsku, obsługującej wszystkie pociągi pasażerskie, a także SKM (Szybka Kolej Miejska) oraz PKM (Pomorska Kolej Metropolitarna). Prace skupią się również na placu przed dworcem, który wykorzystywany jest przez jedną z największych pętli autobusowych w Gdańsku. Ruch tramwajowy kierowany jest Al. Grunwaldzką, a najbliższy przystanek tramwajowy znajduje się w odległości ok. 200 m od dworca Gdańsk Wrzeszcz. Miejsce realizacji inwestycji stanowi zatem ważny węzeł przesiadkowy pomiędzy ruchem kolejowym, a tramwajowym i autobusowym, umożliwiając przemieszczanie się nie tylko po Trójmieście, ale również dojazd przy pomocy PKM osób z okolicznych miejscowości, tworzących Metropolię Trójmiasta. Prace prowadzone będą również wzdłuż ul. Klonowej, gdzie znajdują się obecnie m.in. lokale usługowe oraz parking. W tym miejscu wykonana zostanie linia tramwajowa celem połączenia Al. Grunwaldzkiej z Dworcem Wrzeszcz.
- Bezpośrednio na terenie inwestycji oraz w jej pobliżu znajduje się 12 obiektów wpisanych do ewidencji zabytków oraz 14 obiektów wpisanych do rejestru zabytków miasta. W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji (prac w zakresie układu drogowego i tramwajowego) zidentyfikowano 3 obiekty wpisane do ewidencji i rejestru zabytków. Prowadzone prace budowlane mogą negatywnie wpływać na materiał zabytkowy, głównie za sprawą generowanych drgań oraz zanieczyszczeń pyłowych. Realizacja planowanego przedsięwzięcia spowoduje liczne utrudnienia w ruchu w jednym w najliczniej uczęszczanych miejsc w Gdańsku.
- Planowana inwestycja częściowo znajduje się na obszarze szczególnego zagrożenia powodziowego, borykającym się ze skutkami nawałnych burz oraz ulew. Sporządzony raport winien zatem uwzględniać również oddziaływania istotne z punktu widzenia dostosowania do zmian klimatu.



- Z uwagi na położenie planowanej inwestycji w śródmiejskiej, zagospodarowanej i zwarcie wypełnionej przestrzeni miasta, zarówno w pasie drogowym jak i najbliższym otoczeniu analizowanego obszaru inwestycji nie występuje roślinność o charakterze naturalnym. Tereny zielone zajmują niewielką powierzchnię głównie w postaci niewielkich trawników i skwerów, a także pojedynczych drzew i krzewów, rosnących w obrębie chodników. Na omawianym terenie zinwentaryzowano łącznie 134 drzewa oraz 14 płatów krzewów. W ramach realizacji inwestycji przewidziano usunięcie trzech płatów krzewów o łącznej powierzchni ok. 60,6 m² oraz 7 szt. drzew. Z uwagi na ubogość szaty roślinnej, brak cieków i zbiorników wodnych oraz śródmiejskie położenie terenu inwestycji, teren ten nie stanowi dogodnego siedliska dla zwierząt. W trakcie przeprowadzonej wizji terenowej, nie stwierdzono występowania chronionych gatunków zwierząt. Na badanym terenie i w buforze stwierdzono łącznie 13 pospolitych gatunków ptaków tj. bogatka *Parus major*, gawron *Corvus frugilgus*, grzywacz *Columba palumbus*, kawka *Corvus monedula*, kos *Turdus merula*, sójka *Garrulus glandarius*, sroka *Pica pica*, szpak *Sturnus vulgaris*, śmieszka *Chroicocephalus ridibundus*, trznadel *Emberiza citrinella*, wróbel *Passer domesticus*, wrona siwa *Corvus corone*, zięba *Fringilla coelebs*, dla których okoliczne tereny, w tym również drzewa znajdujące się na terenie inwestycji mogą stanowić miejsce ich gniazdowania.
- Jak wynika z postanowienia RDOŚ biorąc pod uwagę zakres zaplanowanych prac oraz usytuowanie przedsięwzięcia, niezbędne jest przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko, której ważną częścią jest możliwość udziału społeczeństwa, w tym zapoznania się z przedmiotową inwestycją, a także złożenia ewentualnych uwag i wniosków. Wykonanie raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko, ukierunkowane powinno być w szczególności na oddziaływania na ludzi, powietrze, klimat akustyczny oraz na dobra materialne i zabytki, związane m.in. z emisją hałasu, drgań, pyłu i gazów, pracami rozbiórkowymi, a także utrudnieniami w ruchu czy stratami materialnymi. Ważną częścią raportu powinna być również analiza możliwych konfliktów społecznych związanych z planowanym przedsięwzięciem.
- Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza granicami obszarów Natura 2000. Najbliżej położonymi obszarami Natura 2000 są:
 - ok. 3,7 km na północ Zatoka Pucka PLB220005,
 - ok. 4,4 km na północny-wschód Twierdza Wisłoujście PLH220030.W promieniu 5 km od terenu inwestycji brak jest innych obszarów Natura 2000. W opinii RDOŚ planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na ww. obszar Natura 2000. Z uwagi na odległość od obszarów Natura 2000 oraz charakter i zakres planowanej inwestycji nie spowoduje ona utraty powierzchni, ani fragmentacji siedlisk gatunków chronionych w granicach ww. obszaru Natura 2000. Lokalizacja przedsięwzięcia wyklucza również jego wpływ na warunki ekologiczne ostoi. Tym samym nie pogorszy stanu ochrony siedlisk gatunków chronionych w granicach ww. obszaru Natura 2000, nie zaburzy integralności poszczególnych obszarów Natura 2000 ani sieci Natura 2000 jako całości. Inwestycja nie będzie wpływała również na realizację celów działań ochronnych. Tym samym nie jest więc



konieczne przeprowadzenie oceny w trybie art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG.

- Inne najbliższe położone obszary chronione, objęte ochroną na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r. poz. 1336 z późn. zm.) to: ok. 1,3 km na zachód Trójmiejski Park Krajobrazowy; ok. 1,9 km na południowy-zachód Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy Dolina Potoków Strzyża i Jasień; ok. 3,6 km na południowy-zachód rezerwat przyrody „Wąwóz Huzarów”; ok. 3,7 km na południowy-zachód rezerwat przyrody „Dolina Strzyży”.
- Analizowana inwestycja nie przecina głównych korytarzy ekologicznych. Najbliżej zlokalizowanym korytarzem jest korytarz „Lasy Powiśla” przebiegający ok. 15,8 km na południe od obszaru inwestycji.
- Zarówno na terenie, jak i w okolicy planowanej inwestycji brak jest obszarów wodno-błotnych. Najbliżej położone tego typu tereny zlokalizowane są w odległości ok. 3,8 km na północny-wschód od omawianej inwestycji. Na terenie inwestycji ani też w jej najbliższym sąsiedztwie nie występują również zbiorniki łąkowe. Na terenie planowanej inwestycji brak jest także obszarów leśnych. Najbliższy taki obszar zlokalizowany jest w odległości ok. 350 m na południe od inwestycji.
- Planowana inwestycja nie koliduje z ujęciami wód podziemnych i nie przecina strefy ochrony (bezpośredniej lub pośredniej) żadnego z ujęć wód. Na terenie inwestycji ani w jej sąsiedztwie nie znajdują się większe zbiorniki wodne. Najbliższym zbiornikiem wód powierzchniowych jest staw (zbiornik Uphagena) położony w obrębie Parku Uphagena. W zasięgu terenu inwestycji oraz jej oddziaływania nie występują również ujścia rzek.
- W obszarze inwestycji nie występują żadne uzdrowiska. Najbliższym uzdrowiskiem jest Sopot, oddalony około 4,5 km na północ.
- Planowane przedsięwzięcie spowoduje uciążliwości na etapie wykonywania prac budowlanych (emisja hałasu, drgania, krótkookresowe zwiększenie zapylenia i emisji spalin, powstanie odpadów).
- Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia będzie związane z emisją hałasu i drgań.
- Przedmiotowe przedsięwzięcie według podziału zlewniowego określonego w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły położone jest w regionie wodnym Dolnej Wisły, na obszarze:
 - zlewni jednolitej części wód powierzchniowych rzecznych o kodzie PLRW2000104889 i nazwie Strzyża. Stanowi ona silnie zmienioną część wód o złym stanie ogólnym. Ocena stanu na podstawie oceny stanu GIOŚ 2014-2019 i oceny eksperckiej (wg klasyfikacji obowiązującej od 1 stycznia 2022 r.): umiarkowany potencjał ekologiczny, stan chemiczny brak danych. JCWP jest monitorowana. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego zagrożona. Cel środowiskowy dla JCWP: dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D; dobry stan chemiczny. Dla JCWP nie zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej;
 - jednolitej części wód podziemnych o kodzie PLGW200015. JCWPd charakteryzuje się dobrym stanem (stan ilościowy dobry, stan chemiczny dobry). JCWPd jest monitorowana. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego – zagrożona



chemicznie. Cele środowiskowe dla JCWPd to utrzymanie dobrego stanu ilościowego i dobrego stanu chemicznego.

W JCWP znajdują się również obszary chronione przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. 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. Projektowane przedsięwzięcie położone jest poza obszarami chronionymi.

Jak wynika z opinii Państwowego Gospodarstwa Wodnego „Wody Polskie” planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami wodno-błotnymi i siedliskami łągowymi. Inwestycja położona jest poza granicami stref ochronnych ujęć wód podziemnych. Na podstawie danych z map zagrożenia powodziowego i ryzyka powodziowego (www.isok.gov.pl) opracowanych w ramach Projektu Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym wynika, że planowana inwestycja częściowo znajduje się na obszarze szczególnego zagrożenia powodziowego, w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 1478 ze zm.). Przedsięwzięcie znajduje się w granicach Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 111 Subniecka Gdańska.

- Możliwe jest skumulowanie oddziaływań planowanego przedsięwzięcia z oddziaływaniem innych zrealizowanych i projektowanych obiektów generujących podobne oddziaływania.
- W związku z rodzajem i lokalizacją przedsięwzięcia, oddaloną o bezpieczną odległość od granic Państwa, 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.

Po przeanalizowaniu szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, do obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko (art. 63 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), z uwagi na charakter i skalę przedsięwzięcia oraz rodzaj i skalę możliwego oddziaływania na elementy środowiska, zarówno na etapie realizacji przedsięwzięcia jak i jego funkcjonowania, w szczególności na wartości przyrodnicze, klimat akustyczny i aerosanitarny oraz oddziaływanie skumulowane z przedsięwzięciami tego samego rodzaju realizowanymi w okolicy, opierając się na uzgodnieniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 6 września 2024 r. nr RDOŚ-Gd-WOO.4220.490.2024.KB.2 o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz po zapoznaniu się z opinią Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 8 sierpnia 2024 r. nr GD.ZZŚ.4901.305.1.2024.KK i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego z dnia 12 sierpnia 2024 r. nr SZNS.9022.4.24.2024.KM.1, tut. organ postanowieniem z dnia 15 października 2024 r. nr WEiE-I.6220.II.19Ps.2024.AN



Prezydent Miasta Gdańska

stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.

W związku z treścią art. 63 ust. 5 ww. ustawy tut. organ postanowieniem nr WEiE-I.6220.II.19Ps2.2024.AN z dnia 15 października 2024 r. zawiesił postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do czasu przedłożenia przez Wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Tut. organ zawiadomił strony postępowania o wydaniu ww. postanowień obwieszczeniem z dnia 15 października 2024 r. (obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń i stronie internetowej Urzędu Miasta Gdańska oraz w pobliżu miejsca realizacji przedsięwzięcia).

W dniu 18 kwietnia 2024 r. (wpływ WEiE: 23-04-2025 r.) Wnioskodawca złożył do tut. organu raport o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko opracowany przez zespół autorów w składzie: mgr Tomasz Pakuła – kierujący zespołem autorów, mgr inż. Dorota Kolińska, mgr Agnieszka Łazowska, mgr Bartłomiej Dzierża, mgr inż. Paweł Tkacz, dr inż. Małgorzata Radło, mgr inż. Łukasz Pasternak, inż. Jan Ostrowski, mgr inż. Grzegorz Bistuła-Prószyński, Jacek Kotlarski; wykonawca dokumentacji środowiskowej: NATURPROJEKT Sp. z o.o., ul. Zielonej Łąki 31, 05-830 Nadarzyn, Biuro Projektów: HIGHWAY Sp. z o.o. ul. Jabłoniowa 20, 80-175 Gdańsk – Nadarzyn, kwiecień 2025 r.

W dniu 21 maja 2025 r. tut. organ, po zapoznaniu się z treścią przedstawionego dokumentu wezwał do uzupełnienia pismem nr WEiE-I.6220.II.19p8.2024.AN-HŚ. W odpowiedzi na powyższe, uzupełnienia, w tym ujednoliconą wersję raportu OOS opracowaną przez zespół autorów w składzie: mgr Tomasz Pakuła – kierujący zespołem autorów, mgr inż. Dorota Kolińska, mgr Agnieszka Łazowska, mgr Bartłomiej Dzierża, mgr inż. Paweł Tkacz, dr inż. Małgorzata Radło, mgr inż. Łukasz Pasternak, inż. Jan Ostrowski, mgr inż. Grzegorz Bistuła-Prószyński, Jacek Kotlarski; wykonawca dokumentacji środowiskowej: NATURPROJEKT Sp. z o.o., ul. Zielonej Łąki 31, 05-830 Nadarzyn, Biuro Projektów: HIGHWAY Sp. z o.o. ul. Jabłoniowa 20, 80-175 Gdańsk – Nadarzyn, 18 czerwca 2025 r., wpłynęły w dniu 18 czerwca 2025 r.

W dniu 9 lipca 2025 r., tut. organ, po zapoznaniu się z treścią przedstawionego dokumentu wezwał do uzupełnienia pismem nr WEiE-I.6220.II.19p11.2024.AN-HŚ. W odpowiedzi na powyższe, w dniu 6 sierpnia 2025 r. do tut. organu wpłynęło pismo Wnioskodawcy o przedłużenie terminu na wniesienie uzupełnienia do dnia 22 sierpnia 2025 r. Tut. organ pismem nr WEiE-I.6220.II.19p12.2024.AN-HŚ poinformował o przedłużeniu terminu na wniesienie uzupełnienia do dnia 22 sierpnia 2025 r. Następnie, w dniu 19 sierpnia 2025 r. do tut. organu wpłynęło uzupełnienie złożonej dokumentacji – aneks 1 do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Postanowieniem z dnia 5 września 2025 r. nr WEiE-I.6220.II.19Ps3.2024.HŚ tut. organ podjął zawieszono postępowanie.

Tut. organ zawiadomił strony postępowania o wydaniu ww. postanowienia obwieszczeniem z dnia 5 września 2025 r. (obwieszczenie zostało zamieszczone na



tablicy ogłoszeń i stronie internetowej Urzędu Miasta Gdańska oraz w pobliżu miejsca realizacji przedsięwzięcia).

Działając na podstawie art. 77 ust.1 pkt 1 ustawy OOŚ tut. organ pismem nr WEiE-I.6220.II.19U.2024.AN-HŚ z dnia 5 września 2025 r. zwrócił się o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowisku w Gdańsku.

RDOŚ w Gdańsku pismem nr RDOŚ-Gd-WOO.4221.142.2025.AKL.1 z dnia 15 października 2025 r. wezwał do uzupełnienia złożonej dokumentacji. Tut. organ pismem nr WEiE-I.6220.II.19p22.2024.AN-HŚ z dnia 22 października 2025 r. przekazał kopię ww. wezwania RDOŚ Wnioskodawcy. Uzupełnienie wpłynęło w dniu 6 listopada 2025 r. i w dniu 18 listopada 2025 r. (wpływ WEiE: 13-11-2025 r. i 20-11-2025 r.). Następnie, tut. organ pismem nr WEiE-I.6220.II.19p24.2024.AN-HŚ z dnia 20 listopada 2025 r. przekazał otrzymane uzupełnienia do RDOŚ oraz do WP ZZ i PPIS o zajęcie stanowiska w sprawie.

Po zapoznaniu się z ww. uzupełnieniem, RDOŚ w Gdańsku pismem nr RDOŚ-Gd-WOO.4221.142.2025.AKL.2 z dnia 16 grudnia 2025 r. wezwał do uzupełnienia raportu OOŚ. Tut. organ pismem nr WEiE-I.6220.II.19p28.2024.AN-HŚ z dnia 23 grudnia 2025 r. przekazał kopię ww. wezwania RDOŚ Wnioskodawcy. W odpowiedzi na powyższe, w dniu 11 stycznia 2026 r. do tut. organu wpłynęło pismo Wnioskodawcy o przedłużenie terminu na wniesienie uzupełnienia na ww. wezwanie RDOŚ do dnia 16.02.2026 r. Tut. organ pismem nr WEiE-I.6220.II.19p30.2024.AN-HŚ z dnia 13 stycznia 2026 r. przekazał ww. wniosek do RDOŚ. Następnie, w dniu 13 lutego 2026 r. do tut. organu wpłynęło pismo Wnioskodawcy o dalsze przedłużenie terminu na wniesienie uzupełnienia na wezwanie RDOŚ do 2 marca 2026 r. Tut. organ pismem nr WEiE-I.6220.II.19p32.2024.AN-HŚ z dnia 17 lutego 2026 r. przekazał ww. wniosek do RDOŚ. Uzupełnienie wpłynęło w dniu 23 lutego 2026 r. (wpływ WEiE: 25-02-2026 r.). Następnie, tut. organ pismem nr WEiE-I.6220.II.19p33.2024.AN-HŚ z dnia 26 lutego 2026 r. przekazał otrzymane uzupełnienia do RDOŚ oraz do WP ZZ i PPIS o zajęcie stanowiska w sprawie.

RDOŚ uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia postanowieniem nr RDOŚ-Gd-WOO.4221.142.2025.AKL.3 z dnia 3 kwietnia 2026 r.

Zgodnie z treścią art. 77 ust. 1 pkt. 4 ustawy OOŚ, jeżeli jest przeprowadzana ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ właściwy do wydania tej decyzji: uzgadnia warunki realizacji przedsięwzięcia z organem właściwym w sprawach ocen wodnoprawnych, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne, chyba że - w przypadku przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko - organ ten wyraził wcześniej opinię, że nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Z uwagi na fakt, że z treści raportu OOŚ wynikało, że nastąpiło zwiększenie terenu pod realizację inwestycji o 1,2 ha; zostały wskazane inne numery działek inwestycyjnych, inwestycja została zakwalifikowana dodatkowo jako § 3 ust. 1 pkt 71 rozporządzenia OOŚ - (w porównaniu z KIP) tut. organ stwierdził, że konieczne jest dodatkowo wystąpienie do



Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Gdańsku (PPIS) i Państwowego Gospodarstwa Wodnego „Wody Polskie” Zarządu Zlewni w Gdańsku (WP ZZ) o odpowiednio opinię i uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia pomimo, że wcześniej ww. organy wyraziły opinię, że nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

W odpowiedzi na pismo Prezydenta Miasta Gdańska nr WEiE-I.6220.II.19U.2024.AN-HŚ z dnia 5 września 2025 r., WP ZZ w piśmie nr GG.ZZŚ.4901.305.2.2024.KK z dnia 19 września 2025 r. poinformowały, że w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia pn.: „Połączenie Al. Grunwaldzkiej z dworcem Gdańsk Wrzeszcz w ciągu ul. Klonowej”, dla przedmiotowego postępowania w oparciu o Kartę informacyjną przedsięwzięcia w dniu 08.08.2024 r. została wydana opinia znak GG.ZZŚ.4901.305.1.2024.KK, w której tut. organ nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko, ze względu na brak negatywnego oddziaływania inwestycji na stan jednolitych części wód oraz realizację celów środowiskowych.

Pomimo ww. zapisów art. 77 ust. 1 pkt. 4 ustawy OOS, WP ZZ dokonały analizy przesłanego Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz pozostałych załączonych dokumentów, uwzględniając charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia oraz planowane rozwiązania techniczne dotyczące m.in. sposobu odprowadzania wód opadowych i roztopowych, ewentualnego odwodnienia dna wykopów budowlanych oraz rozwiązań chroniących środowisko zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji, stwierdzając brak 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. 2023 r. poz. 300) oraz osiągnięciu celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, 57, 59 ustawy Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 960).

W związku z otrzymanym uzupełnieniem, przekazanym pismem nr WEiE-I.6220.II.19p24.2024.AN-HŚ z dnia 20 listopada 2025 r., WP ZZ w piśmie nr GG.ZZŚ.4901.305.3.2024.KK z dnia 15 grudnia 2025 r. poinformowały, że po przeanalizowaniu ww. dokumentu przekazane informacje nie stanowią nowych, istotnych okoliczności wymagających ponownego rozpatrzenia sprawy i pozostają bez wpływu na stan jednolitych części wód oraz realizację celów środowiskowych określonych dla nich w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przyjętym Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. (t.j. Dz. U. 2023 r. poz. 300). Realizacja i eksploatacja planowanego zamierzenia w celu ograniczenia wpływu inwestycji na wody powierzchniowe i podziemne powinna uwzględniać warunki/działania konieczne do podjęcia, określone w opinii Dyrektora Zarządu Zlewni w Gdańsku, znak: GG.ZZŚ.4901.305.1.2024.KK z dnia 8 sierpnia 2024 r.

Po zapoznaniu się z przedłożonym uzupełnieniem, przekazanym pismem z dnia 26 lutego 2026 r., WP ZZ w piśmie nr GG.ZZŚ.4901.305.4.2024.KK z dnia 17 marca 2026 r. poinformowały, że po przeanalizowaniu ww. dokumentu przekazane informacje nie stanowią nowych, istotnych okoliczności wymagających ponownego rozpatrzenia sprawy i pozostają bez wpływu na stan jednolitych części wód oraz realizację celów



środowiskowych określonych dla nich w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przyjętym Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. (t.j. Dz. U. 2023 r. poz. 300). Realizacja i eksploatacja planowanego zamierzenia w celu ograniczenia wpływu inwestycji na wody powierzchniowe i podziemne powinna uwzględniać warunki/działania konieczne do podjęcia, określone w opinii Dyrektora Zarządu Zlewni w Gdańsku, znak GG.ZZŚ.4901.305.1.2024.KK z dnia 8 sierpnia 2024 r. Tut. organ uwzględnił w niniejszej decyzji warunki i wymagania określone w opinii Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego „Wody Polskie” Zarządu Zlewni w Gdańsku znak GG.ZZŚ.4901.305.1.2024.KK z dnia 8 sierpnia 2024 r.

W związku z wnioskiem Prezydenta Miasta Gdańska z dnia 5 września 2025 r., uzupełnionym pismem z dnia 20 listopada 2025 r., PPIS w Gdańsku pismem nr SZNS.9022.6.3.2025.KM.1 z dnia 23 grudnia 2025 r. zaopiniował warunki realizacji przedsięwzięcia. Po zapoznaniu się z uzupełnieniami Inwestora, PPIS w Gdańsku w piśmie nr SZNS.9022.6.3.2025.KM.2 z dnia 16 marca 2026 r. zawiadomił, że dodatkowe informacje, zamieszczone w uzupełnieniu do sprawy, pozostają bez wpływu na stanowisko Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarny w Gdańsku, w sprawie zaopiniowania warunków realizacji dla ww. przedsięwzięcia, przedstawione w opinii nr SZNS.9022.6.3.2025.KM.1 z dnia 23.12.2025 r.

W trakcie prowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, którego rozpoczęcie miało miejsce wraz ze złożeniem przez Inwestora do tut. organu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, pismem nr WEiE-I.6220.II.19p18.2024.AN-HŚ z dnia 5 września 2025 r. podano do publicznej wiadomości informację o:

- przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko,
- wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie,
- przedmiocie decyzji, która ma być wydana,
- organie właściwym do wydania decyzji oraz organie właściwym do dokonania uzgodnień,
- możliwościach zapoznania się z dokumentacją sprawy, w tym z raportem o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu,
- możliwości składania uwag i wniosków,
- sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie 30-dniowy termin ich składania,
- organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków.

Ww. pismo zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej Miasta Gdańska oraz w pobliżu miejsca realizacji przedsięwzięcia.

Tut. organ pismem nr WEiE-I.6220.II.19p26.2024.AN-HŚ z dnia 20 listopada 2025 r. i pismem nr WEiE-I.6220.II.p34.2024.AN-HŚ z dnia 26 lutego 2026 r. zawiadomił społeczeństwo o wpłynięciu do organu dodatkowych uzupełnień i wyjaśnień do raportu



o oddziaływaniu ww. przedsięwzięcia na środowisko, informując jednocześnie o możliwości zapoznania się z dokumentami i złożenia ewentualnych uwag i wniosków w sprawie. Ww. pisma zostały zamieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej Miasta Gdańska oraz w pobliżu miejsca realizacji przedsięwzięcia.

Uwagi odnośnie planowanej inwestycji i dokumentacji w sprawie oraz wnioski o wystanie dokumentacji w sprawie wpływały do tut. organu w trakcie całego postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zarówno na etapie publikacji obwieszczenia o wszczęciu postępowania (obwieszczenie z dnia 19 lipca 2024 r.) jaki i na etapie ogłoszenia o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko (zawiadomienie z dnia 5 września 2025 r.).

Do tut. organu wpłynęły następujące e-maile i pisma:

1. Wniosek – e-mail z dnia 5.08.2024 r. (wpływ UMG: 5.08.2024 r.) od p. P.D. o przesłanie dokumentacji w sprawie. Dokumentacja w sprawie została przesłana ww. osobie za pośrednictwem platformy WeTransfer w dniu 13.08.2024 r.
2. Pisma z dnia 8 sierpnia 2024 r. (wpływ UMG: 9-08-2024 r.) (2 szt.) oba jednakowej treści, od osoby fizycznej i od firmy. Jak wynika z ww. pism, jest to protest przeciwko inwestycji połączenia Al. Grunwaldzkiej z dworcem przez ul. Klonową w Gdańsku Wrzeszczu jak również użyciu działek do projektu obręb 0032 działki 233, 237, 238, 239/1. Jednocześnie zgoda na poprowadzenie trasy tramwaju do PKP Wrzeszcz pomiędzy Lidlem a Galerią Bałtycką i dalej ul. Kościuszki, Legionów, Hallera.
3. Wniosek – e-mail z dnia 12.08.2024 r. (wpływ UMG: 12.08.2024 r.) od p.P.J. o przesłanie dokumentacji w sprawie. Dokumentacja w sprawie została przesłana ww. osobie za pośrednictwem platformy WeTransfer w dniu 12.08.2024 r.
4. Wniosek – e-mail z dnia 21.08.2024 r. (wpływ UMG: 21.08.2024 r.) od firmy o przesłanie dokumentacji w sprawie. Dokumentacja w sprawie została przesłana firmie za pośrednictwem platformy WeTransfer w dniu 21.08.2024 r.
5. Pismo - e-mail z dnia 22.08.2024 r. (wpływ UMG: 23.08.2024 r.) od p.P.J z uwagami odnośnie do planowanej inwestycji.
6. Pismo – e-mail z dnia 19.08.2024 r. (wpływ UMG: 19.08.2024 r.) od p.P.D z uwagami odnośnie do planowanej inwestycji.

Tut. organ pismem nr WEiE-I.6220.II.19p6.2024.AN z dnia 15 października 2024 r. przekazał Wnioskodawcy kopie pism z uwagami odnośnie do planowanej inwestycji, wniesionych w dniach 19-23 sierpnia 2024 r. z prośbą o ustosunkowanie się do wniesionych uwag.

W toku postępowania do tut. Organu wpływały poniżej cytowane uwagi (w całości, bądź w części – z pominięciem komentarzy bez wpływu na przedmiot postępowania):

Część A

1. wątpliwość dotycząca generalnie trasy tramwaju - intuicyjnie najprostszą i najbardziej efektywną trasą tramwaju z Moreny na Zaspę byłaby trasa przez rezerwę terenową, ulicą Do Studzienki i dalej prosto do Placu Komorowskiego



- prowadzenie linii tramwajowej ul. Bohaterów Getta Warszawskiego i potem Klonową wydaje się rozwiązaniem dość zawiłym,

2. skupiając się na odcinku ul. Klonowej należy wskazać, że de facto obszar ten już pełni rolę węzła kolejowo - autobusowo - tramwajowego i poprowadzenie dodatkowej trasy tramwajowej ulicą Klonową wydaje się z założenia nieuzasadnione:

- przejście z dworca PKP, czy dalej z dworca autobusowego do tramwaju na Al. Grunwaldzkiej (ok. 300 m. z dworca PKP i ok. 200 m. z przystanków autobusowych) wydaje się odległością akceptowalną, oczywiście można wprowadzić pewne ułatwienia dla pasażerów przechodzących do tramwaju (np. linia na chodniku wskazująca trasę do tramwaju),

- faktycznie w każdym z największych polskich miast (Warszawa, Wrocław, Poznań, Kraków) jest pewna odległość do tramwaju i wszędzie tramwaje poruszają się głównymi arteriami, najczęściej nie podjeżdżając pod sam dworzec, a jeżeli nawet to dlatego, że prowadzi tam jedna z głównych arterii,

- wskazano, że organizacja skrętu z Al. Grunwaldzkiej w ul. Klonową oraz zachowanie na ul. Klonowej prędkości 20 km/h spowoduje, że dojazd do dworca będzie trwał dodatkowe kilka minut - zapewne porównywalny czas trzeba przeznaczyć na przejście tej trasy - wydaje się, że tramwaj nie generuje tu dużej korzyści.

- nie wskazano, gdzie indziej zorganizowano by parking (wydaje się, że kilka miejsc postojowych „kiss and ride” nie rozwiązuje problemu, abstrahując od problemów z zaopatrzeniem dla przedsiębiorców,

- na spotkaniu 29 lipca podniesiono, że funkcję połączenia z Moreny może spełniać kolej PKM - wydaje się to argument przekonujący, tym bardziej, że jak podkreślono PKM dojeżdża wprost do peronów PKP,

- nawet po ewentualnej „modernizacji” Placu Czerwonych Gitar jego funkcja „rekreacyjna”, „uspokajająca” zostanie zaburzona, zostanie on podzielony na dwie części.

3. brak kompleksowego rozważenia tras alternatywnych, nawet, gdyby przyjąć hipotetycznie zasadność zorganizowania skrętu w rejonie ul. Klonowej - Galerii Bałtyckiej:

- na spotkaniu w marcu przedstawiono jako główny argument za zorganizowaniem takiego skrętu to, że trasa ta jest mocno obciążona do Galerii Bałtyckiej, potem mniej, zatem zachodzi potrzeba zorganizowania linii odstawczej - z doświadczenia wiadomo, że najwięcej osób wysiada i wsiada z i do tramwajów na przystanku przy Galerii Bałtyckiej, a nie na przystanku Klonowa - zatem, jeżeli ten argument traktować poważnie, to skręt powinien być zorganizowany dopiero po minięciu Galerii Bałtyckiej - zatem zapewne między Galerią a Lidlem, może tuż przed, czyli między Galerią a ul. Lenziona,

- nie wzięto pod uwagę poprowadzenia ew. trasy między ul. Lenziona a Galerią Bałtycką, która umożliwiłaby poprowadzenia tramwaju w bezpośredniej odległości od dworca PKP, a jednocześnie mogłoby stanowić wyjścia do początku nowego wiaduktu nad torami,

- zarówno poprowadzenie tramwaju trasą między Galerią a Lidlem lub między ul. Lenziona a Galerią generowałoby tylko jeden ostry skręt tramwaju, przy odbijaniu



z ul. Grunwaldzkiej - natomiast poprowadzenie tej trasy ul. Klonową, generuje trzy takie ostre skrzyżowania,

- wydaje się, że podjazd tramwaju na wiadukt, gdyby był poprowadzony między Galerią a Lidlem, biorąc pod uwagę długość tego odcinka, jest realny do realizacji, natomiast mniej realne wydaje się przeprowadzenie trzeciego ostrego skrzyżowania w prawo tramwaju, który poprowadzony ul. Klonową musiałby jednocześnie podejść na określoną wysokość - była o tym mowa na spotkaniu dość ogólnie, nie przedstawiono jakiegokolwiek dokumentacji, potwierdzających realność takiego rozwiązania, które - na pierwszy rzut oka - wydaje się trudne do realizacji.

Generalnie w mojej opinii brakuje dokładniejszych analiz, wątpliwości mieszkańców np. dotyczące braku analizy tras alternatywnych, są kwitowane kilkoma ogólnymi punktami w prezentacji - wydaje się, że przy tak poważnej inwestycji trasy alternatywne powinny być dokładnie i kompleksowo przeanalizowane np. w studium wykonalności - nie odesłano np. w prezentacji do takiego kompleksowego dokumentu, rozważającego trasy alternatywne.

W aneksie firmy HighWay z 11.07.2024 r. - w pkt 8 na pytanie „na jakiej podstawie stwierdzono, że w fazie eksploatacji nie przewiduje się negatywnych oddziaływań w zakresie drgań ze względu na przyjętą konstrukcję torowiska...” udzielono jedynie wydaje się zdawkowej odpowiedzi i bez konkretnych danych, iż „w projekcie przewidziano zainstalowanie smarownic szynowych oraz wykonanie na podtorzu mat antywibracyjnych, co stanowi środek minimalizujący wpływ drgań na budynki sąsiadujące z planowaną inwestycją”; tym bardziej, że - jak wskazano w dalszej części dokumentacji - planuje się przejazd ul. Klonową aż 228 tramwajów w ciągu doby, a zatem średnio jeden tramwaj co 6,3 minuty - w godzinach szczytu zapewne z większą częstotliwością - zatem mało prawdopodobne wydaje się, żeby w przypadku tak nasilonego ruchu (porównywalnego z częstotliwością tramwajów, które mają jechać dalej Al. Grunwaldzką) udało się skutecznie wytłumić drgania,

Analiza ruchu samochodów m.in. na Al. Grunwaldzkiej między 2023 a 2030 rokiem przewiduje wzrost nasilenia tego ruchu - wydaje się, że skrzyżowanie tramwaju w ul. Klonową (pomimo założenia, że byłoby to „w cieniu światła” dla pieszych) musi, przy tak dużym nasileniu ilości tramwajów, kolidować z ruchem samochodów; nie wspominając o zakłóceniu ruchu rowerowego wzdłuż A. Grunwaldzkiej.

Część B

Karta informacyjna przedsięwzięcia:

- wskazuje się, że ul. Klonowa stanowi główny ciąg pieszy pomiędzy dworcem kolejowym Gdańsk Wrzeszcz, a przystankami tramwajowymi przy Al. Grunwaldzkiej i natężenie ruchu pieszego jest tam bardzo duże (s. 12-13) - poprowadzenie tamtędy linii tramwajowej zakłóciłoby ten ruch (ten ciąg pieszy nie służy tylko osobom przechodzącym z dworca do przystanków, lecz praktycznie wszystkim osobom w celu przejścia do centrum Wrzeszcza),

- wskazuje się, że linią wzdłuż ul. Klonowej miałyby kursować ok. 228 tramwajów na dobę - jest to bardzo duże natężenie, średnio 1 tramwaj co 6,3 minuty - tak duże natężenie całkowicie zmieni charakter Placu Czerwonych Gitar i warunki życia mieszkających przy planowanej linii osób,



- jako prędkość tramwaju wzdłuż ul. Klonowej przyjęto 40km/h., co jest prędkością dużą biorąc pod uwagę krótki odcinek ul. Klonowej oraz dwa ostre skrety tramwaju (w ul. Klonową i koło dworca PKP) i pozbawiającą de facto Plac Czerwonych Gitar funkcji relaksacyjnej, czyniąc ruch pieszych utrudnionym i mniej bezpiecznym - poza tym wcześniej wskazywano, że prędkość ta ma wynosić 20 km/h.,

- w części dotyczącej oddziaływania hałasu wskazano, że normą (najwyższą w mieście, biorąc pod uwagę śródmieście miasta z ponad 100 tys. mieszkańców) jest 68 dB w porze dnia i 60 dB w porze nocnej - jak wynika z analiz w niektórych punktach hałas ten będzie przekraczać powyższe normy (planuje się faktyczny hałas do 70,7 dB w dzień i do 63,7 dB w nocy) - wskazuje się co prawda, że hałas ten będzie nieco mniejszy wewnątrz mieszkań dzięki barierze grubości elewacji i szyb, ale przecież naturalne jest, że mieszkańcy -szczególnie w okresie letnim- mają także otwarte okna, zatem faktycznie byłoby w tym czasie narażeni na poziom hałasu przekraczający normy, zwłaszcza biorąc pod uwagę tak dużą częstotliwość tramwajów.

Ponadto należy wskazać, że w tych dokumentach brakuje innych wariantów trasy tramwaju niż ul. Klonową”.

„Aktualnie istniejący węzeł przesiadkowy ciągnący się od przystanku tramwajowego Klonowa przez parking w ulicy Klonowej i pętlę autobusową po dworzec kolejowy Gdańsk Wrzeszcz z powodzeniem spełnia swoją funkcję.

- Parkingi w ul. Klonowej i przy ul. Dmowskiego (obok torów kolejowych) oferują łącznie około 100 miejsc parkingowych. Służą one głównie zaopatrzeniu sąsiadujących punktów usługowych i sklepów, parkowaniu ich klientów oraz odwiezieniu i odprowadzeniu na dworzec podróżnych (miejsca Kiss&Ride nie pozwalają na odprowadzenie gości).

Kiedy te miejsca znikną użytkownicy samochodów będą parkować na sąsiednich ulicach, między innymi na ul. Brzozowej, gdzie i tak już brakuje miejsc dla mieszkańców.

- Pan Wiceprezydent Piotr Grzelak na spotkaniu informacyjnym sugerował, że przestrzeń w podwórku między budynkami Klonowa 4 i Dmowskiego 10 miałyby zostać przeznaczona na parking. Zdaje się, że w przedmiotowym wniosku nie ma o tym mowy. Proszę uwzględnić dodatkowy ruch w wąskiej uliczce Brzozowa.

- Do tej pory inwestor nie przedstawił planowanego poprowadzenia ruchu drogowego w okolicy inwestycji (w jakich kierunkach będą prowadziły ulice). Dojazd do ul. Brzozowej już jest uciążliwy.

- Wątpliwość budzi również jak autobusy, które teraz z trudnością wykręcają w stanowiska istniejącej pętli autobusowej, będą mieściły się w przestrzeni, która wg projektu wydaje się znacznie węższa.”

Z uwagi na brak odpowiedzi Inwestora na ww. pismo, tut. organ pismem nr WEiE-I.6220.II.19p9.2024.AN-HŚ z dnia 21 maja 2025 r. ponownie zwrócił się do Inwestora o ustosunkowanie się do wniesionych ww. uwag.

W odpowiedzi na powyższe, w dniu 12 czerwca 2025 r. do tut. organu wpłynęła odpowiedź Wnioskodawcy.



Odpowiedź Wnioskodawcy:

Część A

1.1. Wątpliwości dot. generalnie trasy tramwaju.

Wybór trasy budowy linii tramwajowej nie opiera się na intuicji, tylko na analizie wielokryterialnej, uwzględniającej wiele czynników składających się na 4 kryteria podstawowe, do których należą:

- kryteria techniczne;
- kryteria środowiskowe;
- kryteria ekonomiczne;
- kryteria społeczne.

Wybrana trasa tramwajowa była przemyślana, wielokrotnie dyskutowana i analizowana, stanowi kolejny etap rozwoju sieci tras tramwajowych w Gdańsku, która musi być sprawna i skuteczna by usprawnić komunikację w Gdańsku i przejąć znaczną część obciążenia ruchem samochodowym. Komunikacja tramwajowa ma zapewnić min. bezpośrednie połączenie z dworcem kolejowym „Gdańsk Wrzeszcz”. Jest to bardzo ważny węzeł komunikacji pasażerskiej PKP, SKM, PKM oraz Kolei Regionalnej, z którego korzysta ok. 6,9 mln pasażerów rocznie. Z dworca we Wrzeszczu w dalszej kolejności trasa tramwajowa ma zostać rozbudowana w kierunku Zaspy przez ul. Żołnierzy Wyklętych, łącząc w ten sposób poprzecznie dwie trasy tramwajowe biegnące równolegle wzdłuż głównych tras komunikacyjnych Gdańska i znacznie skracając czasy przejazdów poszczególnymi liniami tramwajowymi.

1.2. Wątpliwości wraz z argumentacją w zakresie węzła kolejowo/ autobusowo/ tramwajowego i poprowadzenia dodatkowej trasy tramwajowej ulicą Klonową:

1.2.1. Przejście z dworca PKP czy z dworca autobusowego do przystanków tramwajowych na Al. Grunwaldzkiej (podane przez wnioskodawcę ~300m z Dworca PKP i ~250m z przystanków autobusowych) wydaje się odległością akceptowalną.

W rzeczywistości droga pomiędzy Dworcem a przystankami tramwajowymi zlokalizowanymi na Al. Grunwaldzkiej dla osób o ograniczonej mobilności wynosi znacznie więcej, gdyż w stanie istniejącym mniej więcej w połowie ul. Klonowej znajdują się schody, co stoi w sprzeczności z wdrażaną przez miasto polityką „miasta dostępnego”. Ponadto trasa pasażerów wychodzących z dworca, a chcących przesiąść się na tramwaj, nie prowadzi przez wygodny i przyjazny ciąg pieszy, za to prowadzi przez dwie jezdnie oraz parking zastawiony samochodami. Ideą inwestycji jest między innymi stworzenie węzła przesiadkowego umożliwiające sprawne, bezpieczne i wygodne korzystanie ze wszystkich środków transportu do czego niezbędny jest rozwój infrastruktury tramwajowej.

1.2.2. Organizacja skrętu z Al. Grunwaldzkiej w ul. Klonową oraz zachowanie na ul. Klonowej prędkości 20km/h spowoduje, że czas przejazdu pomiędzy Al. Grunwaldzką a przystankiem tramwajowym przy Dworcu (odcinek o długości ~300 m) wyniesie niecałą minutę.

1.2.3. Likwidacji ulegną istniejące miejsca postojowe na ul. Klonowej oraz kilka miejsc na Lendziona. Zakłada się zmianę obecnych przyzwyczajeń - transport indywidualny zostanie zastąpiony transportem zbiorowym. Nowe miejsca postojowe zostaną wskazane poza zakresem opracowania.



1.2.4. Podniesiony przez wnioskodawcę argument, że funkcję połączenia z Moreny może spełnić kolej PKM jest argumentem chybionym. Funkcję bezpośredniego połączenia międzydzielnicowego Piecki-Migowo z dzielnicami Wrzeszcz Górny i Wrzeszcz Dolny oraz dalej z dolnym tarasem Gdańska w wyniku m.in. znacznych różnic wysokościowych możliwa jest jedynie poprzez układ torowy tramwajowy, który może zostać zrealizowany na zdecydowanie większych spadkach niż układ torowy, kolejowy. Ponadto przewidywana częstotliwość kursowania tramwajów gwarantuje dużo sprawniejsze połączenia międzydzielnicowe.

1.2.5. Przewidywana przebudowa Placu Czerwonych Gitar zgodnie z założeniami będzie pełniła funkcję rekreacyjną. Planowana inwestycja uatrakcyjni obszar, stworzy teren bardziej dostępnym i umożliwi wypoczynek zarówno mieszkańcom jak i pasażerom oczekującym na połączenia.

1.3. Zarzut: Brak kompleksowego rozważenia tras alternatywnych, nawet gdyby przyjąć hipotetycznie zasadność zorganizowania skrzyżowania w rejonie ul. Klonowej Galerii Bałtyckiej.

Zespół projektowy wykonał analizę możliwych docelowych rozwiązań tras projektowanej linii tramwajowej, docelowo łączącej torowisko w Alei Grunwaldzkiej z torowiskiem w Alei Legionów, uwzględniając konieczność wzniesienia projektowanego torowiska do wysokości ~7m, w celu przekroczenia terenów kolejowych PKP oraz konieczność spełnienia obowiązujących warunków technicznych projektowania torowisk tramwajowych.

1.3.1. OPISY WARIANTÓW

W1 - wymaga budowy odcinka najazdowego trasy tramwajowej w kierunku punktu „a” na nasypie obudowanym oraz dalej poprowadzenie wiaduktem nad torami kolejowymi, + brak istotnych przeszkód kolidujących;

W2 - wymaga budowy odcinka najazdowego o długości -300 m wznoszącej torowisko tramwajowe do wysokości wiaduktu ponad Al. Grunwaldzką - do punktu „b” (docelowa wysokość). Realizacja odcinka najazdowego na wiadukt nad Al. Grunwaldzką wymaga:

- przebudowy istniejącego torowiska na długości -300 m - zmiany lokalizacji peronu (=budowa nowego);
- wykupu terenu -6 500 m² wraz z wyburzeniami min. 5 budynków zabytkowych będących pod ochroną konserwatorską dla znacznego poszerzenia pasa dla torowiska o odcinek torowiska najazdowego;
- budowy odcinka oraz estakady wzdłuż Al. Żołnierzy Wyklętych dłuższej o ok -250 m od projektowanej w wariantcie W1;
- Wariant W2 omija węzeł komunikacyjny Gdańsk Wrzeszcz (dojście min. -300 m).

W3 - wymaga budowy odcinka najazdowego o długości -400m wznoszącej torowisko tramwajowe do wysokości wiaduktu ponad Al. Grunwaldzką oraz budowę estakady pomiędzy Al. Grunwaldzką a wiaduktem nad torami kolejowymi - wzdłuż ul. Kolejarzy i dalej oraz wzdłuż ul. Dmowskiego.

- przebudowy istniejącego torowiska na długości - 500 m
- rozbiórki wielu budynków mieszkalnych wzdłuż ul. Kolejarzy;
- Wariant W3 omija węzeł komunikacyjny Gdańsk Wrzeszcz(dojście min. -300 m).



W4 - nie ma możliwości zjazdu pomiędzy estakadą Alei Żołnierzy Wyklętych a budynkiem Lidia ze względu na konieczność wzniesienia torowiska na wysokość umożliwiającą przekroczenie alei Grunwaldzkiej

- Wariant W4 omija węzeł komunikacyjny Gdańsk Wrzeszcz (dojście min. -300 m).

1.3.2. OCENA WARIANTÓW

WARIANT W1

Przeprowadzona analiza wykazała Wariant W1 jako OPTYMALNY do realizacji:

- najwyższe walory funkcjonalne dla układu miejskiej komunikacji tramwajowej,
- skomunikowany bezpośrednio z węzłem przesiadkowym PKP, SKM, tramwaj i autobus,
- nie wymaga wyburzeń budynków mieszkalnych,
- najniższe koszty realizacji,
- najwyższe walory estetyczne.

Wariant W2

projektanci oceniają jako WADLIWY do realizacji:

- niskie walory funkcjonalne dla układu miejskiej komunikacji tramwajowej - poza węzłem transportowym Gdańsk Wrzeszcz,
- wymaga wyburzeń budynków mieszkalnych i usługowych.
- wymaga wykupu terenów prywatnych,
- znacznie wyższe koszty realizacji,
- znaczne obniżenie estetyki terenów wokół Galerii Bałtyckiej poprzez budowę estakady w dużym zbliżeniu do budynku,
- nieuzasadnione społecznie - duże prawdopodobieństwo protestów społecznych wywołanych wyburzeniami i przesiedleniami mieszkańców.

Warianty W3 i W4

projektanci oceniają jako NAJGORSZE do realizacji:

- niskie walory funkcjonalne dla układu miejskiej komunikacji tramwajowej - z uwagi na różnice wysokościowe węzeł W4 niemożliwy do realizacji,
- poza węzłem transportowym Gdańsk Wrzeszcz,
- wymaga wyburzeń budynków mieszkalnych,
- wymaga wykupu terenów prywatnych,
- znacznie wyższe koszty realizacji,
- znaczne obniżenie estetyki terenów wokół Galerii Bałtyckiej poprzez budowę estakady w dużym zbliżeniu do budynku,
- nieuzasadnione społecznie - duże prawdopodobieństwo protestów społecznych wywołanych wyburzeniami budynków mieszkalnych.

2.0. CZĘŚĆ B

1 Podtrzymujemy zdanie, że zastosowane elementy infrastruktury tramwajowej (smarownice, maty antywibracyjne) przy niewielkiej prędkości tramwajów nie spowodują wystąpienia nadmiernych drgań, wpływających negatywnie na konstrukcję budynków zlokalizowanych w strefie oddziaływania Inwestycji.

2 Wprowadzenie koordynacji programów sygnalizacji świetlnej na Al. Grunwaldzkiej zminimalizuje negatywny wpływ ruchu tramwajowego na ciąg



Al. Grunwaldzkiej. Szczegółowe rozwiązania dot. inżynierii ruchu zostaną opracowane na etapie Projektu Wykonawczego.

Natężenia ruchu tramwajowego pochodzą z Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku.;

3.0. Karta informacyjna przedsięwzięcia

- podtrzymujemy zdanie, że ul. Klonowa stanowi główny ciąg pieszy pomiędzy dworcem kolejowym Gdańsk Wrzeszcz a przystankami tramwajowymi przy Al. Grunwaldzkiej. Dokumentacja projektowa uwzględnia remont Placu Czerwonych Gitar. Poprowadzenie trasy tramwajowej przez ul. Klonową nie wpłynie niekorzystnie na ruch pieszy, a likwidacja przeszkód terenowych (schodów) zwiększy komfort użytkowania, estetykę i dostępność dla osób niepełnosprawnych;
- potwierdzamy, że wprowadzenie ruchu tramwajowego oraz wykonanie remontu całego Placu Czerwonych Gitar zmieni charakter przestrzeni publicznej, zwiększy komfort jej użytkowania;
- Podana w ROOŚ prędkość tramwajów wynosząca 40 km/h została przyjęta dla Alei Grunwaldzkiej, natomiast dla tramwajów poruszających się po ul. Klonowej przyjęto prędkość 20 km/h.;
- W ROOŚ wskazano przekroczenia w jednym punkcie, gdzie przekroczenia te wyniosły 0,1 i 0,2 dB, a więc jest to wielkość odpowiadająca błędowi obliczeniowemu. Analiza została wykonana zgodnie z wymaganiami, w tym przyjętą metodyką obliczeniową. W obowiązujących metodykach nie bierze się pod uwagę nieuszczelności powierzchni elewacji, jak wskazane otwarte okna, czy drzwi. Przedstawione w uwadze wartości 70,7 dB w dzień i 63,7 dB w nocy odnoszą się do punktu obliczeniowego nr 5 zlokalizowanego na elewacji od strony Al. Grunwaldzkiej, a więc w tym przypadku dominującym czynnikiem powodującym taki poziom akustyczny jest ruchu samochodowy, a nie tramwajowy. Nadmieniamy, że już w stanie obecnym takie poziomy hałasu mogą być osiągalne, np. z uwagi na zły stan nawierzchni. W punktach receptorowych od nr 26 do 31, które zlokalizowane są wzdłuż ul. Klonowej obliczone poziomy hałasu są znacznie poniżej poziomów dopuszczalnych.

4.0. Odpowiedź do uwag p.P.J

Zgłaszane postulaty:

1. Aktualnie istniejący węzeł przesiadkowy ciągnący się od przystanku tramwajowego Klonowa przez parking w ulicy Klonowej i pętlę autobusową po dworzec kolejowy Gdańsk Wrzeszcz z powodzeniem spełnia swoją funkcję.

Odp: Rozwój południowych dzielnic Gdańska wymaga wprowadzenia sprawnego połączenia międzydzielnicowego transportu tramwajowego (skomunikowania dzielnic Jasień, Ujeścisko i Piecki/Migowo z węzłem transportowym Gdańsk Wrzeszcz oraz z dzielnicami dolnego tarasu). W tym kontekście stan istniejący nie spełnia w wystarczającym stopniu swojej funkcji. Trasa tramwajowa w ulicy Klonowej jest kolejnym etapem rozwoju sieci tramwajowej w Gdańsku.

2. Parkingi w ul. Klonowej i przy ul. Dmowskiego (obok torów kolejowych) oferują łącznie około 100 miejsc postojowych. Służą one głównie zaopatrzeniu sąsiadujących



punktów usługowych i sklepów, parkowaniu ich klientów oraz odwiezieniu i odprowadzeniu na dworzec podróżnych (miejsca Kiss and Ride nie pozwalają na odprowadzenie gości).

Odp: Parkingi w ul. Klonowej zostaną zlikwidowane. W stanie istniejącym po jednej stronie ulicy znajduje się 20 miejsc postojowych (w tym dwa dla osób niepełnosprawnych i jedno dla zaopatrzenia), po drugiej stronie ulicy 21 miejsc postojowych. Jednocześnie zwracamy uwagę na przewidywane zwiększenie ruchu pieszego na Placu Czerwonych Gitar oraz znaczne zwiększenie wymiany pasażerskiej na węźle transportowym, w pobliżu którego znajdują się punkty usługowe i sklepy. Sprawny transport publiczny umożliwi też łatwiejszą wymianę pasażerską w obrębie węzła, umożliwiającą rezygnację z dotychczasowych nawyków korzystania z indywidualnego transportu samochodowego.

3. Pan wiceprezydent Piotr Grzelak na spotkaniu informacyjnym sugerował, że przestrzeń w podwórku między budynkami Klonowa 4 i Dmowskiego 10 miałaby zostać przeznaczona na parkingi...

Odp: Zakres objęty opracowaniem nie obejmuje wykonania parkingów między budynkami.

4. Do tej pory Inwestor nie przedstawił planowanego poprowadzenia ruchu drogowego w okolicy inwestycji (w jakich kierunkach będą prowadziły ulice). Dojazd do ul. Brzozowej już jest uciążliwy.

Odp: Dokumentacja projektowa nie przewiduje zmian w kierunkach ruchu w okolicy inwestycji.

Ul. Brzozowa w stanie istniejącym jest drogą ślepą. Na jej końcu znajdują się 2 miejsca dla osób niepełnosprawnych. Również w zakresie ul. Brzozowej dokumentacja projektowa nie przewiduje konieczności wprowadzenia zmian.

5. Wątpliwości budzi również jak autobusy, które teraz z trudnością wykręcają w stanowiska istniejącej pętli autobusowej, będą mieściły się w przestrzeni, która wg projektu wydaje się znacznie węższa.

Odp: Niezbędna przejezdność dla autobusów komunikacji miejskiej została sprawdzona i jest zachowana.

5.0. Odpowiedź do uwag firmy.

Protest przeciwko inwestycji, w szczególności użycie działek 233, 237, 238 i 239/1.

Działka 239/1 wchodzi w całości w zakres inwestycji i jest planowana w całości do przejęcia.

Pozostałe działki nie będą przejmowane.

Zaistnieje konieczność przebudowy przyłączy oraz czasowego zajęcia pasa przylegającego do ul. Klonowej."

Tut. organ pismem nr WEiE-I.6220.II.19p10.2024.AN-HŚ z dnia 2 lipca 2025 r. przekazał wnoszącym uwagi kopię odpowiedzi Inwestora.

7. Pismo Stowarzyszenia Dolina Królewska z dnia 21.08.2024 r. (wpływ UMG: 21.08.2024 r.) o dopuszczenie stowarzyszenia do udziału na prawach strony w przedmiotowym postępowaniu oraz o przesłanie dokumentacji w sprawie.



Tut. organ pismem nr WEiE-I.6220.II.19p5.2024.AN z dnia 28 sierpnia 2024 r., po zapoznaniu się ze złożonym wnioskiem i statutem ww. stowarzyszenia dopuścił Stowarzyszenie Dolina Królewska do uczestnictwa na prawach strony w przedmiotowym postępowaniu. Dokumentacja w sprawie została przesłana ww. stowarzyszeniu za pośrednictwem platformy WeTransfer w dniu 23.08.2024 r.

8. Pismo Stowarzyszenia Obywatelska Liga Ekologiczna z dnia 21.08.2024 r. (wpływ UMG: 23.08.2024 r.) o dopuszczenie stowarzyszenia do udziału na prawach strony w przedmiotowym postępowaniu.

Tut. organ pismem nr WEiE-I.6220.II.19p6.2024.AN z dnia 28 sierpnia 2024 r., po zapoznaniu się ze złożonym wnioskiem i statutem ww. stowarzyszenia dopuścił Stowarzyszenie Obywatelska Liga Ekologiczna do uczestnictwa na prawach strony w przedmiotowym postępowaniu.

9. W dniu 1 sierpnia 2025 r. do tut. organu wpłynęły dwa pisma, jednakowej treści od osoby fizycznej i od firmy, oba zatytułowane „wniosek o udostępnienie informacji publicznej”. Z uwagi na fakt, że dotyczą one prowadzonego obecnie postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wydawanego na podstawie 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 2026 r.; poz. 670), nie stanowią one informacji publicznej, a jedynie uwagi do inwestycji/ dokumentacji wniesione w toku postępowania.

Zgłoszono następujące uwagi (cyt.):

- Brak właściwych konsultacji społecznych

Zgodnie z art. 39 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, organy administracji publicznej mają obowiązek przeprowadzenia rzetelnych konsultacji społecznych, umożliwiających mieszkańcom realny udział w procesie decyzyjnym. W przypadku inwestycji dotyczącej ul. Klonowej, brak jest dowodów na to, że takie konsultacje zostały przeprowadzone w sposób spełniający wymogi ustawowe. Wnoszę o przekazanie pełnej dokumentacji potwierdzającej, że mieszkańcy mieli możliwość zapoznania się z planami inwestycji, zgłaszania uwag oraz że ich stanowiska zostały rzetelnie rozpatrzone.

- Ingerencja w prywatne działki (w tym działkę nr 239/1).

Art. 21 Konstytucji RP gwarantuje ochronę prawa własności, a wywłaszczenie może nastąpić wyłącznie w sytuacjach wyjątkowych, gdy jest to absolutnie konieczne dla realizacji inwestycji publicznej. W dokumentacji dotyczącej tej inwestycji znalazła się działka nr 239/1, mimo że jej włączenie do projektu budzi poważne wątpliwości co do zasadności i konieczności takiego kroku. Żądam przedstawienia analiz i wyjaśnień, które pokażą, dlaczego działka 239/1 została uwzględniona w planie, oraz czy były rozpatrywane scenariusze pozwalające na realizację inwestycji bez jej zajęcia.



- Brak analizy alternatywnych tras.

Z dokumentów wynika, że oceniono jedynie ograniczoną liczbę wariantów inwestycji (oznaczonych jako W1-W4), natomiast całkowicie pominięto propozycję mieszkańców, która mogłaby pozwolić na uniknięcie ingerencji w kluczowe tereny, w tym w prywatne działki. Zgodnie z art. 3 Prawa ochrony środowiska, organy administracji powinny brać pod uwagę rozwiązania najmniej uciążliwe. Wnoszę o przeprowadzenie pełnej analizy społecznego wariantu oraz udostępnienie dokumentacji dotyczącej oceny wszystkich możliwych tras.

- Aspekty środowiskowe i bezpieczeństwo

Planowana inwestycja, mimo iż obejmuje odcinek jedynie 250 metrów, będzie miała znaczący wpływ na środowisko i bezpieczeństwo mieszkańców. Hałas, drgania, wzmożony ruch i potencjalne zagrożenie dla pieszych to realne problemy, które powinny być szczegółowo opisane w raportach środowiskowych. Zgodnie z art. 72 ustawy Prawo ochrony środowiska, wnoszę o udostępnienie kompletnych analiz wpływu inwestycji na środowisko, zdrowie ludzi oraz dokumentów oceniających bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów.

- Zasadność ekonomiczna inwestycji

Budowa tak krótkiego odcinka torowiska wymaga poważnego uzasadnienia ekonomicznego. Zgodnie z art. 44 ust. 3 ustawy o finansach publicznych, wydatkowanie środków publicznych musi odbywać się w sposób oszczędny, celowy i efektywny. Wnoszę o udostępnienie dokumentów przedstawiających pełną analizę kosztów i korzyści tej inwestycji, jak również informacji, czy rozważano mniej kosztowne alternatywy, np. autobusy elektryczne lub buspasy.

- Podsumowanie

Projekt w obecnym kształcie budzi poważne zastrzeżenia natury prawnej, środowiskowej i społecznej. Ingerencja w prywatne działki, brak pełnych konsultacji i pominięcie propozycji mieszkańców stawia pod znakiem zapytania transparentność i zasadność całego przedsięwzięcia. Wnoszę o ponowne przeanalizowanie projektu, udostępnienie wszystkich żądanych dokumentów oraz rozważenie wstrzymania inwestycji do czasu rzetelnego rozpatrzenia wszystkich argumentów.

Tut. organ pismem nr WEiE-I.6220.II.19p13.2024.AN-HŚ z dnia 8 sierpnia 2025 r. przekazał Wnioskodawcy kopie ww. pism z prośbą o ustosunkowanie się do wniesionych ww. uwag.

W odpowiedzi na powyższe, w dniu 19 sierpnia 2025 r. do tut. organu wpłynęła odpowiedź Wnioskodawcy. Nie zawierała ona jednak odpowiedzi na przedstawione zagadnienia. W związku z powyższym pismo to pozostało jedynie w aktach sprawy. Ponadto, z uwagi na fakt, że w ww. pismach zostały poruszone m.in. kwestie związane z konsultacjami społecznymi w odniesieniu do ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym; ingerencji w działki prywatne w związku z realizacją inwestycji; zasadności ekonomicznej inwestycji w odniesieniu do ustawy o finansach publicznych; rozważeniem wstrzymania inwestycji do czasu rzetelnego



rozpatrzenia wszystkich argumentów, tut. organ pismem nr WEiE-I.6220.II.19p14.AN-HŚ z dnia 8 sierpnia 2025 r. i pismem nr WEiE-I.6220.II.19p15.AN-HŚ z dnia 11 sierpnia 2025 r. zwrócił się odpowiednio do Biura Rozwoju Gdańska [dalej: BRG] i do Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska [dalej: DRMG] o ustosunkowanie się do wniesionych uwag zgodnie z posiadanymi kompetencjami. Jednocześnie w ww. pismach tut. organ poinformował, że w zakresie procedury wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach opisanej w ww. ustawie odpowiedzi Wnioskującym udzieli Prezydent Miasta Gdańska.

W odpowiedzi na powyższe, Biuro Rozwoju Gdańska w piśmie nr ZTil/2588/082025/KRA ZTil/070/28/2025/KRA z dnia 20 sierpnia 2025 r. poinformowało, że: „zgodnie z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym zobowiązane jest do przeprowadzenia konsultacji społecznych dla każdego: - procedowanego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska - planu ogólnego gminy Gdańsk. Biuro Rozwoju Gdańska nie przeprowadza konsultacji społecznych dla inwestycji realizowanych przez miasto Gdańsk. Z uwagi na fakt, że Biuro Rozwoju Gdańska nie procedowało miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obejmującego swoimi granicami trasę tramwajową w ulicy Klonowej, nie prowadziło też konsultacji społecznych w tym temacie. Niemniej elementy przedmiotowej trasy tramwajowej zostały zdefiniowane w procedowanym w latach 2017 – 2018 (ze zmianami w 2019 roku) Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska (str.264), dla którego zgodnie z ustawą o zagospodarowaniu przestrzennym odbyły się działania partycypacyjne obejmujące obowiązkową dyskusję publiczną oraz seminaria tematyczne (między innymi w zakresie transportu) i spotkania z zainteresowanymi mieszkańcami. Podsumowanie tego procesu, który obejmował blisko 100 wydarzeń partycypacyjnych, zawarte zostało w Aneksie nr 1 do SUiKZP (str.324) – dokument dostępny na stronie Biura Rozwoju Gdańska: www.brg.gda.pl w zakładce Studium.”.

Dyrekcja Rozbudowy Miasta Gdańska udzieliła odpowiedzi pismem z dnia 18 sierpnia 2025 r. Tut. Organ uznał odpowiedź za niewystarczającą.

Mając na uwadze fakt, że Inwestorem jest Prezydent Miasta Gdańska i Gmina Miasta Gdańska, tut. organ pismem nr WEiE-I.6220.II.19p16.2024.AN-HŚ z dnia 25 sierpnia 2025 r. przekazał Wydziałowi Projektów Inwestycyjnych Urzędu Miejskiego w Gdańsku [dalej: WPI] dwa pisma, które wpłynęły w dniu 1 sierpnia 2025 r. oraz odpowiedzi DRMG i BRG, z prośbą o zajęcie stanowiska w sprawie.

WPI pismem nr ID.6390085.DS z dnia 5 września 2025 r. przedstawił stanowisko dotyczące pytań złożonych przez mieszkańców w ramach wniosków zatytułowanych „wniosek o udostępnienie informacji publicznej”.

WPI udzieliło następującej odpowiedzi:

1. Brak właściwych konsultacji społecznych



Przywołany przez wnioskodawcę artykuł 39 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym dotyczy sporządzania planów zagospodarowania przestrzennego województwa, na etapie których przeprowadzane są konsultacje (co zostało potwierdzone pismem BRG).

Konsultacje społeczne dotyczące zadań inwestycyjnych przeprowadzane są na etapie postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Art. 79. [Udział społeczeństwa w postępowaniu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach] 1. Przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ właściwy do jej wydania zapewnia możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego przeprowadza ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Ponadto, zgodnie z art. 33 uooś, przed wydaniem i zmianą decyzji, organ bez zbędnej zwłoki, podaje do publicznej wiadomości informacje m.in. o: przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko; wszczęciu postępowania; przedmiocie decyzji, która ma być wydana w sprawie.

Organ wyznacza jednocześnie sposób i miejsce składania uwag oraz wniosków, wskazując jednocześnie 30-dniowy termin ich składania.

Organ prowadzący postępowanie rozpatruje uwagi i wnioski, a w uzasadnieniu decyzji podaje informacje o udziale społeczeństwa w postępowaniu. Dodatkowo powinien wyjaśnić, w jaki sposób uwagi oraz wnioski zostały wzięte pod uwagę i uwzględnione (art. 37 uooś).

Wobec powyższego, konsultacje społeczne do których jesteśmy zobligowani przepisami prawa, powinny odbyć się na etapie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ponadto, Inwestor w zakresie swoich kompetencji zorganizował dwa spotkania w siedzibie Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska w dniach 20.03.2024 r. oraz 29.07.2024 r. (notatki ze spotkań w załączeniu). W spotkaniach uczestniczyli przedstawiciele Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska, Wydziału Projektów Inwestycyjnych Urzędu Miejskiego w Gdańsku, Rady Miasta Gdańska, mieszkańcy, przedstawiciele wspólnot mieszkaniowych oraz przedsiębiorców prowadzących lokale handlowe i usługowe w obszarze inwestycji.

Na spotkaniach zaprezentowano rozwiązania projektowe. Następnie doszło do dyskusji nt. zadawanych przez zainteresowane strony pytań, uwag oraz obaw związanych z inwestycją, na które strona inwestora udzielała odpowiedzi i wyjaśnień.

2. Ingerencja w działkę 239/1 obr. 32 (róg ul. Dmowskiego – Lendziona)

Inwestycja będzie procedowana w świetle specustawy o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID) oraz specustawy o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej (ULLK). W obszarze opracowania znajduje się działka nr 239/1 obr. 032 będąca we władaniu osoby fizycznej. Dla potrzeb inwestycji działka będzie przejęta w całości. Stanowi ona teren niezbędny do prawidłowego funkcjonowania połączenia ul. Klonowej z ul. Lendziona. Na działce znajdują się m.in. normatywnej szerokości chodnik wzdłuż ul. Lendziona z przejściem dla pieszych oraz połączenie z ciągiem pieszym w ul. Klonowej. Na działce znajduje się również droga pożarowa dla budynku Klonowa 1 (linia czerwona przerywana). Wszystkie rozwiązania służą



zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu w obszarze oraz zapewnieniu niezbędnej (wymaganej) drogi pożarowej. Fragment rysunku z działką 239/1 w załączeniu.

3. Brak analizy alternatywnych tras

W odpowiedziach udzielonych przez Biuro projektowe HIGHWAY wykonujące projekt na zlecenie Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska pismem 88-PWY-P-05-2023-ZM (z dnia 10.06.2025 r.) na pismo nr WEiE-I.6220.II.19p9.2024.AN-HŚ z dnia 21.05.2025r. oraz w nawiązaniu do Postanowienia Prezydenta Miasta Gdańska nr: WEiE-I.6220.II.19Ps2.2024.AN z dnia 15 października 2024r., znalazła się odpowiedź na zarzuty braku analizy tras alternatywnych, cytat:

„Zarzut: Brak kompleksowego rozważenia tras alternatywnych, nawet gdyby przyjąć hipotetycznie zasadność zorganizowania skrętu w rejonie ul. Klonowej Galerii Bałtyckiej.

Zespół projektowy wykonał analizę możliwych docelowych rozwiązań tras projektowanej linii tramwajowej, docelowo łączącej torowisko w Alei Grunwaldzkiej z torowiskiem w Alei Legionów, uwzględniając konieczność wzniesienia projektowanego torowiska do wysokości ~7m, w celu przekroczenia terenów kolejowych PKP oraz konieczność spełnienia obowiązujących warunków technicznych projektowania torowisk tramwajowych.

W1 – wariant trasy przez ul. Plac Czerwonych Gitar i ul. Klonową;

W2 – wariant trasy z odcinkiem najazdowym pomiędzy jezdniami Al. Grunwaldzkiej (proponowany przez mieszkańców na spotkaniu);

W3 – wariant trasy wzdłuż ul. Kolejarzy – po istn. Zabudowie;

W4 – wariant estakady z odcinkiem najazdowym pomiędzy al. Żołnierzy Wyklętych, a budynkiem Lidla (proponowany przez mieszkańców na spotkaniu).

OPISY WARIANTÓW

W1 - wymaga budowy odcinka najazdowego trasy tramwajowej w kierunku punktu „a” na nasypie obudowanym oraz dalej poprowadzenie wiaduktem nad torami kolejowymi, + brak istotnych przeszkód kolidujących;

W2 - wymaga budowy odcinka najazdowego o długości ~300 m wznoszącej torowisko tramwajowe do wysokości wiaduktu ponad Al. Grunwaldzką - do punktu „b” (docelowa wysokość). Realizacja odcinka najazdowego na wiadukt nad Al Grunwaldzką wymaga:

- przebudowy istniejącego torowiska na długości ~300 m;

- zmiany lokalizacji peronu (=budowa nowego);

- wykupu terenu ~6 500 m² wraz z wyburzeniami min. 5 budynków zabytkowych będących pod ochroną konserwatorską dla znacznego poszerzenia pasa dla torowiska o odcinek torowiska najazdowego;

- budowy odcinka oraz estakady wzdłuż Al. Żołnierzy Wyklętych dłuższej o ok ~250 m od projektowanej w wariantcie W1.

- Wariant W2 omija węzeł komunikacyjny Gdańsk Wrzeszcz (dojście min. ~300 m).

W3 - wymaga budowy odcinka najazdowego o długości ~400 m wznoszącej torowisko tramwajowe do wysokości wiaduktu ponad Al. Grunwaldzką oraz budowę estakady pomiędzy Al. Grunwaldzką a wiaduktem nad torami kolejowymi - wzdłuż ul. Kolejarzy i dalej oraz wzdłuż ul. Dmowskiego.



- przebudowy istniejącego torowiska na długości ~ 500 m;
- rozbiórki wielu budynków mieszkalnych wzdłuż ul. Kolejarzy;
- Wariant W3 omija węzeł komunikacyjny Gdańsk Wrzeszcz (dojście min. ~300 m).
- W4 - nie ma możliwości zjazdu pomiędzy estakadą Alei Żołnierzy Wyklętych a budynkiem Lidla ze względu na konieczność wzniesienia torowiska na wysokość umożliwiającą przekroczenie alei Grunwaldzkiej.
- Wariant W4 omija węzeł komunikacyjny Gdańsk Wrzeszcz (dojście min. ~300 m).

OCENA WARIANTÓW

WARIANT W1

Przeprowadzona analiza wykazała Wariant W1 jako OPTYMALNY do realizacji:

- najwyższe walory funkcjonalne dla układu miejskiej komunikacji tramwajowej,
- skomunikowany bezpośrednio z węzłem przesiadkowym PKP, SKM, tramwaj i autobus,
- nie wymaga wyburzeń budynków mieszkalnych,
- najniższe koszty realizacji,
- najwyższe walory estetyczne.

Wariant W2

projektanci oceniają jako WADLIWY do realizacji:

- niskie walory funkcjonalne dla układu miejskiej komunikacji tramwajowej – poza węzłem transportowym Gdańsk Wrzeszcz,
- wymaga wyburzeń budynków mieszkalnych i usługowych,
- wymaga wykupu terenów prywatnych,
- znacznie wyższe koszty realizacji,
- znaczne obniżenie estetyki terenów wokół Galerii Bałtyckiej poprzez budowę estakady w dużym zbliżeniu do budynku,
- nieuzasadnione społecznie - duże prawdopodobieństwo protestów społecznych wywołanych wyburzeniami i przesiedleniami mieszkańców.

Wariant W3 i W4

projektanci oceniają jako NAJGORSZE do realizacji:

- niskie walory funkcjonalne dla układu miejskiej komunikacji tramwajowej – z uwagi na różnice wysokościowe węzeł W4 niemożliwy do realizacji;
- poza węzłem transportowym Gdańsk Wrzeszcz;
- wymaga wyburzeń budynków mieszkalnych;
- wymaga wykupu terenów prywatnych;
- znacznie wyższe koszty realizacji;
- znaczne obniżenie estetyki terenów wokół Galerii Bałtyckiej poprzez budowę estakady w dużym zbliżeniu do budynku;
- nieuzasadnione społecznie - duże prawdopodobieństwo protestów społecznych wywołanych wyburzeniami budynków mieszkalnych."

Jednocześnie w październiku 2024 r. w związku z wnioskiem o udzielenie informacji publicznej udzielono następujących wyjaśnień dotyczących „Analizy wysokościowej koncepcji połączenia trasy tramwajowej wzdłuż al. Grunwaldzkiej z trasą tramwajową wzdłuż al. Legionów/al. Rzeczpospolitej”, cytata:

Analiza wysokościowa koncepcji połączenia trasy tramwajowej wzdłuż al. Grunwaldzkiej z trasą tramwajową wzdłuż Al. Legionów/Al. Rzeczpospolitej



Założenia analizy wysokościowej:

- *Niweleta toru na końcu projektowanego aktualnie odcinka 18,43 m.*
- *Niweleta istniejących wiaduktów w rejonie przyczółków 25 m.*
- *Pochylenie toru do 5% (maksymalne zalecane pochylenia według WR-D-43-3 dla tras TA, TB wynosi 6%, wszystkie tramwaje w Gdańsku mogą pokonywać takie pochylenia).*
- *Wartość promienia łuku pionowego ponad 1000 m (dopuszczalne dla tras TA, TB według WR-D-43-3, wszystkie tramwaje w Gdańsku mogą pokonywać takie promienie łuków).*
- *Łuki pionowe zlokalizowane na odcinkach prostych lub na łuku poziomym o promieniu o wartości ponad 200 m (dopuszczalne według WR-D-43-3).*
- *Długość odcinka umożliwiającego wykonanie rampy najazdowej 214 m.*
- *Pochylenia odcinków przyległych 0% (założenie po stronie bezpiecznej, istniejące wiadukty posiadają pochylenie zmniejszające długość łuku pionowego, jak również tory w rejonie dworca mają pochylenie projektowe 0,5%).*

Analiza różnicy wysokości wskazuje, że do pokonania jest wysokość poniżej 7 m. Dla ułatwienia przyjęto, że różnica wysokości wynosi dokładnie 7 m. Aby pokonać taką różnicę wysokości pochyleniem 5% należy wykonać rampę o długości 140 m. Dodatkowo łuki pionowe wydłużają długość odcinka o długość dwóch stycznych. Dla różnicy pochylenia 5% oraz promienia łuku pionowego 1000 m, długość stycznej wynosi 25 m. Oznacza to, że minimalna długość odcinka położonego na rampie powinna wynosić 190 m. Na rysunku 2. pokazano uproszczony profil rampy.

W koncepcji przedstawionej przez Alter Polis istnieje zapas długości rampy, pozwalający na doprecyzowanie rozwiązania projektowego na etapie projektu budowlanego. Istnieje również możliwość zmniejszenia pochylenia lub zwiększenia promieni łuków pionowych. Możliwe będzie też wykonanie wyższego obiektu mostowego niż przyległe, jeśli takie będą potrzeby przedstawione przez PKP-PLK. Maksymalna różnica wysokości, jaka jest możliwa do pokonania przy długości odcinka 214 m wynosi 9,2 m (dla aktualnie eksploatowanych w Gdańsku tramwajów).

Na podstawie przeprowadzonych analiz stwierdzono, że przyjęte założenia dotyczące możliwości wykonania połączenia tras tramwajowych wzdłuż Al. Grunwaldzkiej oraz wzdłuż Al. Legionów/Al. Rzeczpospolitej są poprawne w świetle obowiązujących przepisów dotyczących projektowania tras tramwajowych oraz możliwości technicznych taboru tramwajowego.

4. Aspekty środowiskowe i bezpieczeństwo

Wpływ inwestycji na środowisko został opisany w Raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przekazanym do WEiE pismem 88-PWY-P-05-2023-ER (z dnia 18.04.2024 r.) z późniejszymi poprawkami i uzupełnieniami.

5. Zasadność ekonomiczna inwestycji

Analiza efektywności ekonomicznej projektu zostanie obliczona na etapie sporządzania studium wykonalności dla projektu oraz po sporządzeniu prognoz ruchu.

Niemniej, już na obecnym etapie można przyjąć, iż zasadność ekonomiczna dla projektu „Połączenie Al. Grunwaldzkiej z dworcem Gdańsk Wrzeszcz w ciągu ul. Klonowej” będzie



oceniana przez pryzmat korzyści społecznych, jakie niesie za sobą budowa nowego połączenia tramwajowego.

Korzyściami ekonomicznymi projektu są m.in.:

- oszczędność czasu w przewozach pasażerskich – wybudowanie nowego połączenia tramwajowego spowoduje przejęcie części pasażerów z ruchu drogowego, co wpłynie na redukcję pasażerogodzin w transporcie indywidualnym, co przedkłada się na oszczędności czasu pasażerów transportu indywidualnego,
- oszczędność kosztów zanieczyszczenia powietrza - badania kosztów zewnętrznych transportu ukazują ogromny negatywny wpływ transportu drogowego na środowisko naturalne. Koszty uciążliwości środowiskowych to koszty ruchu pojazdów ponoszone przez całe społeczeństwo, na które składają się koszty związane z oddziaływaniem transportu na środowisko naturalne, obejmujące m.in. ujemny wpływ na zdrowie ludzkie, straty materialne i szkody środowiskowe,
- oszczędność kosztów zmian klimatycznych - w wyniku budowy linii tramwajowej i przejęcia części ruchu z sektora drogowego następuje zmniejszenie liczby pojazdów na drodze, co w konsekwencji prowadzi do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych, ale równocześnie powoduje zwiększoną emisję CO₂ związaną z eksploatacją pojazdów szynowych,
- oszczędność kosztów hałasu - przejęcie przez tramwaje pasażerów z innych środków transportu skutkuje zmianami kosztów eksploatacji pojazdów ponoszonych przez użytkowników.
- oszczędność kosztów wypadków drogowych - koszty wypadków drogowych i ofiar są to koszty ponoszone przez wszystkich użytkowników pojazdów w wyniku zdarzeń drogowych, które obejmują: koszty ofiar śmiertelnych, koszty rannych w wypadkach drogowych, koszty wypadków (straty materialne).

Nowe połączenie tramwajowe z węzłem integracyjnym Gdańsk Wrzeszcz jest projektem społecznym, ponieważ przynosi korzyści całemu społeczeństwu miejskiemu, takie jak poprawa mobilności, dostępności transportu publicznego, zmniejszenie zatorów drogowych i poprawa jakości życia mieszkańców. Obejmuje on również aspekty ekonomiczne i środowiskowe, wpływając na rozwój miasta i zmniejszenie emisji zanieczyszczeń.

Odnosząc się do podsumowania, stoimy na stanowisku, iż każda inwestycja ingerująca w tkankę miejską rodzi za sobą sprzeciw jak i aprobatę mieszkańców miasta. Inwestycja pn. Połączenie Al. Grunwaldzkiej z dworcem Gdańsk Wrzeszcz w ciągu ul. Klonowej, realizowana jest zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

Warianty prowadzenia linii tramwajowej przedstawiane przez mieszkańców były analizowane przez biuro projektowe (opisaliśmy to w punkcie powyżej).

Miasto Gdańsk od lat realizuje projekty polegające na budowie i modernizacji infrastruktury tramwajowej z zachowaniem wymaganych procedur oraz przy wsparciu środków z funduszy unijnych. Głównym ich celem jest promowanie zrównoważonego rozwoju miasta.

Zrównoważony transport kładzie nacisk na kontrolę emisji szkodliwych związków występujących w spalinach. Zakłada także zmniejszenie udziału ruchu samochodowego w przestrzeni miejskiej oraz zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego.



Działania związane z rozbudową infrastruktury tramwajowej wiążą się z promocją transportu efektywnego, spełniającego oczekiwania społeczeństwa oraz dążą do zachęcania pasażerów transportu prywatnego do korzystania z oferty systemu komunikacji miejskiej.

Niniejszy projekt stanowi uzupełnienie istniejącej infrastruktury tramwajowej, która w przyszłości będzie kontynuowana celem połączenia węzła integracyjnego przy dworcu w Gdańsku Wrzeszczu z północnymi dzielnicami miasta."

Tut. organ pismem nr WEiE-I.6220.II.19p21.2024.AN-HŚ z dnia 12 września 2025 r. przekazał wnoszącym pisma pn.: „wniosek o udzielenie informacji publicznej” ww. pismo BRG i pismo WPI oraz poinformował, że w ramach postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji tut. organ zapewnia udział społeczeństwa w postępowaniu. Stosowne ogłoszenie w tym zakresie zostało zamieszczone w BIP i na tablicy ogłoszeń tut. urzędu oraz w pobliżu miejsca realizacji inwestycji.

10. W dniu 13 sierpnia 2025 r. do tut. organu wpłynęło pismo Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku nr RDOŚ-Gd-WOO. 4221.490.2024.KB/DN.4 z dnia 8 sierpnia 2025 r. przekazujące Prezydentowi Miasta Gdańska pismo firmy dotyczące „ponownej analizy raportu oddziaływania na środowisko dla ww. inwestycji”. W ww. piśmie wskazano na „wątpliwości, co do rzetelności raportu środowiskowego, w tym: brak analizy wpływu na klimat akustyczny (hałas, drgania); brak oceny ryzyka dla pieszych, dzieci i osób starszych; brak analizy wariantu mieszkańców (który mógłby znacząco zmniejszyć wpływ inwestycji na środowisko”. W ww. piśmie przekazującym, RDOŚ w Gdańsku poinformował, że organem prowadzącym postępowanie w sprawie jest Prezydent Miasta Gdańska oraz wskazał, że zgodnie z art. 79 ust. 1 ustawy OOS organ ten zapewnia udział społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego przeprowadza ocenę oddziaływania na środowisko i rozpatruje uwagi i wnioski zgłoszone z udziałem społeczeństwa oraz informuje o sposobie ich rozpatrzenia w wydanej decyzji.

Tut. organ pismem nr WEiE-I.6220.II.19p20.2024.AN-HŚ z dnia 5 września 2025 r. przekazał Wnioskodawcy ww. pismo RDOŚ oraz poinformował, że w dniu złożenia ww. pisma do RDOŚ (07.08.2025 r.), Wnioskodawca nie złożył jeszcze kompletnego raportu o oddziaływaniu ww. przedsięwzięcia na środowisko. Tym samym, RDOŚ nie miał możliwości zapoznania się z jego treścią, ani wydania uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia. Ww. uwagi zawarte w piśmie prawdopodobnie dotyczyły karty informacyjnej ww. przedsięwzięcia. W dniu 5 września 2025 r. raport o oddziaływaniu ww. przedsięwzięcia na środowisko był już kompletny, o czym tut. organ poinformował w ww. piśmie własnym, jednocześnie wskazując, że dokument ten zostanie udostępniony firmie zgodnie z prośbą wyrażoną w złożonym piśmie (e-mailem).

Następnie, tut. organ pismem nr WEiE-I.6220.II.19p23.2024.AN-HŚ z dnia 22 października 2025 r. ponownie zwrócił się do Wnioskodawcy o udzielenie



odpowiedzi na pismo RDOŚ. Odpowiedź wpłynęła w dniu 6 listopada 2025 r., w której Wnioskodawca wskazał miejsca w raporcie OOS, gdzie znajdują się odpowiedzi na poszczególne zagadnienia. Odpowiedź została przekazana zainteresowanemu pismem nr WEiE-I.6220.II.19p25.2024.AN-HŚ z dnia 21 listopada 2025 r.

11. W dniu 8 sierpnia 2025 r. do tut. organu wpłynęło pismo Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nr DOOŚ-WDŚII.052.17.2025.AWT.1 z dnia 1 września 2025 r. przekazujące Prezydentowi Miasta Gdańska pismo firmy skierowane do Ministerstwa Klimatu i Środowiska „o interwencję w sprawie przedmiotowej inwestycji, wskazujące na poważne wątpliwości, co do wpływu tej inwestycji //tramwaj// na środowisko naturalne – w szczególności hałas, drgania, wycinkę zieleni i pogorszenie bezpieczeństwa pieszych, prośbę o zbadanie czy decyzja została wydana w sposób prawidłowy oraz czy projekt jest zgodny z polityką ochrony środowiska i zasadami zrównoważonego rozwoju”.

W dniu wpłynięcia ww. pisma do organu, nie była jeszcze wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach. Wpływ inwestycji na środowisko wraz z działaniami minimalizującymi oddziaływania został opisany w przedłożonym raporcie OOS. Inwestycja jest zgodna z zapisami Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta Gdańska odnośnie rozwoju przestrzennego miasta, gdzie budowa nowego odcinka tramwajowego prowadzącego do stacji kolejowej Gdańsk Wrzeszcz, zwiększy atrakcyjność transportu zbiorowego i ekologicznego jakim jest transport tramwajowy. Dodatkowo, budowa, przebudowa ciągów pieszo-rowerowych oraz budowa małej architektury (stojaki rowerowe) odpowiada na założone działania mające poprawić atrakcyjność tego typu sposobu przemieszczania się. Dodatkowo w treści Studium założono budowę łączników tras tramwajowych, m.in. wzdłuż ul. Klonowej w kierunku dworca we Wrzeszczu i dalej Al. Żołnierzy Wyklętych lub ul. Kościuszki. Zatem omawiana inwestycja stanowi jeden z celów do realizacji mającej poprawić funkcjonowanie sieci transportowej miasta.

Organ wydając decyzje administracyjne działa na podstawie i w granicach przepisów prawa. Wnioskowane przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obligatoryjne jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W przypadku przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, do wniosku o wydanie ww. decyzji dołącza się m.in. kartę informacyjną przedsięwzięcia. Sporządzenie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko jest obligatoryjne dla przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, lub w przypadku stwierdzenia konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Tut. organ stwierdził konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania wnioskowanego przedsięwzięcia na środowisko i Wnioskodawca przedłożył raport OOS dla inwestycji. Ponadto, w ramach oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko został zapewniony udział



społeczeństwa w postępowaniu, a wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach poprzedziło wystąpienie o uzgodnienie/ opinię do organów współuczestniczących w sprawie: RDOŚ, PPIS, WP ZZ. Warunki nałożone przez ww. organy zostały uwzględnione w niniejszej decyzji.

12. W dniu 9 września 2025 r. do tut. organu wpłynął e-mail od firmy z prośbą o przesłanie materiałów w sprawie. Dokumentacja w sprawie została przesłana w dniu 5 września 2025 r. za pośrednictwem platformy „WeTransfer”.
13. W dniu 19 grudnia 2025 r. i w dniu 22 grudnia 2025 r. do tut. organu wpłynęły dwa pisma analogicznej treści, jedno od osoby fizycznej, drugie od firmy, stanowiące kolejny sprzeciw przeciwko inwestycji. W pismach były także podniesione kwestie dotyczące oddziaływań na środowisko, zdrowie ludzi, warunki życia, dobra materialne oraz wariantu inwestycji proponowanego przez stronę społeczną.

Tut. organ pismem nr WEiE-I.6220.II.19p29.2024.AN-HŚ z dnia 23 grudnia 2025 r. i pismem nr WEiE-I.6220.II.19p30.2024.AN-HŚ z dnia 23 grudnia 2025 r. przekazał oba ww. pisma Wnioskodawcy celem ustosunkowania się do kwestii w nim poruszonych. Odpowiedź wpłynęła w dniu 20 stycznia 2026 r., w której Inwestor wyjaśnił, że poszczególne zagadnienia zostały omówione w raporcie OOS, a ich wyniki pozwalają stwierdzić, że inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na zdrowie i życie ludzi w aspektach klimatu akustycznego, emisji zanieczyszczeń do środowiska, aspektu dendrologicznego oraz wielu innych przeanalizowanych i przedstawionych w raporcie OOS. Poza tym, jak wskazano, Dyrekcja Rozbudowy Miasta Gdańska – po dokonaniu szczegółowej analizy dostępnych materiałów oraz uwarunkowań technicznych i środowiskowych, dokonała najkorzystniejszego przebiegu trasy oraz zakresu realizacji zadania.

Ww. odpowiedź została przesłana zainteresowanym pismem nr WEiE-I.6220.II.19p25.2024.AN-HŚ z dnia 28 stycznia 2026 r.

14. W dniu 10 marca 2026 r. do tut. organu wpłynął wniosek strony Stowarzyszenie Dolina Królewska o zapoznanie się z dokumentacją w sprawie. Dokumentacja została przesłana stronie w dniu 11 marca 2026 r. na adres do e-Doręczeń.

Podsumowując powyższe, tut. organ po zapoznaniu się ze wszystkimi ww. pismami w sprawie, która wpłynęły w czasie trwania postępowania o wydanie niniejszej decyzji stwierdził, że dotyczą one zastrzeżeń i wątpliwości co do samej inwestycji i jej oddziaływania na środowisko: braku rozważenia tras alternatywnych proponowanych przez społeczeństwo, przebiegu trasy projektowanej linii tramwajowej, obaw o uciążliwość hałasową i występujące drgania, wykorzystania działki prywatnej pod realizację inwestycji, braku konsultacji społecznych, protestu przeciwko inwestycji, obaw o zdrowie ludzi, wycinki zieleni.

Tut. organ wyjaśnia:



1. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie jest decyzją uznaniową. Przypadki, w których organ odmawia wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach określone są w art. 81 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 2026 r., poz. 670). W przypadku wnioskowanej inwestycji nie zachodzą ww. przesłanki. Nie ma także podstawy prawnej do odmowy wydania ww. decyzji ze względu na sprzeciwy czy protesty mieszkańców przeciwko inwestycji.
2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach [dalej: DoŚU] nie stanowi zgody na realizację inwestycji, określa warunki, w kontekście ograniczenia oddziaływania na środowisko, które muszą być spełnione jeżeli dojdzie do realizacji inwestycji. DoŚU stanowi załącznik do wniosków o wydanie decyzji następczych, m.in. ZRID, czy decyzji o pozwoleniu na budowę.
3. Podstawą prawną do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest ustawa 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 [dalej: ustawa OOŚ], a nie ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Organ w ramach postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie przeprowadza konsultacji społecznych. Natomiast zgodnie z art. 79 ustawy OOŚ, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ właściwy do jej wydania zapewnia możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego przeprowadza ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Czas na udział społeczeństwa i wnoszenie uwag i wniosków jest określony ustawą - jest to 30 dni od podania do publicznej wiadomości informacji o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko – art. 33 ust. 1 pkt 7 ustawy OOŚ. W przedmiotowej sprawie termin był liczony od dnia 5 września 2025 r., a następnie przedłużany, w momencie składania do organu uzupełnień do raportu OOŚ - aneksów. Informacja o tym, jak również o terminach na wnoszenie uwag, była zamieszczana w BIP, na tablicy ogłoszeń UMG oraz w pobliżu miejsca realizacji inwestycji. Uwagi do inwestycji i dokumentacji w sprawie, jak również prośby o wysłanie dokumentacji w sprawie wpływały do organu od momentu wszczęcia postępowania, jak również w ramach udziału społeczeństwa w postępowaniu. W odpowiedzi na powyższe, tut. organ przesyłał zainteresowanym dokumentację w sprawie, uwagi przekazywał Inwestorowi, a otrzymane odpowiedzi – ustosunkowanie się do uwag, wnoszącym uwagi.
4. W toku prowadzonego postępowania Inwestor przedłożył analizę akustyczną, dla etapu eksploatacji inwestycji, w której uwzględniono gradację lat 2030, 2035 oraz 2040 r. Analizując wyniki obliczeń dla receptorów zlokalizowanych na obiektach niezlokalizowanych w pasie dróg publicznych nie odnotowano przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu. Natomiast analizując klimat akustyczny bez uwzględniania ochrony wewnątrz budynków, dla obiektów zlokalizowanych na granicy pasa drogowego występują przekroczenia w receptorach nr 1-6, 8-9 wszystkie zlokalizowane przy Alei Grunwaldzkiej. Jak wynika ze złożonej



dokumentacji, Inwestor planuje zastosować środki minimalizujące oddziaływanie akustyczne inwestycji na etapie eksploatacji. Obejmują one m.in. wymianę istniejącego, zużytego torowiska wraz z szynami tramwajowymi, zastosowanie warstwy wibroizolacyjnej w podtorzu, zastosowanie smarownic szyn, zastosowanie ograniczenia prędkości tramwajów do 20 km/h na ul. Klonowej, przewidywane zastosowanie tramwajów z 6 wózkami skrętnymi - ograniczenie nacisków na szyny, wymianę zużytej nawierzchni jezdni, zastosowanie ograniczenia prędkości na jezdni Alei Grunwaldzkiej do 50 km/h (obszar zabudowy), a także na pozostałych drogach objętych obszarem inwestycji, zastosowanie nawierzchni drogowej zmniejszającej emisję hałasu do środowiska, tzw. „cicha nawierzchnia - SMA11S LA o skuteczności -2,5 dB w stosunku do nawierzchni standardowej, zwiększenie robót drogowych w zakresie wymiany warstwy ścieralnej i wiążącej konstrukcji na skrzyżowaniu Alei Grunwaldzkiej z ul. Lendziona. Zaproponowane ww. środki minimalizujące tutaj organ również uwzględnił w niniejszej decyzji.

Celem określenia rzeczywistego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz spełnienia wymagań wartości propagacji hałasu na planowanym przedsięwzięciu, RDOŚ w wydanym postanowieniu uzgadniającym warunki realizacji inwestycji, zobowiązał Inwestora do ujęcia zagadnień oddziaływania na klimat akustyczny w sąsiedztwie terenów wymagających ochrony przed hałasem, w analizie porealizacyjnej. Analizę porealizacyjną należy wykonać po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić jej wyniki w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku, gdy analiza porealizacyjna wykaże, że pomimo zastosowania zaprojektowanych środków łagodzących nie będą mogły być dotrzymane obowiązujące standardy jakości środowiska, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania. W przypadku, gdy wykazane zostaną przekroczenia dopuszczalnych wartości poziomów dźwięku w środowisku, wyniki analizy porealizacyjnej będą stanowić podstawę do decyzji organu o ewentualnym podjęciu dalszych działań przeciwhałasowych. Tutaj organ w niniejszej decyzji również nałożył na Inwestora ww. obowiązki.

5. Jak wynika ze złożonej dokumentacji, Inwestor przewidział środki minimalizujące negatywny wpływ drgań na okoliczną zabudowę na etapie realizacji inwestycji. Inwestor planuje:

- prowadzenie prac o wysokich częstotliwościach drgań jedynie w porze dziennej, w godzinach 7-20, a w wyjątkowych sytuacjach uzasadnionych koniecznością zapewnienia reżimu technologicznego - w godzinach 6-22;
- w miarę możliwości ograniczyć stosowanie urządzeń wibracyjnych o wysokich częstotliwościach drgań;
- w miarę możliwości ograniczyć prędkość i tonaż pojazdów ciężkich, dostarczających materiał.

Ponadto, przed podjęciem prac budowlanych Inwestor planuje wykonać dokumentację potwierdzającą aktualny stan budynków zlokalizowanych w pobliżu inwestycji. Taką samą dokumentację należy wykonać po zakończeniu robót celem określenia faktycznego wpływu inwestycji na budynki. W trakcie



realizacji prac na budynkach należy wykonać plomby konstrukcyjne np. szklane lub gipsowe, które umożliwią monitoring stanu technicznego elewacji budynków w trakcie trwania prac budowlanych. Wykonawca robót budowlanych odpowiada za sposób prowadzenia prac, a w przypadku powstania szkód lub ubytków jakie by powstały podczas realizacji inwestycji będzie zobowiązany do ich naprawy. W czasie budowy przewidziano prowadzenie ciągłego monitoringu sąsiadujących budynków wraz z pomiarem drgań sprzętem specjalistycznym (takim jak akcelerometry lub geofony). Ciągły w czasie pomiar drgań przy pomocy stałych czujników wraz z wysyłaniem danych do analizy umożliwi podjęcie działań zaradczych w momencie, gdyby zaistniało przekroczenie wartości granicznych określonych w normach.

RDOŚ w Gdańsku, w wydanym postanowieniu uzgadniającym nałożył na Inwestora warunki dotyczące ograniczenia i kontroli potencjalnego negatywnego wpływu drgań i wibracji na okoliczne budynki i teren na etapie realizacji. Tut. organ w niniejszej decyzji również uwzględnił ww. warunki.

6. Jak wynika ze złożonej dokumentacji, realizacja inwestycji wpłynie pozytywnie na otaczającą ją zabudowę i jej mieszkańców, przede wszystkim w efekcie wymiany nawierzchni torowiska tramwajowego i nawierzchni jezdni. Dzięki likwidacji spękań, ubytków i kolein, a przede wszystkim modernizacji wyeksploatowanego torowiska, a także wykonaniu równych i gładkich nawierzchni oraz ograniczeniu prędkości pojazdów szynowych i kołowych zlikwidowane zostanie podstawowe źródło generowania drgań z jezdni. Inwestycja poprawi płynność ruchu samochodów, a transport tramwajowy zwiększy atrakcyjność przewozową poprzez poprawę przepustowości, komfortu, niezawodności i bezpieczeństwa funkcjonowania linii. W wariantcie realizacyjnym inwestycji nie przewiduje się także rozbiórek budynków mieszkalnych czy zabytków. W związku z powyższym, nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na etapie eksploatacji na położone w pobliżu planowanej inwestycji dobra kultury, budynki i ludzi.
7. Jak wynika ze złożonej dokumentacji, inwestycja będzie związana z wycinką drzew i krzewów oraz przesadzeniem lub wycinką młodych drzew. W związku z powyższym, RDOŚ w Gdańsku w postanowieniu uzgadniającym nałożył na Inwestora warunki dotyczące działań rekompensujących, wykonania nasadzeń zastępczych przez Inwestora oraz obowiązek prowadzenia monitoringu porealizacyjnego w zakresie funkcjonalności i żywotności nasadzeń roślinności. Tut. organ również uwzględnił ww. obowiązki w niniejszej decyzji.
8. Organ nie ma podstaw prawnych do rozstrzygnięcia „zasadności” realizacji inwestycji w danym miejscu. Inwestor wybiera miejsce, w którym zamierza przystąpić do realizacji inwestycji. W przypadku linii tramwajowej i drogi publicznej nie bada się zgodności inwestycji z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Niemniej, inwestycja jest zgodna z zapisami Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta Gdańska [dalej: Studium] odnośnie rozwoju przestrzennego miasta, gdzie budowa nowego odcinka tramwajowego prowadzącego do stacji kolejowej Gdańsk Wrzeszcz, zwiększy atrakcyjność transportu zbiorowego i ekologicznego jakim jest transport tramwajowy.



Dodatkowo, budowa, przebudowa ciągów pieszo-rowerowych oraz budowa małej architektury (stojaki rowerowe) odpowiada na założone działania mające poprawić atrakcyjność tego typu sposobu przemieszczania się. Dodatkowo, w treści Studium założono budowę łączników tras tramwajowych, m.in. wzdłuż ul. Klonowej w kierunku dworca we Wrzeszczu i dalej Al. Żołnierzy Wyklętych lub ul. Kościuszki. Zatem omawiana inwestycja stanowi jeden z celów do realizacji mającej poprawić funkcjonowanie sieci transportowej miasta.

9. Na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Inwestor nie musi posiadać tytułu prawnego do nieruchomości, na których będzie ona realizowana (np. do działek prywatnych).
10. Analiza możliwych docelowych rozwiązań tras projektowanej linii tramwajowej, docelowo łączącej torowisko w Alei Grunwaldzkiej z torowiskiem w Alei Legionów, była wykonana przez Zespół projektowy, jeszcze przed złożeniem wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla omawianego przedsięwzięcia. Jak wynika z wyjaśnień Inwestora, wybór trasy nie opierał się jedynie na intuicji, tylko na analizie wielokryterialnej, uwzględniającej wiele czynników składających się na 4 kryteria podstawowe, do których należą: kryteria techniczne, kryteria środowiskowe, kryteria ekonomiczne, kryteria społeczne. Warianty prowadzenia linii tramwajowej przedstawiane przez mieszkańców były także analizowane przez biuro projektowe. W wyniku prac Zespołu projektowego, ostatecznie wybrano do realizacji wariant, będący przedmiotem złożonego wniosku i niniejszej decyzji. W związku z powyższym, na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wariantowanie przedsięwzięcia nie dotyczyło aspektów lokalizacyjnych inwestycji, a jedynie rozwiązań technicznych.
11. Procedura wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie przewiduje badania zasadności ekonomicznej inwestycji. Ponadto, ustawodawca opracowując procedurę wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie przewidział w niej wykonywania dodatkowych analiz wpływu inwestycji na zdrowie publiczne czy bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów czy osób starszych.

Zgodnie z przedstawionym raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko:

Uwarunkowania przyrodnicze

W ramach przygotowania raportu o oddziaływaniu planowanej inwestycji na środowisko przeprowadzono inwentaryzację szaty roślinnej terenów znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji. Badania terenowe obejmowały 4 kontrole terenowe wykonane w dniach: 10.08.2023 r., 22.09.2023 r., 15.10.2023 r. i 05.03.2025 r. Obszar badawczy obejmował teren objęty inwestycją oraz teren w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia.

Inwestycja położona jest w obszarze silnie zdegradowanym i przekształconym w otoczeniu zabudowy wielorodzinnej i terenów infrastruktury komunikacyjnej. Uwzględniając „zasoby przyrodnicze” terenu inwestycji uznano, że rozpoznanie wykonane w okresie sierpień - wrzesień 2023 roku odzwierciedla stan zasobów



przyrodniczych obszaru inwestycji - ich ubogość daje przesłanki do wyciągnięcia wniosków, że pełne (całoroczne) rozpoznanie nie wniesie istotnych informacji o zasobach przyrodniczych tego terenu. Dodatkowe kontrole zostały wykonane w roku 2025 celem potwierdzenia otrzymanych wyników badań z okresu poprzedniego. Z uwagi na wspomniany charakter obszaru badań - ściśle centrum miasta - na obszarze objętym inwestycją nie występują cenne, chronione prawem gatunki fauny i flory.

Prace terenowe prowadzono metodą marszrutowo-kartograficzną. Przed przystąpieniem do prac terenowych założono możliwość występowania na działkach pod inwestycje siedlisk przyrodniczych, o których mowa w Dyrektywie Rady 92/43/EEC (ze zmianami 97/62/EEC) i rozporządzeniu Ministra Środowiska z dn. 13 kwietnia 2010 r.

Identyfikację zbiorowisk roślinnych oparto o metodę fitosocjologiczną.

Na terenie planowanej inwestycji występuje wyłącznie roślinność synantropijna. Z racji lokalizacji inwestycji w obszarze miejskim na omawianym terenie występuje przede wszystkim zieleń wysoka. Tworzą ją pojedyncze osobniki z gatunku klonów np. zwyczajny *Acer platanoides*, jawor *Acer pseudoplatanus*, srebrzysty *Acer saccharinum*; brzozy brodawkowatej *Betula pendula*, świerków, lip. W granicach planowanej Inwestycji łącznie zinwentaryzowano 146 szt. drzew soliterowych, 1 szt. karpiny po usuniętym drzewie, 712 m² powierzchni krzewów bylin i traw ozdobnych w kompozycjach. W zakresie inwestycji znajdują się zadrzewienia i zakrzewienia o charakterze zieleni przydrożnej oraz komponowanej w parku, zieleńcach i placu, a także zieleń komponowana z krzewów wraz z trawami ozdobnymi i bylinami zlokalizowanymi w klombach i pasach zieleni. Większość ze zinwentaryzowanych drzew stanowią okazy nasadzone w wyniku działalności człowieka. Drzewa wprowadzone są głównie w formie nasadzeń w Parku de Gaulle'a oraz w formie szpalerów przy ul. Klonowej oraz przy Placu Czerwonych Gitar. Przy Al. Grunwaldzkiej występują nasadzenia szpalerowe dwóch gatunków lipy (szerokolistnej i drobnolistnej) oraz nowe nasadzenia miłorzębu dwuklapowego. Przy ul. Lendziona zinwentaryzowano kasztanowce pospolite oraz pojedyncze sztuki wiązu szypułkowego, świerka pospolitego oraz modrzewia europejskiego. W obrębie opracowania w mniejszych ilościach występują także gatunki takie jak: topola kanadyjska, brzoza brodawkowata czy też robinia akacyjowa. Krzewy występujące na przedmiotowym obszarze rozmieszczone są w sposób uporządkowany. Zlokalizowane są one głównie w klombach oraz na obszarach zieleni przylegających do ciągów pieszych w formie przycinanych szpalerów (żywopłotów). Na obszarze inwestycji zinwentaryzowano pojedyncze skupiska krzewów, w tym cis pospolity *Taxus baccata*, ligustr pospolity *Ligustrum vulgare*, lilak pospolity *Syringa vulgaris*.

W zakresie opracowania nie zinwentaryzowano drzew i krzewów podlegających ochronie gatunkowej. Występujące pojedyncze egzemplarze jarzęba szwedzkiego oraz cisa pospolitego pochodzą z nasadzeń planowanych, szkółkarskich.

Na terenie planowanej inwestycji oraz bezpośrednim sąsiedztwie nie występują siedliska przyrodnicze wymienione w załączniku I Dyrektywy Siedliskowej. Obszar w całości przeznaczony pod inwestycję jest silnie przekształcony, tak, że nawet siedliska przyrodnicze półnaturalne nie zostały zidentyfikowane.



Na terenie inwestycji nie stwierdzono gatunków mszaków objętych ochroną, wymienionych w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej oraz figurujących na czerwonej liście. W miejscach zdegradowanych, synantropijnych występują poliedaficzne mchy - prątnik srebrzysty *Bryum argenteum* oraz prątnik darniowy *Bryum caespiticium*.

Na badanym terenie nie stwierdzono stanowisk grzybów wielkoowocnikowych objętych ochroną oraz zagrożonych, wymienionych na czerwonej liście. Warunki środowiskowe nie stwarzają możliwości wystąpienia nawet pospolitych gatunków. W przypadku porostów stwierdzono wyłącznie pospolite gatunki związane z drzewami. Reprezentują ją głównie: liszajec *Lepraria ssp.*, obrost *Physcia sp.*, orzast kolisty *Phaeophyscia orbicularis* i złotorost wieloowocnikowy *Xanthoria polycarpa*.

W związku z planowanym przeprowadzeniem linii tramwajowej przez ul. Klonową w kolizji znalazły się drzewa surmii bignoniowej rosnące w gazonach oraz nisko osadzone kuliste korony klona pospolitego 'Globosum'. Cały obszar placu ma uzyskać nowy harmonijny kształt, w związku z tym zdecydowano o likwidacji różnego rodzaju form zakrzewień występujących w tym zakresie. Projekt gospodarki zielenią zakłada maksymalną adaptację zieleni istniejącej. Do usunięcia, tj. do wycięcia i wykarczowania zostały zakwalifikowane drzewa oraz krzewy, które kolidują z projektowanymi powierzchniami przeznaczonymi do ruchu pojazdów samochodowych i szynowych oraz z uzbrojeniem terenu w przypadku braku możliwości zastosowania metody bezwykopowej. Młode drzewa w miarę możliwości zostały zakwalifikowane do przesadzenia. W ramach realizacji inwestycji przewiduje się:

- wycięcie ok. 28 szt. drzew,
- przesadzenie lub wycinka ok. 25 szt. młodych drzew,
- wycięcie ok. 530 m² krzewów, bylin i traw ozdobnych.

W ramach projektu zieleni planowane jest wprowadzenie ozdobnych nasadzeń drzew, krzewów, traw ozdobnych oraz bylin. Nowe szpalery drzew pojawią się m.in. po obu stronach ul. Klonowej, między projektowanym torowiskiem a pierzejami budynków. Drzewa te zostaną podsadzone krzewami. Plac Czerwonych Gitar zostanie w całości przebudowany, usunięte zostaną wszystkie istniejące kompozycje zieleni niskiej. Do adaptacji przeznaczono wszystkie drzewa i wkomponowano je w nowe zieleńce. Dodatkowo zaplanowano uzupełniające nasadzenia drzew w posadzce placu. Nowe nasadzenia zaprojektowano również przed budynkiem dworca oraz w obrębie przystanków autobusowo-tramwajowych oraz miejsc odstawczych dla autobusów. Celem powyższego jest złagodzenie dużych, betowych powierzchni i wprowadzenie jak największej ilości zieleni wysokiej i niskiej. Łącznie w zakresie opracowania przewiduje się nasadzenie ok. 100 szt. drzew liściastych.

W związku z powyższym, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku w wydanym postanowieniu uzgadniającym nałożył na Inwestora warunek wykonania działań rekompensujących, wykonanie nasadzeń zastępczych wskazanych przez Inwestora.

Ponadto, RDOŚ w Gdańsku w ww. postanowieniu nałożył na Inwestora obowiązek monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko – monitoring porealizacyjny w zakresie:

1. Prowadzenia monitoringu funkcjonalności i żywotności nasadzeń roślinności przez



3 sezony wegetacyjne od następnego sezonu po oddaniu obiektu do użytkowania, jeżeli monitoring wykaże, że są ubytki w nasadzeniach, należy je uzupełnić.

2. Wyniki powyższego monitoringu wraz z analizą zebranych danych i wnioskami z nich wynikającymi przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku w terminie 6 miesięcy od momentu zakończenia prowadzenia monitoringu.

RDOŚ w Gdańsku w warunkach ww. postanowienia uzgadniającego wskazał, by 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.

Z uwagi na ubogość szaty roślinnej oraz śródmiejskie położenie terenu inwestycji, teren ten nie stanowi dogodnego siedliska dla zwierząt. Niemniej jednak należy mieć na uwadze, że drzewa znajdujące się na terenie inwestycji mogą stanowić miejsce gniazdowania pospolitych gatunków ptaków. Na badanym terenie i w buforze stwierdzono łącznie 13 pospolitych gatunków ptaków tj. bogatka *Parus major*, gawron *Corvus frugilgus*, grzywacz *Columba palumbus*, kawka *Corvus monedula*, kos *Turdus merula*, sójka *Garrulus glandarius*, sroka *Pica pica*, szpak *Sturnus vulgaris*, śmieszka *Chroicocephalus ridibundus*, trznadel *Emberiza citrineia*, wróbel *Passer domesticus*, wrona siwa *Corvus corone*, zięba *Fringilla coelebs*.

W celu zminimalizowania wpływu planowanego przedsięwzięcia na awifaunę objętą ochroną gatunkową stwierdzono za zasadne, aby wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października. Dopuszcza się prowadzenie wycinki drzew i krzewów w ww. okresie, jednak musi być to poprzedzone wizją terenową, wykonaną przez specjalistę ornitologa stwierdzającą brak występowania na przedmiotowych drzewach i krzewach lęgów ptaków, co powinno być udokumentowane właściwym wpisem w dokumentacji np. wpisem do protokołu z nadzoru przyrodniczego.

W trakcie przeprowadzonego rozpoznania przyrodniczego, nie stwierdzono występowania chronionych gatunków zwierząt. Obszarem, stanowiącym potencjalne miejsce bytowania zwierząt jest teren parku Jaśkowej Doliny (poza zakresem opracowania), które stanowią miejsce bytowania pospolitych, „miejskich” gatunków ptaków oraz gryzoni. Z uwagi na brak otwartych zbiorników wodnych i cieków,



w analizowanym rejonie nie występują również płazy i gady.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, kierując się zasadą przezorności, w wydanym postanowieniu uzgadniającym w warunkach realizacji przedsięwzięcia nałożył na Inwestora obowiązek, aby codziennie przed rozpoczęciem prac przeprowadzać kontrolę wykopów. Uwięzione zwierzęta należy niezwłocznie przenosić poza teren objęty pracami, na właściwe dla nich siedlisko. Przenoszenie należy prowadzić pod nadzorem przyrodnika. Dodatkowo, z uwagi na wyniki badań, które potwierdzają występowanie w populacjach płazów w Polsce grzyba *Batrachochytrium dendrobatidis*, prace terenowe z tą grupą zwierząt należy prowadzić przy użyciu rękawiczek ochronnych, a używany do tego sprzęt musi być dezynfekowany.

Tut. organ w treści niniejszej decyzji uwzględnił nałożone uzgodnieniem RDOŚ ww. warunki i obowiązki realizacji inwestycji.

Zarządzeniem Nr 279/25 Prezydenta Miasta Gdańska z dnia 14 lutego 2025 r. w sprawie wprowadzenia "Gdańskiej Karty dla Drzew" została wprowadzona „Gdańska Karta dla Drzew”, określająca zasady ochrony drzew oraz utrzymania i realizacji terenów zieleni na terenie miasta Gdańska. Zgodnie z ww. dokumentem, *w procesie planowania inwestycji należy każdorazowo dążyć do maksymalnego zachowania istniejących zadrzewień, w tym drzew pochodzących z samosiewu.* Jak wynika z zapisów w złożonej dokumentacji w sprawie, projekt gospodarki zielenią zakłada maksymalną adaptację zieleni istniejącej.

Podczas fazy budowy, planowane przedsięwzięcie spowoduje uciążliwości w postaci m.in. emisji hałasu, drgań, krótkookresowego zwiększenia zapylenia i emisji spalin, wytwarzania odpadów. Oddziaływania te będą miały charakter lokalny, krótkotrwały i z reguły odwracalny.

Na etapie budowy źródłem hałasu emitowanego do otoczenia będą maszyny i urządzenia wykorzystywane przy budowie nawierzchni torowej. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe oraz przemieszczające się wraz z frontem robót. W związku z rodzajem prowadzonych prac użycie maszyn ciężkich jest niezbędne. Typowe źródła hałasu stanowić będą w czasie realizacji inwestycji urządzenia budowlane dużej mocy, jak koparka, ładowarka itp., specjalistyczne maszyny torowe, tj.; maszyny ciężkie do robót torowych – podbijarki torów i rozjazdów, profilarki, żurawie kolejowe, dźwigi układowe, urządzenia specjalistyczne – wiertarki do szyn, szlifierki do szyn, młoty udarowe. Na podstawie danych zawartych w raporcie OOS 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. Na skalę uciążliwości akustycznej będzie mieć wpływ harmonogram pracy maszyn i urządzeń oraz ich wzajemna lokalizacja. Roboty budowlane będą się odbywały etapami i w tym samym okresie na różnych odcinkach linii tramwajowej prace będą w różnym stopniu zaawansowania. Pod względem akustycznym najbardziej uciążliwa będzie faza prac ziemnych i wymiana podtorza, podczas których na niewielkim obszarze będzie skoncentrowana znaczna liczba ciężkiego sprzętu. Ograniczenie uciążliwości hałasu powstałego w czasie przebudowy



linii tramwajowych jest skomplikowane ze względu na gabaryty maszyn, wymagania technologiczne i charakterystykę samych źródeł hałasu. Takich maszyn 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. Najlepszym rozwiązaniem ograniczającym hałas w czasie budowy jest obniżanie go u źródła przez stosowanie maszyn nowoczesnych i wyposażonych w elementy zmniejszające emisję hałasu do środowiska (tj. wytłumienia silników, wyrzutów spalin) spełniających obowiązujące przepisy w zakresie emisji hałasu.

W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji (prac w zakresie układu drogowego i tramwajowego) zidentyfikowano 2 obiekty wpisane do ewidencji i rejestru zabytków, tj. dom (kamienica) Aleja Grunwaldzka 117 - rejestr zabytków, oraz poczta Aleja Grunwaldzka 108 - rejestr i ewidencja zabytków.

Prowadzone prace budowlane mogą negatywnie wpływać na tkankę materialną zabytków, głównie za sprawą generowanych drgań i w przypadku powstawania zanieczyszczeń pyłowych. Przy zachowaniu zaleceń wskazanych w zakresie ochrony przed zanieczyszczeniem powietrza oraz w zakresie wibracji, oddziaływania powyższe nie powinny spowodować negatywnych skutków dla ww. obiektów zabytkowych. Należy zauważyć, że przy prawidłowym wykonywaniu prac budowlanych (zgodnie ze sztuką oraz normami prawnymi) prawdopodobieństwo wystąpienia negatywnego wpływu na obiekty zabytkowe należy uznać za pomijalnie małe. W obszarze planowanej inwestycji nie zidentyfikowano natomiast stref ochrony konserwatorskiej stanowisk archeologicznych. Nie wszystkie stanowiska archeologiczne uwidaczniają się jednak na powierzchni, dlatego istnieje pewne prawdopodobieństwo, że w czasie prac budowlanych zostaną odkryte nowe stanowiska - w takim przypadku prace budowlane muszą zostać wstrzymane, a znalezisko zgłoszone Wojewódzkiemu Konserwatorowi Zabytków, który podejmie decyzję o konieczności przeprowadzenia bądź też możliwości zaniechania ratowniczych badań wykopaliskowych.

Jako środki minimalizujące negatywny wpływ drgań na okoliczną zabudowę na etapie realizacji inwestycji Inwestor planuje:

- prowadzenie prac o wysokich częstotliwościach drgań jedynie w porze dziennej, w godzinach 7-20, a w wyjątkowych sytuacjach uzasadnionych koniecznością zapewnienia reżimu technologicznego - w godzinach 6-22,
- w miarę możliwości ograniczyć stosowanie urządzeń wibracyjnych o wysokich częstotliwościach drgań,
- w miarę możliwości ograniczyć prędkość i tonaż pojazdów ciężkich, dostarczających materiał.

Przed podjęciem prac budowlanych zostanie wykonana dokumentacja potwierdzająca aktualny stan budynków zlokalizowanych w pobliżu inwestycji. Taka sama dokumentacja zostanie wykonana po zakończeniu robót celem określenia faktycznego wpływu inwestycji na budynki. W trakcie realizacji prac na budynkach należy wykonać plomby



konstrukcyjne np. szklane lub gipsowe, które umożliwią monitoring stanu technicznego elewacji budynków w trakcie trwania prac budowlanych. Wykonawca robót budowlanych odpowiada za sposób prowadzenia prac, a w przypadku powstania szkód lub ubytków jakie by powstały podczas realizacji inwestycji będzie zobowiązany do ich naprawy. W czasie budowy przewidziano prowadzenie ciągłego monitoringu sąsiadujących budynków wraz z pomiarem drgań sprzętem specjalistycznym (takim jak akcelerometry lub geofony). Ciągły w czasie pomiar drgań przy pomocy stałych czujników wraz z wysyłaniem danych do analizy umożliwi podjęcie działań w momencie, gdyby zaistniało przekroczenie wartości granicznych określonych w normach.

Tut. organ w niniejszej decyzji nałożył na Inwestora warunek, aby na etapie realizacji przedsięwzięcia, w celu ograniczenia potencjalnego negatywnego wpływu drgań i wibracji na okoliczne budynki oraz teren, w trakcie robót mogących stanowić źródło tego typu oddziaływań, na bieżąco kontrolować ich zasięg i w razie wystąpienia skutków niepożądanych, natychmiast wstrzymać roboty i podjąć środki zaradcze.

Budowa inwestycji będzie źródłem emisji nieorganizowanej do powietrza - przede wszystkim tlenków azotu, tlenku węgla, węglowodorów oraz pyłu pochodzących ze spalania oleju napędowego w czasie pracy maszyn i urządzeń budowlanych oraz w związku z ruchem pojazdów dostarczających materiały budowlane. Dodatkowo, podczas prac ziemnych na terenie będzie występować emisja pyłu. Założono, że prace budowlane będą prowadzone jedynie w porze昼nej od poniedziałku do soboty w godzinach 6:00-22:00. Średni dzienny czas pracy maszyn i ruchu pojazdów oszacowany został na około 10 godzin dziennie. W związku z tym czas trwania emisji w ciągu pełnego roku trwania budowy wyniesie około 3120 h (10 h/dziennie x 26 dni w miesiącu x 12 miesięcy).

Pozostałe założenia do obliczeń są następujące:

- maksymalne jednoczesne zużycie oleju napędowego przez maszyny budowlane - średnio około 50 kg/h;
- ilość pojazdów ciężkich wjeżdżających i wyjeżdżających z terenu budowy - około na 8 poj./h;
- średnia długość trasy przejazdu pojazdów ciężkich - około 500 m - teren inwestycji.

Oddziaływanie na etapie budowy będzie miało charakter krótkotrwały i lokalny (ograniczony do miejsca prowadzenia prac budowlanych), a emisja z terenu budowy charakteryzować się będzie dużą zmiennością w czasie i przestrzeni wynikającą z prowadzonych czynności oraz położenia frontu robót. Nie przewiduje się zatem, aby realizacja przedsięwzięcia spowodowała znaczące uciążliwości, kumulacje zanieczyszczeń i trwałe zmiany w jakości powietrza atmosferycznego w rejonie inwestycji lub miała trwały i znaczący wpływ na lokalny klimat lub też była znaczącym źródłem emisji gazów cieplarnianych. Przewiduje się również, że ładunek zanieczyszczeń nie będzie miał negatywnego wpływu na zdrowie ludzi w sąsiedztwie inwestycji. Dodatkowo czynnikiem ograniczającym możliwość występowania podwyższonych stężeń zanieczyszczeń jest fakt, że prace budowlane będą prowadzone w godzinach dziennych. W wyjątkowych przypadkach, uzasadnionych technologicznie i organizacyjnie, dopuszcza się pracę w porze nocnej tj. w godzinach od 22:00 do 6:00 pod warunkiem,



że prace te nie będą powodować nadmiernego hałasu. Mogą to być prace związane z budową nawierzchni torowej, budową nawierzchni drogowej (układanie warstw konstrukcyjnych, przymocowanie szyn do podtorza, wykonanie podtorza), jedynie w rejonie jezdni istniejącej Alei Grunwaldzkiej (kierunek do Galerii Bałtyckiej) oraz w rejonie istniejącego placu Jerzego Kołodziejskiego, ul. Dmowskiego oraz ul. Lendziona. Dopuszcza się prowadzenie prac w porze nocnej tylko w celu gdy niezbędne jest zachowanie szybkiego postępowania prac budowlanych powodujących utrudnienia w ruchu tramwajowym i kołowym, np. zablokowanie pasów ruchu na jezdni Alei Grunwaldzkiej, zablokowanie obszaru placu Jerzego Kołodziejskiego, gdzie zlokalizowane są przystanki autobusowe, zablokowanie przejazdu tramwajów.

W ciągu dnia, przy korzystnych chwiejnych równowagach powietrza, emisja zanieczyszczeń związana z pracą maszyn budowlanych nie spowoduje występowania podwyższonych stężeń (lepsze warunki dyspersji). Natomiast w godzinach nocnych, gdy występują niekorzystne warunki dyfuzyjne i możliwość rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń może być ograniczona, maszyny budowlane nie będą pracować (za wyjątkiem uzasadnionych przypadków), więc związane z ich pracą emisje nie wystąpią. Emisja występująca w trakcie budowy ze względu na ograniczony czas jej występowania nie będzie miała istotnego wpływu na stan czystości atmosfery. Oddziaływanie to będzie krótkoterminowe i odwracalne. Przy odpowiednim zaplanowaniu harmonogramu robót, zgodnym ze sztuką budowlaną, ilości emitowanych substancji nie będą miały istotnego wpływu na stan powietrza poza granicami terenu realizacji inwestycji.

W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń pyłowo – gazowych do powietrza na etapie budowy stosowane będą następujące działania:

- systematyczne sprzątanie placu budowy i zraszanie go wodą (w zależności od potrzeb), ograniczanie prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy, uważne ładowanie materiałów sypkich na samochody, przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych samochodów transportujących materiały sypkie (dotyczy też ziemi z wykopów);
- wywożenie gruntów na bieżąco, w miarę możliwości unikanie ich składowania na terenie przedsięwzięcia;
- jeśli wywożenie gruntów na bieżąco nie jest możliwe, grunt wydobyty i składowany na terenie należy regularnie zraszać, pryzmę można także przykryć specjalnymi plandekami chroniącymi ją przed erozją wietrzną;
- prowadzenie wszelkich prac przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, o niskim poziomie emisji spalin (urządzenia i maszyny wykorzystywane przy realizacji inwestycji powinny posiadać właściwie wyregulowane silniki spalinowe, spełniające wymagania techniczne odnośnie norm dotyczących emisji spalin);
- drogi dojazdowe, którymi poruszać się będzie sprzęt budowlany wyznaczone zostaną w taki sposób, aby przebiegały one głównie z wykorzystaniem dróg z nawierzchnią utwardzoną sprzyjającą ograniczeniu pylenia;
- materiały sypkie transportowane będą pojazdami wyposażonymi w plandeki ograniczające pylenie;



- drogi dojazdowe utrzymywane będą w stanie ograniczającym pylenie (pyły mineralne) poprzez np. regularne zraszanie w okresach suchych;
- niedopuszczalne będzie przeciążanie lub przeładowywanie sprzętu i środków transportowych.

Realizacja prac będzie wymagać naruszenia wierzchniej warstwy gruntu na skutek prac w obrębie istniejącej jezdni, torowiska oraz towarzyszącej infrastruktury technicznej (chodników, przystanków), rozbiórki i budowy obiektów infrastrukturalnych (np. słupów trakcyjnych), jednak zgodnie z przewidzianym zakresem robót ich wykonanie nie będzie prowadziło do istotnych zmian w morfologii analizowanego terenu. W związku z użyciem ciężkiego sprzętu będzie dochodzić do naruszania i zagęszczania powierzchni ziemi, jednak prace te dotyczyć będą terenów zagospodarowanych i utwardzonych już w stanie istniejącym. W przypadku robót ziemnych, tam gdzie to możliwe do zasypywania ewentualnych wykopów zostaną wykorzystane masy ziemne pozyskane z wykopów na etapie ich wykonywania. W trakcie prac budowlanych bez utrzymania odpowiedniego reżimu technologicznego może dojść do skażenia gruntu (a pośrednio lub bezpośrednio do zanieczyszczenia wód). Prawdopodobieństwo takiego zdarzenia można jednak uznać za znikome, mając na uwadze charakter terenu, w którym wykonywana jest inwestycja i właściwe zabezpieczenie miejsca robót i odpowiednią organizację prac. Niedopuszczalne jest wprowadzanie ciężkiego sprzętu na teren nieutwardzony, nieobjęty inwestycją aby uniknąć zniszczenia struktury gleby. Planowana inwestycja nie spowoduje istotnych zmian w zagospodarowaniu przyległego terenu. Ciek Strzyża zlokalizowany jest w odległości ok. 190 m od terenu objętego pracami budowlanymi (torowe i drogowe), dodatkowo ciek ten w obrębie miasta przebiega pod terenem, a więc nie wystąpi negatywne oddziaływanie na ten ciek.

W przypadku wystąpienia wód gruntowych powyżej dna wykopów, wykopy będą odwodnione metodą dostosowaną do panujących warunków gruntowo-wodnych. Ilość wód dopływających do wykopów będzie wyznaczona na podstawie zasięgu leja depresji. Na zapleczu budowy powstawać będą ścieki bytowo-gospodarcze, które odprowadzane będą do przewoźnych sanitariatów, a następnie wywiezione przez uprawnione jednostki do oczyszczalni ścieków.

Sytuacja awaryjna dotyczyć może także ewentualnych zakłóceń w funkcjonowaniu sprzętu mechanicznego stosowanego w trakcie prac budowlanych (np. wyciek substancji ropopochodnych) i stworzyć zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego. Zapobieganie wystąpienia takiej ewentualności możliwe będzie poprzez działania wskazane poniżej.

W celu ochrony środowiska gruntowo – wodnego, na etapie realizacji inwestycji podjęte zostaną następujące działania:

- zaplecze budowy (park maszynowy, baza materiałowa i miejsce magazynowania odpadów) zorganizowane zostanie na terenie wyłożonym szczelnymi materiałami np. geomembraną, w możliwie największym oddaleniu od przebiegu sieci wodociągowych oraz zabudowy,
- wszelkie prace prowadzone będą przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy,



- plac budowy oraz zaplecze budowy wyposażone zostaną w sorbenty do unieszkodliwiania substancji toksycznych, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np.: olejów). W przypadku awaryjnego zanieczyszczenia gruntu ww. substancjami, zostanie on niezwłocznie zebrany i przekazany do utylizacji podmiotowi posiadającemu stosowne uprawnienia w tym zakresie. Substancje ropopochodne z zanieczyszczonych powierzchni utwardzonych zostaną zebrane przy użyciu odpowiednich sorbentów i przekazane do utylizacji jw. Użytkowane maszyny, sprzęt budowlany i transportowy zostaną również zabezpieczone przed wyciekami paliw i olejów.

Przy zachowaniu odpowiednich działań w fazie realizacji inwestycji, polegających na:

- odpowiedniej lokalizacji i organizacji zaplecza budowy – musi ona zostać wyposażona w systemy odbioru i odprowadzania ścieków bytowych,
- zapewnieniu odpowiedniego stanu technicznego sprzętu budowlanego,
- ograniczeniu szerokości pasa zajętego pod plac budowy do minimum,
- zachowaniu wszelkich środków ostrożności zapobiegających przedostaniu się związków ropopochodnych do środowiska gruntowo – wodnego,
- sukcesywnym usuwaniu z terenu robót odpadów,

oraz przy zapobieganiu wymienionym niżej sytuacjom:

- spływom deszczowym i roztopowym z terenu budowy oraz wyłukiwaniu zanieczyszczeń z materiałów używanych do budowy,
- nieodpowiedniemu składowaniu materiałów budowlanych oraz materiałów stosowanych w pracach nawierzchniowych, wykończeniowych,
- niewłaściwej lokalizacji zaplecza budowy bądź nieodpowiednio zorganizowanego zaplecza sanitarnego itp.,
- nieodpowiedniemu magazynowaniu odpadów,
- zanieczyszczeniu wód substancjami chemicznymi (w szczególności ropopochodnymi) wyciekającymi z maszyn, np. w wyniku awarii,

przeciwdziałanie ryzyku zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych powinno zostać osiągnięte.

Na etapie realizacji prac budowlanych wytwarzane będą głównie odpady, zaliczane zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów, do grupy 17 - *odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych)*. W minimalnych ilościach powstaną odpady z grupy 13 - *oleje odpadowe i odpady ciekłych paliw (z wyłączeniem olejów jadalnych oraz grup 05, 12 i 19); 15 - odpady opakowaniowe, sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach; 16 - odpady nieujęte w innych grupach oraz 20 - odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie*. Wytwarzane odpady będą gromadzone w sposób selektywny, w wydzielonych miejscach, w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo-wodne przed ewentualnymi zanieczyszczeniami, w tym przenikaniem składników odpadów do środowiska. Wykonawca robót wyposaży place budowy i zaplecza techniczno-socjalne w pojemniki (kontenery) umożliwiające selektywną zbiórkę odpadów w zależności od ich rodzajów, możliwości dalszego zagospodarowania czy przetworzenia. Odpady niebezpieczne będą gromadzone w zamkniętych, szczelnych



i oznakowanych pojemnikach odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów. Miejsce magazynowania odpadów niebezpiecznych zostanie oznaczone i zabezpieczone przed dostępem osób nieupoważnionych i zwierząt, oraz przed wpływem warunków atmosferycznych. Wytworzone odpady przekazywane będą wyłącznie uprawnionym odbiorcom do dalszego zagospodarowania.

Jak wynika z raportu OOS, na terenie działki 837/4 obręb: 0031 zatem w granicach przedmiotowego przedsięwzięcia wydano pozwolenie na budowę dla inwestycji „Budowa sieci wodociągowej i węzłów na terenie nieruchomości przy Al. Żołnierzy Wyklętych oraz Al. Grunwaldzkiej w Gdańsku”. W przypadku realizacji przedmiotowej inwestycji oraz ww. budowy sieci wodociągowej dojdzie do kumulacji oddziaływania na środowisko w zakresie hałasu, wibracji oraz emisji pyłów. Nie przewiduje się wystąpienia oddziaływań skumulowanych na pozostałe składniki środowiska. Oddziaływanie to będzie jednak krótkotrwałe i tylko w czasie prowadzenia prac budowlanych i to pod warunkiem, że obie inwestycje będą wykonywane w tym samym czasie. Ewentualna skala oddziaływań będzie niewielka, tj. przewiduje się, że będzie ograniczona do terenu objętego inwestycją, z uwagi na charakterystyki omawianego terenu i ustąpi wraz z zakończeniem robót budowlanych. W trakcie eksploatacji obu inwestycji nie będzie występować kumulacja oddziaływań.

Etap eksploatacji

Obliczenia propagacji hałasu w środowisku od pojazdów drogowych wykonano wykorzystując francuską krajową metodę obliczeniową „NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU LCPC-CSTB)”. Metoda prognozowania oparta jest na modelu rozprzestrzeniania się dźwięku w środowisku zawartym w Polskiej Normie PN ISO 9613-2 „Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej”, natomiast dane wejściowe dotyczące emisji wyznaczane są zgodnie z "Guide du bruit des transports terrestres, fascicule prévision des niveaux sonores, CETUR 1980". Analiza została wykonana przy użyciu oprogramowania do obliczeń akustycznych SoundPLAN 8.2, w którym zaimplementowana jest ww. metoda.

Jak podaje norma PN ISO 9613-2:2000 – zawierająca opis modelu propagacji dźwięku w środowisku, na którym bazuje francuska metoda obliczeniowa "NMPB-Routes-96" zaimplementowana w programie SoundPLAN – na skutek zmian warunków propagacji na drodze od źródła do punktu obserwacji tłumienie fali akustycznej ulega wahaniom. Przyjmuje się, że w przypadku modelowania hałasu drogowego w odległościach do ok. 200 m od drogi, dokładność prognozy równoważnego poziomu dźwięku w środowisku wynosi ok. $\pm 1 \div 3$ dB (tabela 5 PN ISO 9613-2:2000).

Do obliczeń akustycznych przyjęto natężenia ruchu dla pojazdów samochodowych i tramwajowych dla 2030 - stan projektowany. Analiza ruchu dla pojazdów samochodowych została wykonana przez firmę PM Trafie Sp. z o.o. i wyniki tego opracowania zostały ujęte w modelu obliczeniowym. Prognozowany ruch tramwajowy na nowo projektowanym odcinku ul. Klonowej w roku 2030 wyniesie około 228 tramwajów w jednym kierunku w ciągu doby. Na odcinku od ul. Klonowej do Galerii



Bałtyckiej prognozuje się wykonanie 260 kursów na dobę w jednym kierunku, a na odcinku od Manhattanu do ul. Klonowej do 488 kursów w jedną stronę. Dane dotyczące ruchu tramwajowego pochodzą z Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku.

Obliczenia akustyczne wykonywane są z uwzględnieniem odbić od powierzchni terenu, zabudowy itp. W przypadku mapy akustycznej obliczenia wykonuje się na stałej wysokości 4 m nad poziomem terenu. Obliczenia w receptorach przy elewacjach zabudowy wykonuje się na wysokości każdej kondygnacji budynku, przy czym przykładowo dla budynku jednokondygnacyjnego jest to około 2,5 m n.p.t, czyli poniżej wysokości, na której sporządzona jest mapa akustyczna. Dodatkowo, w obliczeniach w receptorach przy elewacjach nie są uwzględniane odbicia od elewacji tego budynku – zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem. W związku z powyższym wyniki obliczeń w receptorach są zazwyczaj niższe niż sugerowałyby to mapa akustyczna. W celu dokładnego określenia poziomów hałasu przy zabudowie oraz odniesienia do wartości dopuszczalnych, należy posługiwać się wynikami obliczeń w receptorach. W obliczeniach nie wprowadzono dodatkowej poprawki – 3dB z uwagi na odbicie fali dźwiękowej od elewacji.

Ponadto, Inwestor w aneksie do raportu OOŚ z dnia 23.02.2026 r. przedstawił wyniki analiz akustycznych, które uwzględniały oprócz ruchu kołowego i tramwajowego również ruch kolejowy na stacji Gdańsk Wrzeszcz. Dane dot. natężenia kolejowego zostały pozyskane z Polskich Linii Kolejowych S.A. - pismo z dnia 06.02.2026 r., znak: IOS9.4514.6.2026.2. W analizie uwzględniono gradację lat 2030, 2035 oraz 2040. Dodatkowo, jak wskazano w ww. aneksie, w przedmiotowym projekcie wszędzie gdzie to możliwe zachowano istniejący drzewostan oraz w miejscach na to pozwalających przewidziano wprowadzenie nasadzeń kompensacyjnych z uwzględnieniem możliwości rozbudowy systemu korzeniowego. Jednak fakt ochrony istniejących drzew oraz stosowania nasadzeń drzewami liściastymi, nie stanowi elementu polepszającego klimat akustyczny, szczególnie zimą.

Dla terenów chronionych, zinwentaryzowanych w otoczeniu inwestycji, dopuszczalny poziom hałasu w środowisku od dróg lub linii kolejowych – wyrażony wskaźnikami LAeq D i LAeq N – dla terenów zabudowy chronionej kształtuje się następująco:

- tereny w strefie śródmiejskiej miast:
 - L* LA_{eq} D = 68 dB w porze dnia,
 - L* LA_{eq} N = 60 dB w porze nocy.

Analizując wyniki obliczeń dla receptorów zlokalizowanych na obiektach niezlokalizowanych w pasie dróg publicznych nie odnotowano przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu. Natomiast analizując klimat akustyczny bez uwzględniania ochrony wewnątrz budynków, dla obiektów zlokalizowanych na granicy pasa drogowego występują przekroczenia w receptorach numer 1-6, 8-9 - wszystkie zlokalizowane są przy Alei Grunwaldzkiej. Aleja Grunwaldzka została zidentyfikowana jako główne źródło oddziaływania akustycznego w przypadku tej inwestycji.

Przeprowadzona analiza wykazała przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu od inwestycji w receptorach w 2030 roku: w porze dziennej w granicach od 0,1 dB do 0,9 dB,



w porze nocnej w granicach od 0,1 dB do 2,1 dB: w 2035 roku: w porze dziennej w granicach od 0,1 dB do 1,1 dB, w porze nocnej w granicach od 0,1 dB do 2,2 dB; w 2040 roku: w porze dziennej w granicach od 0,1 dB do 1,2 dB, w porze nocnej w granicach od 0,1 dB do 2,2 dB. Jak wynika ze złożonej dokumentacji Inwestor zaproponował wykonanie analizy porealizacyjnej w zakresie hałasu w punktach receptorowych: 1-6, 7-9, 10, 12.

Zwracając uwagę na charakterystykę miejsca inwestycyjnego, zwartą zabudowę budynków, ograniczone miejsce w pasie drogowym drogi wojewódzkiej - Alei Grunwaldzkiej, charakter obszaru stanowiący węzeł przesiadkowy, deptak, miejsca rekreacyjne dla podróżnych i mieszkańców, nie ma technicznych możliwości posadowienia ekranów akustycznych. Jak pokazuje analiza akustyczna w przypadku nieuwzględniania ochrony wewnętrznej budynku, hipotetycznie ekran akustyczny musiałby, zabezpieczyć m. in. 5 piętro budynku (receptor 4, 8), co determinowałoby jego wysokość i posadowienie tuż przed oknami budynku. Z uwagi na powyższe, stosowanie ekranów akustycznych nie jest w danej lokalizacji możliwe. Ponadto dla ekranów konieczne jest wykonanie słupów montażowych, na których montowane są panele akustyczne, a przyjmuje się że głębokość posadowienia słupów wynosi minimum wysokość samego ekranu. Głębokość posadowienia słupów zależy od warunków gruntowych, niemniej konieczność wykonania tak głęboko posadowionych konstrukcji tuż przy budynkach może wpłynąć niekorzystnie na te budynki - możliwe oddziaływanie w zakresie drgań na sąsiednie budynki. Dodatkowo, aby ekrany mogły okazać się skuteczne muszą zostać wykonane poza obrys budynków jaki dany ekran ma chronić, a w przypadku receptorów nr 6 i 8 gdzie budynki zlokalizowane są na skrzyżowaniu Al. Grunwaldzkiej i ul. Generała De Gaulle'a a potencjalne ekrany akustyczne w tych miejscach mogą okazać się nieskuteczne. Projekt w większości obejmuje odtworzenie stanu istniejącego geometrii jezdni oraz torowiska w Alei Grunwaldzkiej (poza zjazdem z drogi wojewódzkiej w ul. Klonową dla tramwajów i autobusów). Jednak powyższy zjazd projektuje się w miejscu oddalonym od obiektów, dla których zidentyfikowano występowanie przekroczeń wartości dopuszczalnych hałasu i nie ma on bezpośredniego przełożenia na zwiększenie hałasu w tych lokalizacjach.

Inwestor planuje zastosować następujące środki minimalizujące oddziaływanie akustyczne:

- wymianę istniejącego, zużytego torowiska wraz z szynami tramwajowymi,
- zastosowanie warstwy wibroizolacyjnej w podtorzu,
- zastosowanie smarownic szyn,
- zastosowanie ograniczenia prędkości tramwajów do 20 km/h na ul. Klonowej,
- przewidywane zastosowanie tramwajów z 6 wózkami skrętnymi - ograniczenie nacisków na szyny,
- wymianę zużytej nawierzchni jezdni,
- zastosowanie ograniczenia prędkości na jezdni alei Grunwaldzkiej do 50 km/h (obszar zabudowy), a także na pozostałych drogach objętych obszarem inwestycji,
- zastosowanie nawierzchni drogowej zmniejszającej emisję hałasu do środowiska, tzw. „cicha nawierzchnia - SMA11S LA o skuteczności -2,5 dB w stosunku do nawierzchni standardowej,



- zwiększenie robót drogowych w zakresie wymiany warstwy ścieralnej i wiążącej konstrukcji na skrzyżowaniu Alei Grunwaldzkiej z ul. Lenziona.

Biorąc pod uwagę aktualny stan techniczny torowiska, szyn, podtorza, nawierzchni jezdni, brak stosowania elementów tłumiących hałas, stwierdza się, że w stanie aktualnym mogą występować przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Należy podkreślić, że inwestycja, której głównym celem jest budowa powierzchni autobusowo-tramwajowej w ul. Klonowej oraz zmiana zagospodarowania przy dworcu Gdańsk Wrzeszcz, wykazuje przekroczenia jedynie na obiektach zlokalizowanych przy Alei Grunwaldzkiej. Należy stwierdzić, że przedmiotowa inwestycja przyczyni się do polepszenia istniejącego klimatu akustycznego, w szczególności przy Alei Grunwaldzkiej, gdzie występują przekroczenia w obiektach zlokalizowanych na granicy pasa drogowego. Wskazuje się, że brak wykonania przedmiotowej inwestycji spowoduje dalszą degradację nawierzchni tramwajowej oraz drogowej, co stopniowo wpływa na coraz większe przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Podsumowując, największe wartości hałasu zgodnie z modelem zaobserwowano wzdłuż Alei Grunwaldzkiej, gdzie przedmiotowy projekt tylko się dowiązuje do istniejącej infrastruktury. Niniejsza inwestycja jest niezbędna do polepszenia klimatu akustycznego w danym obszarze.

Dodatkowo należy wskazać, że „wprowadzenie” infrastruktury tramwajowej i autobusowej na ul. Klonową, kosztem parkingu, nie spowoduje przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu, co wskazano w przeprowadzonej analizie akustycznej. Głównym źródłem oddziaływań akustycznych w przypadku wnioskowanej inwestycji jest Aleja Grunwaldzka. Jak wynika z przedstawionych danych, biorąc pod uwagę skumulowane oddziaływania od ruchu kołowego, tramwajowego oraz kolejowego wystąpią przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu od inwestycji w receptorach w 2030 roku: w porze dziennej w granicach od 0,1 dB do 1 dB, w porze nocnej w granicach od 0,2 dB do 2,1 dB; w 2035 roku: w porze dziennej w granicach od 0,1 dB do 1,1 dB, w porze nocnej w granicach od 0,1 dB do 2,2 dB; w 2040 roku: w porze dziennej w granicach od 0,1 dB do 1,2 dB, w porze nocnej w granicach od 0,1 dB do 2,2 dB.

Celem określenia rzeczywistego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz spełnienia wymagań wartości propagacji hałasu na planowanym przedsięwzięciu, RDOŚ w Gdańsku w wydanym postanowieniu uzgadniającym warunki realizacji inwestycji zobowiązał Inwestora do ujęcia zagadnień oddziaływania na klimat akustyczny w sąsiedztwie terenów wymagających ochrony przed hałasem, w analizie porealizacyjnej. Analizę porealizacyjną należy wykonać po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić jej wyniki w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku jednak, gdy analiza porealizacyjna wykaże, że pomimo zastosowania zaprojektowanych środków łagodzących nie będą mogły być dotrzymane obowiązujące standardy jakości środowiska, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

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



W związku z powyższym, tut. organ w niniejszej decyzji również zobowiązał Inwestora do ujęcia zagadnień oddziaływania na klimat akustyczny w sąsiedztwie terenów wymagających ochrony przed hałasem, w analizie porealizacyjnej.

W fazie eksploatacji drogi potencjalnym negatywnym oddziaływaniem na obiekty budowlane i zabytkowe mogą być drgania pochodzące z jezdni. Należy jednak wskazać, że w aspekcie drgań realizacja inwestycji wpłynie pozytywnie na otaczającą ją zabudowę i jej mieszkańców, przede wszystkim w efekcie wymiany nawierzchni torowiska tramwajowego i nawierzchni jezdni. Dzięki likwidacji spękań, ubytków i kolein, a przede wszystkim modernizacji wyeksploatowanego torowiska, a także wykonaniu równych i gładkich nawierzchni oraz ograniczeniu prędkości pojazdów szynowych i kołowych zlikwidowane zostanie podstawowe źródło generowania oddziaływań, o których mowa powyżej. Obszar gdzie powstanie nowe torowisko obecnie funkcjonuje jako droga publiczna prowadząca na miejsca parkingowe zlokalizowane wzdłuż ulicy Klonowej. Stan techniczny konstrukcji nawierzchni obecnie jest niezadowolający, z licznymi spękaniem, wyrwami i ubytkami w nawierzchni, co powoduje występowanie oddziaływań w zakresie drgań. Inwestycja polegająca na wyłączeniu z użytkowania ulicy Klonowej przez pojazdy osobowe, a zastąpienie ich komunikacją zbiorową poprawi ten stan. Nowe torowisko będzie odznaczało się mniejszą skalą oddziaływania drgań od stanu istniejącego, a jej przyszłe utrzymanie jest łatwiejsze i skuteczniejsze pod względem eliminacji tego oddziaływania niż drogi kołowej (uzupełnianie ubytków w nawierzchni drogowej powoduje większe oddziaływania niż wykonanie całkowicie nowej nawierzchni, na całym odcinku). Ruch na ulicy będzie prowadzony w sposób zorganizowany, promujący wykorzystanie środków transportu zbiorowego co poprawi warunki użytkowania nie tylko na omawianym odcinku, ale w szerszym kontekście będzie miało pozytywny wpływ na cały układ komunikacyjny miasta. Ze względu na krótki odcinek ulicy Klonowej prędkość pojazdów szynowych również nie będzie duża, co ogranicza możliwość generowania negatywnych oddziaływań. Jak wskazuje Inwestor, projekt zakłada wykonanie warstwy wibroizolacyjnej w układzie torowym co dodatkowo obniży możliwość oddziaływania w zakresie drgań. W celu minimalizacji drgań przenoszonych od pojazdów na istniejące budynki w czasie eksploatacji zostanie zastosowane rozwiązanie konstrukcyjne w postaci materaca z geosyntetyku komórkowego wypełnionego gruntem niespoistym, który z uwagi na wysoką sztywność własną uzyskuje efekt belki i rozkłada obciążenie równomiernie i skutecznie na szerszym obszarze, zwiększając nośność podłoża i zmniejszając osiadania. Zastosowanie ww. rozwiązania technicznego w istotny sposób wpływa na ograniczenie propagacji fal sprężystych w podłożu gruntowym. Materac wraz ze współpracującym z nim gruntem pełni rolę tłumika opartego na działaniu sprężystym i bezwładnościowym. Masa gruntu dołączona do wzmocnionego podłoża w wyniku związania go geosyntetykiem komórkowym znacznie ogranicza zewnętrzne oddziaływania dynamiczne. Uwzględniając wymienione powyżej działania i rozwiązania minimalizujące przewiduje się, że planowane zamierzenie inwestycyjne nie będzie miało negatywnego wpływu na zdrowie ludzi, warunki życia i dobra materialne oraz budynki, a w odniesieniu do stanu obecnego ten stan poprawi.



Emisja zanieczyszczeń pochodzących od eksploatujących infrastrukturę pojazdów szynowych i aut nie będzie miała istotnego wpływu na wzrost emisji zanieczyszczeń powietrza, gdyż już w tej chwili odcinek przebudowywanej drogi jest eksploatowany. Ruch w jego obrębie nie zmieni się w sposób znaczący w stosunku do stanu istniejącego a źródło emisji, jakim będzie droga i położone w jej obrębie torowisko tramwajowe, nie zmieni swojej lokalizacji względem terenów zabudowanych. W związku z powyższym analizowana inwestycja nie będzie źródłem emisji zanieczyszczeń powietrza o większych wartościach niż w chwili obecnej. Przekroczeń poziomów dopuszczalnych emisji zanieczyszczeń do powietrza nie należy również spodziewać się w odniesieniu do funkcjonowania linii tramwajowej. W związku z faktem, że linia jest zelektryfikowana, bezpośrednio na terenie przedsięwzięcia emisja zanieczyszczeń gazowo - pyłowych na skutek spalania paliw praktycznie nie będzie zachodzić. W trakcie przejazdu składów tramwajowych może dochodzić do emisji pyłów na skutek ścierania okładzin hamulcowych oraz części jezdnych składów, niemniej emisja ta będzie mieć marginalne znaczenie dla jakości powietrza. Oczywiście energia elektryczna na potrzeby obsługi linii pochodzi w przeważającej mierze ze spalania paliw w elektrowniach konwencjonalnych, nie jest jednak wykluczone, że część energii jest wytwarzana z odnawialnych źródeł energii. Należy stwierdzić, że komunikacja tramwajowa nie stanowi źródła emisji substancji do powietrza i nie będzie miała wpływu na kształtowanie się jego jakości w rejonie projektowanego układu komunikacyjnego. Z całą pewnością stwierdzić jednak należy, że w stosunku do stanu obecnego nie nastąpi pogorszenie jakości powietrza w rejonie inwestycji, zarówno z punktu widzenia ruchu drogowego jak i tramwajowego. Należy się natomiast spodziewać poprawy tych warunków, z uwagi na poprawę płynności w obu zakresach ruchu oraz podniesienie sprawności i jakości infrastruktury tramwajowej (zarówno torowiska jak i sieci trakcyjnej).

Odpady powstające na etapie eksploatacji inwestycji powstawać będą w ramach bieżących konserwacji, czyszczenia oraz ewentualnych wypadków losowych. Odpady będą na bieżąco wywożone z miejsc ich powstawania przez podmiot posiadający stosowne zezwolenia w tym zakresie lub gromadzone i okresowo przekazywane wyspecjalizowanym firmom w celu ich odzysku lub unieszkodliwienia.

Wody opadowe oraz roztopowe będą odprowadzane z projektowanych nawierzchni sieciami kanalizacji deszczowej w sposób grawitacyjny. Odbiornikami wód opadowych i roztopowych będą istniejące oraz planowane odcinki sieci kanalizacji deszczowej. Ww. wody przed skierowaniem do odbiornika będą podczyszczane w osadnikach znajdujących się w spustach deszczowych oraz w studniach na kanalizacji. Dodatkowo projektuje się kanalizację deszczową mającą za zadanie odprowadzanie wód z terenów wykorzystywanych komunikacyjnie. Podstawą projektowanego odwodnienia będą spadki terenu oraz spadki podłużne i poprzeczne projektowanych nawierzchni – kierujące wody opadowe i roztopowe do wpustów deszczowych włączonych do projektowanej kanalizacji deszczowej. Sieci będą kierowały wody opadowe i roztopowe do niżej położonych kanałów lub do odbiorników. Na sieci projektowane są urządzenia i obiekty tj.: separatory (projektowane w celu podczyszczania wód przed wprowadzeniem ich do odbiornika); wyloty kanalizacji deszczowej; wpusty i studnie



kanalizacji; kanały deszczowe.

W celu minimalizacji oddziaływania inwestycji na środowisko gruntowo-wodne, w fazie eksploatacji Inwestor przewiduje:

- zapewnić sprawność funkcjonowania systemu odwadniania torowiska, jezdni i chodników, tj. utrzymywać drożność drenażu, studzienek i innych urządzeń kanalizacyjnych; dokonywać systematycznych przeglądów urządzeń odwadniających,
- należyte konserwować mechaniczne elementy układu torowego (rozjazdy, smarownice) w celu zapobieżenia niekontrolowanym wyciekom smarów i olejów,
- prowadzić racjonalną gospodarkę utrzymaniową, systematycznie sprzątać nawierzchnię torową, jezdnię i chodniki, oraz przeciwdziałać nadmiernemu wykorzystaniu środków zimowego utrzymania.

Planowana inwestycja w znacznej części zastąpi istniejącą dotychczas infrastrukturę drogowo-tramwajową, czego skutkiem jest brak występowania istotnych ingerencji w istniejący krajobraz. W tym zakresie należy raczej przyjąć uzyskanie pozytywnych zmian w obrębie przestrzeni krajobrazowych, kształtowanych przez przebieg ulicy. Wynikać one będą z poprawy estetyki drogi (w tym infrastruktury tramwajowej) i uporządkowania przestrzeni w jej obrębie.

Ochrona krajobrazu dotyczy przede wszystkim cech widokowych i wartości estetycznych obszaru. Ocena oddziaływań wizualnych jest jedną z najbardziej subiektywnych elementów oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Ocena oddziaływania planowanych przedsięwzięć na elementy krajobrazu powinna analizować istniejące zasoby i wartości obszaru, rozpoznawać potencjalne konflikty oraz określać działania minimalizujące negatywne wpływy nowego zagospodarowania terenu. Obszar objęty opracowaniem należy do terenów przekształconych, niemniej atrakcyjnych krajobrazowo.

Inwestycja w planowanej skali nie jest w stanie w znaczący sposób wpłynąć na klimat w tym na zmienność stanów pogodowych, czas okresu wegetacji, istotną zmianę ilości opadów, wilgotności powietrza, zachmurzenie, wiatry czy nasłonecznienie. Realizacja inwestycji nie będzie miała wpływu na lokalne warunki klimatyczne (nasłonecznienie, oddziaływanie wiatru, spływy wody). Wspomniane zmiany mogą wystąpić w wyniku inwestycji, jednakże ich skala będzie na tyle znikoma, że będzie oddziaływać jedynie lokalnie (miejscowo) i nie wpłynie na szeroko rozumiane zmiany klimatyczne.

Przy realizacji analizowanego przedsięwzięcia – zarówno w procesie jego projektowania jak i budowy – zostaną uwzględnione zmienne warunki atmosferyczne, na które będzie narażona inwestycja w okresie jej eksploatacji. W ramach prac budowlanych zostaną użyte materiały odporne na działanie pogodowych zjawisk ekstremalnych.

Na podstawie powyższego należy stwierdzić, że analizowana inwestycja będzie w odpowiedni sposób zaadoptowana do ryzyka związanego z wystąpieniem ekstremalnych zjawisk atmosferycznych.

Rozpatrując analizowany odcinek drogowy w kontekście wpływu czynników klimatycznych stwierdza się, że dokumentacja projektowa zostanie opracowana przy uwzględnieniu zagrożeń naturalnych poprzez:



- konstrukcja wykonana zostanie przy użyciu materiałów, posiadających certyfikaty potwierdzające odporność na działanie czynników atmosferycznych,
- projekt geometrii trasy, zapewnia kontrolowane i sprawne usunięcie wód deszczowych i opadowych z korony drogi,
- projekt układu odwodnienia drogi uwzględnia konieczność zapewnienia przepustowości układu w sytuacji wystąpienia zjawisk ekstremalnych np.: deszcze nawalne,
- na etapie eksploatacji inwestycji zakłada się konieczność stałej kontroli nawierzchni oraz utrzymania jej w dobrym stanie.

Biorąc pod uwagę powyższe, stwierdza się, że ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej na skutek czynników technicznych oraz naturalnych pozostaje na poziomie minimalnym przy zachowaniu przytoczonych środków ich zapobiegania.

Analizowana inwestycja została zaprojektowana w sposób wykluczający powstawanie czynników mogących być przyczyną katastrofy budowlanej takich jak wad projektowych, konstrukcyjnych i technologicznych.

Decydujący wpływ na prawdopodobieństwo wystąpienia katastrof budowlanych i ich skalę ma nieodpowiedni stan techniczny obiektów budowlanych. W związku z powyższym zostanie zapewniony odpowiedni nadzór nad wykonywaniem obiektów budowlanych, nadzór nad prawidłowymi warunkami użytkowania obiektów, przeprowadzanie okresowych przeglądów technicznych, dokonywanie wymaganych remontów. Dodatkowy czynnik mogący spowodować wystąpienie katastrofy budowlanej stanowią katastrofy naturalne. Teren omawianej inwestycji zlokalizowany jest poza obszarami występowania czynników mogących przyczynić się do powstawania katastrof naturalnych, w tym osuwisk, zbiorników wodnych, koryt cieków, obszarów występowania złóż i terenów wodno-błotnych. Rozpatrywana inwestycja zlokalizowana jest także poza obszarami narażonymi na ruchy tektoniczne oraz szkody górnicze, co eliminuje ryzyko wystąpienia ewentualnych katastrof w tym zakresie.

Omawiana inwestycja nie należy do kategorii przedsięwzięć stwarzających zagrożenia wystąpienia poważnych awarii. Poważne awarie związane z eksploatacją drogi dotyczą głównie zdarzeń, które mogą wystąpić w wyniku kolizji i wypadków drogowych z udziałem środków transportu przewożących substancje niebezpieczne. Należy jednak zauważyć, że specyfika lokalizacji ulicy oraz restrykcje w zakresie poruszania się w tej przestrzeni przez samochody mogące przewozić substancje potencjalnie niebezpieczne powodują, że prawdopodobieństwo wystąpienia poważnej awarii tego typu jest znikome.

Realizacja inwestycji wpisuje się w szereg dokumentów strategicznych i stawianych przez nie celów, na poziomie krajowym oraz lokalnym. Głównym celem Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030) [dalej: SRT] jest zwiększenie dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym. Wnioskowana inwestycja jest jednym z elementów modernizacji szlaków komunikacyjnych miasta poprawiających funkcjonalność



i zwiększających dostępność do publicznych środków transportu. Realizacja inwestycji wpisuje się w ww. cele szczegółowe, ponieważ przyczynia się do stworzenia nowoczesnego układu infrastruktury, poprzez podniesienie bezpieczeństwa, a także jest realizowana z poszanowaniem zasad ochrony środowiska.

Ponadto, inwestycja wpisuje się także w zapisy Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta Gdańska odnośnie rozwoju przestrzennego miasta, gdzie budowa nowego odcinka tramwajowego prowadzącego do stacji kolejowej Gdańsk Wrzeszcz, zwiększy atrakcyjność transportu zbiorowego i ekologicznego jakim jest transport tramwajowy. Dodatkowo, budowa, przebudowa ciągów pieszo-rowerowych oraz budowa małej architektury (stojaki rowerowe) odpowiada na założone działania mające poprawić atrakcyjność tego typu sposobu przemieszczania się. Dodatkowo w treści Studium założono budowę łączników tras tramwajowych, m.in. wzdłuż ul. Klonowej w kierunku dworca we Wrzeszczu i dalej Al. Żołnierzy Wyklętych lub ul. Kościuszki. Zatem omawiana inwestycja stanowi jeden z celów do realizacji mającej poprawić funkcjonowanie sieci transportowej miasta.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza granicami obszarów Natura 2000. Najbliżej położonymi obszarami Natura 2000 są:

- ok. 3,7 km na północ Zatoka Pucka PLB220005,
- ok. 4,4 km na północny-wschód Twierdza Wisłoujście PLH220030.

W promieniu 5 km od terenu inwestycji brak jest innych obszarów Natura 2000. W opinii RDOŚ w Gdańsku planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na ww. obszar Natura 2000. Z uwagi na odległość od obszarów Natura 2000 oraz charakter i zakres planowanej inwestycji nie spowoduje ona utraty powierzchni, ani fragmentacji siedlisk gatunków chronionych w granicach ww. obszaru Natura 2000. Lokalizacja przedsięwzięcia wyklucza również jego wpływ na warunki ekologiczne ostoi. Tym samym nie pogorszy stanu ochrony siedlisk gatunków chronionych w granicach ww. obszaru Natura 2000, nie zaburzy integralności poszczególnych obszarów Natura 2000 ani sieci Natura 2000 jako całości. Inwestycja nie będzie wpływała również na realizację celów działań ochronnych. Tym samym nie jest więc konieczne przeprowadzenie oceny w trybie art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG.

Inne najbliższe położone obszary chronione, objęte ochroną na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2026 r. poz. 13) to:

- ok. 350 m na południe otulina Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego;
- ok. 1,3 km na zachód Trójmiejski Park Krajobrazowy;
- ok. 1,9 km na południowy-zachód Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy Dolina Potoków Strzyża i Jasień;
- ok. 3,6 km na południowy-zachód rezerwat przyrody „Wąwóz Huzarów”;
- ok. 3,7 km na południowy-zachód rezerwat przyrody „Dolina Strzyży”.

Analizowana inwestycja nie przecina głównych korytarzy ekologicznych. Najbliżej zlokalizowanym korytarzem jest korytarz „Lasy Powiśla” przebiegający ok. 15,8 km na południe od obszaru inwestycji.

Zarówno na terenie, jak i w okolicy planowanej inwestycji brak jest obszarów wodno-



błotnych. Najbliżej położone tego typu tereny zlokalizowane są w odległości ok. 3,8 km na północny-wschód od omawianej inwestycji. Na terenie inwestycji ani też w jej najbliższym sąsiedztwie nie występują również zbiorowiska łąkowe. Na terenie planowanej inwestycji brak jest także obszarów leśnych. Najbliższy taki obszar zlokalizowany jest w odległości ok. 350 m na południe od inwestycji.

Planowana inwestycja nie kolduje z ujęciami wód podziemnych i nie przecina strefy ochrony (bezpośredniej lub pośredniej) żadnego z ujęć wód. Na terenie inwestycji ani w jej sąsiedztwie nie znajdują się większe zbiorniki wodne. Najbliższym zbiornikiem wód powierzchniowych jest staw (zbiornik Uphagena) położony w obrębie Parku Uphagena, oddalony o ok. 1 km na wschód od lokalizacji planowanego przedsięwzięcia. W zasięgu terenu inwestycji oraz jej oddziaływania nie występują również ujścia rzek.

W obszarze inwestycji nie występują żadne uzdrowiska. Najbliższym uzdrowiskiem jest Sopot, oddalony około 4,5 km na północ.

RDOŚ w Gdańsku zwraca uwagę, aby pouczyć Inwestora że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie zastępuje zezwolenia w trybie art. 56 ustawy o ochronie przyrody. Na ewentualne zniszczenie siedlisk lub płoszenie osobników gatunków znajdujących się pod ochroną należy uzyskać zezwolenie w trybie art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

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.

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia zostały zawarte zalecenia z zakresu warunków wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich oraz wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji następczych.

Ww. warunki zostały uwzględnione w niniejszej decyzji w pkt I i w pkt II.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, postanowieniem wymienionym na wstępie niniejszej decyzji nałożył warunki realizacji planowanego przedsięwzięcia. Warunki te zostały uwzględnione w niniejszej decyzji. W decyzji uwzględniono także warunki realizacji inwestycji wskazane w opinii Państwowego Gospodarstwa Wodnego „Wody Polskie” Zarządu Zlewni w Gdańsku.

Na podstawie przedłożonych przez Wnioskodawcę dokumentów oraz po przeanalizowaniu akt w sprawie, a także biorąc pod uwagę uzgodnienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, opinię Państwowego Gospodarstwa Wodnego „Wody Polskie” Zarządu Zlewni w Gdańsku oraz opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Gdańsku tut. organ ocenił, że przy zastosowaniu środków technicznych ograniczających wpływ inwestycji na środowisko oraz przy spełnieniu warunków



nałożonych niniejszą decyzją, oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko powinno zostać zminimalizowane i nie powinno powodować znaczących negatywnych oddziaływań na środowisko, w tym okoliczne budynki i infrastrukturę, na warunki życia i dobra materialne.

W toku oceny oddziaływania na środowisko nie stwierdzono, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia może znacząco wpłynąć na stan ekologiczny jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) oraz podziemnych (JCWPd) oraz uniemożliwić osiągnięcie celów środowiskowych zawartych w planach gospodarowania wodami na obszarze dorzecza.

Przedmiotowe przedsięwzięcie według podziału zlewniowego określonego w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły położone jest w regionie wodnym Dolnej Wisły, na obszarze:

- zlewni jednolitej części wód powierzchniowych rzecznych o kodzie PLRW2000104889 i nazwie Strzyża. Stanowi ona silnie zmienioną część wód. Stan (ogólny) zły stan wód. Ocena stanu na podstawie oceny stanu GIOŚ 2014-2019 i oceny eksperckiej (wg klasyfikacji obowiązującej od 1 stycznia 2022 r.): umiarkowany potencjał ekologiczny, stan chemiczny – brak danych. Zlewnia jest monitorowana. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego - zagrożona. Cel środowiskowy dla JCWP: dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D; dobry stan chemiczny. Dla JCWP nie zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej.
- jednolitej części wód podziemnych o kodzie PLGW200015. JCWPd charakteryzuje się dobrym stanem (stan ilościowy dobry, stan chemiczny dobry). JCWPd jest monitorowana. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego – zagrożona chemicznie. Cele środowiskowe dla JCWPd to utrzymanie dobrego stanu ilościowego i dobrego stanu chemicznego.

Jak wynika z opinii Państwowego Gospodarstwa Wodnego „Wody Polskie” Zarządu Zlewni w Gdańsku, wydanej na etapie wystąpienia o opinię w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, w JCWP znajdują się również obszary chronione przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1336 ze zm.), dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie dla którego cele środowiskowe zostały określone w akcie będącym podstawą prawną obszaru. Planowana inwestycja położona jest poza obszarami chronionymi.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami wodno-błotnymi i siedliskami łągowymi. Inwestycja położona jest poza granicami stref ochronnych ujęć wód podziemnych. Na podstawie danych z map zagrożenia powodziowego i ryzyka powodziowego (www.isok.gov.pl) opracowanych w ramach Projektu Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym wynika, że planowana inwestycja częściowo znajduje się na obszarze szczególnego zagrożenia powodziowego w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r., Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1087). Przedsięwzięcie znajduje się na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 111 Subniecka Gdańska nr 112 Żuławki Gdańskie.



W związku z powyższym, po przeanalizowaniu załączonej do wniosku Karty informacyjnej przedsięwzięcia, uwzględniając charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia oraz planowane rozwiązania techniczne chroniące środowisko zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji, Państwowe Gospodarstwo Wodne „Wody Polskie” Zarząd Zlewni w Gdańsku nie przewiduje 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).

W związku z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia, mając na uwadze planowane rozwiązania chroniące środowisko, nie przewiduje się zagrożenia dla wód powierzchniowych i podziemnych oraz gleby. 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 oraz podziemnych,
- uniemożliwiła osiągnięcie celów środowiskowych zawartych w planach gospodarowania wodami w obszarach dorzeczy.

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, organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania [dalej: mpzp]. Natomiast zgodnie z art. 59a ust. 4 ww. ustawy dla linii tramwajowej i drogi publicznej nie bada się zgodności inwestycji z zapisami mpzp.

Z uwagi na skalę planowanego przedsięwzięcia i jego lokalizację, a także wielkość emisji, podczas realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, wykluczona jest możliwość oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na obszary położone poza granicami Polski. Nie zachodzą więc przesłanki do przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym.

Tut. organ nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia. Informacje zawarte w raporcie o oddziaływaniu na środowisko były wystarczające do określenia uwarunkowań do projektu budowlanego.

Tut. organ stwierdził potrzebę sporządzenia analizy porealizacyjnej przedsięwzięcia w zakresie oddziaływania akustycznego oraz monitorowania przedsięwzięcia w zakresie funkcjonalności i żywotności nasadzeń roślinności.

Informacje o wniosku, o postanowieniu, o raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, oraz wydanej decyzji środowiskowej (zostanie



zamieszczone po jej wydaniu) zostały ujęte w publicznie dostępnym wykazie danych pod nr 250/2024 (Ekoportal), 37/2025 (Portal EkoGdańsk (PEG)).

Zgodnie z art. 10 kpa tut. organ obwieszczeniem z dnia 13 kwietnia 2026 r. powiadomił Strony postępowania o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia, co do zebranych dowodów i materiałów. Obwieszczenie zostało zamieszczone w BIP UM Gdańsk, na tablicy ogłoszeń UM Gdańsk i w pobliżu miejsca realizacji przedsięwzięcia. Uwagi nie wpłynęły.

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 (Gdańsk, ul. Podwale Przedmiejskie 30) za pośrednictwem Prezydenta Miasta Gdańska (adres korespondencyjny: Urząd Miejski w Gdańsku - Wydział Ekologii i Energetyki ul. Nowe Ogrody 8/12 80-803 Gdańsk, albo adres do e-Doręczeń: AE:PL-69589-14466-DIDGS-28 w terminie 14 dni od daty jej otrzymania, zgodnie z art. 127 i 129 kpa.

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.

Załączniki:

Nr 1 – Charakterystyka przedsięwzięcia

Nr 2 – Zestawienie tabelaryczne drzew i krzewów przewidzianych do usunięcia i przesadzenia

PREZYDENT MIASTA GDAŃSKA

z up. *Dagmara Nagórka-Kmieciak*

Zastępca Dyrektora Wydziału Ekologii i Energetyki

Kierownik Referatu Polityki Ekologicznej

/Podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/



Otrzymują:

1. Pełnomocnicy Inwestora
HIGHWAY Sp. z o.o.
Gdańsk, ul. Jabłoniowa 20
2. Strony przez obwieszczenie
3. aa

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
Zarząd Zlewni w Gdańsku
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Gdańsku

Potwierdzam zgodność wydruku z dokumentem wydanym w postaci elektronicznej:

Identyfikator dokumentu	5119378.16745838.21642241
Nazwa dokumentu	po korekcie 37_DRMG tramwaj decyzja II.19.2024.pdf
Tytuł dokumentu	po korekcie 37_DRMG tramwaj decyzja II.19.2024
Sygnatura dokumentu	WEiE-I.6220.19.2024
Data dokumentu	26.05.2026 14:56:37
Skrót dokumentu	6F7685277F8E35467DC946178BD5CD173315 F362
Wersja dokumentu	1.2
Data podpisu	26.05.2026
Sygnatariusz	Dagmara Maria Nagórka-Kmiecik
Stanowisko	Zastępca Dyrektora Wydziału - Kierownik Referatu
Rodzaj certyfikatu	Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego
	EZD 3.134.5.5.
Data wydruku:	26.05.2026 15:03:43
Autor wydruku:	Śliwińska Hanna