



Prezydent Miasta Gdańska

ul. Nowe Ogrody 8/12
80-803 Gdańsk

Gdańsk, 17 września 2026 r.

WEiE-I.6220.II.128D.2024.AN-EI

DECYZJA o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. 2025 r., poz. 1691 t.j.) 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 ze zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 63 oraz art. § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 63, pkt 62, pkt 71 i pkt 81 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 Prezydenta Miasta Gdańska reprezentowanego przez Dyрекcję Rozbudowy Miasta Gdańska działającą przez pełnomocnika z dnia 1 lipca 2024 r. (wpływ 04.07.2024 r., wpływ uzup. 06.09.2024 r., 21.03.2025 r., 30.06.2025 r.) w sprawie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji pn.:

„Budowa Drogi Zielonej – Zielonego Bulwaru Odcinek I: od al. Generała Hallera do ul. Obrońców Wybrzeża oraz trasy tramwajowej na odcinku od al. Generała Hallera do ul. Chłopskiej poprzez ulicę Obrońców Wybrzeża”

Inwestycja na terenie działek nr:

Obręb 016: 525; obręb 017: 84/2, 86, 56/3, 62/31, 53/12, 56/8, 53/7, 56/9, 78/2, 62/43, 54, 53/2, 41/74, 53/1, 78/1, 62/24, 83, 53/4, 56/14, 56/15; obręb 018: 33/3, 31/11, 31/13, 31/10, 31/14, 31/12, 34, 35/4; obręb 020: 136/4, 1/3, 136/22, 139/24, 139/11, 134, 139/10, 139/21, 139/7; obręb 021: 1/7, 67/4, 29/2, 26, 6/2, 95, 43/9, 62/49, 2/1, 62/92, 43/8, 93, 30, 62/80, 1/9, 71/4, 94, 62/58, 62/79, 15/19, 62/57, 27, 89, 62/54, 62/56, 15/26, 15/22, 15/2; obręb 022: 39/10, 38/3, 39/2, 39/9, 37/3, 40/1, 17/6, 26/5, 29/6, 17/1, 17/8, 29/5, 29/1, 39/1, 16, 17/2; obręb 033: 57/2, 283/1, 278/3, 279/12, 278/4, 279/13, 284/6, 284/3; obręb 034: 360/7, 360/6, 358/1, 359/3, 357/5, 357/8, 357/4, 358/2, 359/4, 360/8; obręb 043: 9/3, 1184, 9/4; obręb 044: 1/1, 2/1, 2/2, 1/4.

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.4221.48.2026.AKL.2 z dnia 20 lipca 2026 r. oraz po zasięgnięciu opinii Państwowego Gospodarstwa Wodnego „Wody Polskie” Zarząd Zlewni w Gdańsku - opinia znak GG.ZZŚ.4901.313.1.2025.KK z dnia 30 lipca 2025 r.



po zapoznaniu się z:

- ujednoliconym raportem o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa Drogi Zielonej – Zielonego Bulwaru Odcinek I: od al. Generała Hallera do ul. Obrońców Wybrzeża oraz trasy tramwajowej na odcinku od al. Generała Hallera do ulicy Chłopskiej poprzez ulicę Obrońców Wybrzeża”, datowanym na 28.05.2026 r., oprac. przez zespół autorów w składzie: mgr inż. Anna Choińska - kierujący zespołem autorów, mgr inż. Kamila Stempka, inż. Weronika Kupczyk - zwanym dalej raportem OOŚ (wpływ pierwszej wersji raportu OOŚ: 28.10.2025 r., ; wpływ skorygowanej wersji raportu: 03.02.2026 r.; wpływ skorygowanej wersji raportu: 20.03.2026 r., ; wpływ skorygowanej i ostatecznej wersji raportu: 01.06.2026 r.).

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedmiotem inwestycji jest rozbudowa układu drogowego oraz przebudowa torowiska w ul. Chłopskiej i w ul. Al. Gen. Hallera oraz budowa układu torowego w ciągu ulic Obrońców Wybrzeża i Czarny Dwór z włączeniami w istniejący układ w skrzyżowania: Chłopska – Obrońców Wybrzeża – Bora Komorowskiego oraz Czarny Dwór – Hallera – Płazyńskiego.

Planowana inwestycja ma charakter liniowy i dotyczy budowy linii tramwajowej o sumarycznej długości ok. 3,6 km oraz przebudowy drogi o sumarycznej długości ok. 3 km.

W związku z przedsięwzięciem przebudowany zostanie układ drogowy, w tym jezdnie, skrzyżowania oraz ścieżki rowerowe i chodniki. Ponadto planowana jest przebudowa sieci uzbrojenia podziemnego w tym sieci wodno-kanalizacyjnych i deszczowych, sieci gazowych, sieci elektroenergetycznych, oświetleniowych, telekomunikacyjnych, a także sygnalizacji świetlnej. Prócz układu torowo-drogowego oraz infrastruktury sieciowej, zaprojektowana zostanie zieleń oraz elementy małej architektury.

W ramach przedsięwzięcia planuje się:

- budowę nowego odcinka linii tramwajowej o długości ok. 2,65 km,
- przebudowę istniejącej linii tramwajowej o długości ok. 1,05 km,
- przebudowę i rozbudowę drogi o długości ok. 3 km,
- przebudowę magistrali wodociągowej DN400 o długości ok. 400m oraz DN600 o długości ok. 300m polegającą na jej likwidacji i budowie w nowej lokalizacji,
- przebudowę sieci kanalizacji sanitarnej o długości ok. 1240 m polegającą na jej likwidacji i budowie w nowej lokalizacji.

W związku z realizacją inwestycji przewiduje się rozbiórkę następujących obiektów:

- nawierzchnia dróg i chodników,



- mała architektura (ławki, tablice informacyjne i słupki drogowe),
- murki,
- ogrodzenia łąk i trawników,
- sieci i uzbrojenie podziemne.

Zakres inwestycji obejmuje budowę torowiska dwutorowego wraz z budową dróg, przystanków autobusowych i postojowych, zjazdów, ciągów pieszych, ścieżek rowerowych oraz sieci uzbrojenia. Opracowanie przewiduje budowę torowiska ulicami Obrońców Wybrzeża oraz Czarny Dwór wraz z przebudową układu drogowego. Na odcinku ulicy Obrońców Wybrzeża przewiduje się budowę układu drogowego w zakresie niezbędnym (minimalnym) dla realizacji trasy tramwajowej. Ulica Czarny Dwór (Kaczyńskiego – Jana Pawła II) projektowana jest w układzie jednojezdniowym z jednym pasem ruchu dla każdego kierunku. Dalszy odcinek Czarnego Dworu (Jana Pawła II – Hallera) projektowany jest w przekroju 2x2. W ramach opracowania przewiduje się przebudowę wszystkich skrzyżowań (sterowanie sygnalizacją świetlną) w ciągu przebudowywanych ulic. Celem inwestycji jest zaprojektowanie rozwiązań poprawiających warunki ruchu komunikacji zbiorowej oraz ułatwiających pieszym, rowerzystom i pojazdom poruszanie się, jednocześnie zwiększając bezpieczeństwo i komfort wszystkich użytkowników dróg.

W ramach inwestycji przewidziano:

- przebudowę torowiska w ul. Chłopskiej na odcinku ok. 550 m,
- przebudowę torowiska w ul. Hallera i Płażyńskiego ok. 500 m,
- przebudowę ulicy Chłopskiej na odcinku ok. 440 m,
- przebudowę ulicy Obrońców Wybrzeża z budową torowiska na odcinku ok. 1050 m,
- przebudowę ulicy Czarny Dwór 1x2 (Kaczyńskiego – Jana Pawła II) z budową torowiska na odcinku ok. 850 m,
- przebudowę ulicy Czarny Dwór 2x2 (Jana Pawła II - Hallera) z budową torowiska na odcinku ok. 750 m,
- przebudowę skrzyżowań: Chłopska – Obrońców Wybrzeża – Bora Komorowskiego, Obrońców Wybrzeża Centrum Handlowe, Obrońców Wybrzeża – Kaczyńskiego – Kołobrzeska, Czarny Dwór – Jana Pawła II, Czarny Dwór – Hallera – Płażyńskiego,
- przebudowę przystanków autobusowych/budowa PAT,
- budowę/przebudowę zjazdów,
- budowę/przebudowę chodników,
- budowę/przebudowę ścieżek rowerowych,
- przebudowę uzbrojenia podziemnego i naziemnego.

Projekt w zakresie ulicy Chłopskiej zakłada przebudowę całego skrzyżowania Chłopska – Bora Komorowskiego – Obrońców Wybrzeża, w związku z koniecznością zapewnienia włączenia nowoprojektowanej trasy tramwajowej w ulicy Obrońców Wybrzeża w istniejące torowisko w ul. Chłopskiej. Zapewnienie uzyskania wysokich parametrów prędkości przejazdu tramwajów przez rozjazdy oraz priorytet w



sterowaniu ruchem komunikacji tramwajowej wymaga zastosowania dodatkowych torów do skrętów, rozjazdów z promieniem zwrotnicy 100 m, możliwie dużych łuków na szlaku oraz małych kątów zwrotu osi torów. W związku z tym zaprojektowanie układu torowego wymaga przebudowy istniejącego torowiska na znacznym odcinku – wynikowo około 500 m. W ramach opracowania projektuje się skrzyżowanie z wyspą centralną, jednak o pomniejszonej średnicy, co pozwoli zmniejszyć zajętość terenu przez układ drogowy oraz skróci czasy oraz drogi przejść i przejazdów przez skrzyżowanie. W związku ze zbliżeniem istniejących jezdni do siebie, przebudowane zostaną wloty skrzyżowania, co przy klasie drogi i zastosowaniu względnie dużych łuków poziomych także (jak w przypadku układu torowego) niesie ze sobą konieczność przebudowy znacznych odcinków istniejących jezdni. W obrębie skrzyżowania skorygowano położenie przystanków tramwajowych/autobusowych. Chodniki i ścieżki przebudowano w niezbędnym zakresie. Wzdłuż jezdni i torów zaprojektowano szerokie pasy zieleni, z przeznaczeniem na odwodnienie i zieleni wysoką.

Założenia i parametry układu drogowego:

- droga klasy G – Główna,
- prędkość projektowa $V_p=50$ km/h,
- droga dwujezdniowa dwupasowa – 2x2,
- dodatkowe pasy do skrętów,
- szerokość pasów ruchu: 3,5 m,
- spadek poprzeczny jezdni jednostronny 2%,
- torowisko tramwajowe dwutorowe podsypkowe w pasie dzielącym,
- obustronne chodniki o szer. minimum 3 m,
- obustronne DDR o szer. 3 m.

W ramach projektu ulica Obrońców Wybrzeża przewidziana jest do przebudowy w zakresie wymaganej budową PAT (pas tramwajowo-autobusowy) po stronie północnej oraz dojazdami do przystanków. Wraz z PAT w ciągu ulicy projektowane są 3 pary przystanków w pobliżu skrzyżowań: Chłopska, Centrum Handlowe, Kaczyńskiego. Aby zapewnić miejsce na zlokalizowanie układu torowego konieczne są przebudowy istniejących jezdni oraz likwidacja wszystkich (licznych) miejsc postojowych znajdujących się w części wschodniej ulicy. W pobliżu ulicy Chłopskiej przebudowane zostaną 2 istniejące jezdnie na niezbędnych odcinkach. W ramach przebudowy skrzyżowania ul. Obrońców Wybrzeża z drogą prowadzącą do Centrum Handlowego, projektuje się dodatkowe przejście z przejazdem rowerowym na wlocie wschodnim. Odcinek jednojezdniowy (trypasowy) ulicy zostanie przebudowany w całości. Obecny środkowy pas zostanie przeznaczony na azyle, zabruki oraz krótkie odcinki do skrętów w lewo prowadzące do istniejących zjazdów. W ramach tego odcinka przebudowane i rozłokowane zgodnie z potrzebami pieszych zostaną przejścia dla pieszych przez ulicę. Wszystkie projektowane przejścia będą wyniesione i wyposażone w azyle. Obok przejść powstaną przejazdy rowerowe. W pobliżu



skrzyżowania Obrońców Wybrzeża – Kaczyńskiego – Czarny Dwór powstanie rozbudowany układ torowy z 3 peronami i 2 torami odstawczymi z dodatkowymi rozjazdami. Umożliwi to poprowadzenie linii tramwajowej kończącej bieg oraz postój wyrównawczy w tym miejscu.

Wzdłuż torowiska zaprojektowano obustronnie szerokie pasy zieleni, z przeznaczeniem na odwodnienie i zieleni wysoką.

Założenia i parametry układu drogowego:

- droga klasy Z – Zbiorcza,
- prędkość projektowa $V_p=40$ km/h,
- droga dwujezdniowa dwupasowa – 2x2 (odcinek Chłopska-Centrum Handlowe),
- droga jednojezdniowa dwupasowa – 1x2 (odcinek Centrum Handlowe - Kaczyńskiego),
- szerokość pasów ruchu: 3 m,
- spadek poprzeczny jezdni jednostronny(2x2), daszkowy (1x3): 2%,
- pasy tramwajowo-autobusowe (PAT) po stronie północnej,
- obustronne chodniki (projektowany po stronie północnej - szer. 3 m),
- obustronne DDR (projektowana po stronie północnej - szer. 2,5 m).

W ramach prac projektowych przewiduje się całkowitą przebudowę skrzyżowania ulica Obrońców Wybrzeża – Kaczyńskiego – Czarny Dwór. W korytarzu istniejącego wlotu Czarnego Dworu zlokalizowane zostanie torowisko, przez co obie jezdnie wlotu przesunięte zostaną na południe i zbliżone do siebie. Funkcjonalnie układ drogowy zbliżony będzie do istniejącego, skorygowane będzie położenie przystanków autobusowych w ciągu ul. Kaczyńskiego. Zostaną one zbliżone do tarczy skrzyżowania i przystanków tramwajowych, umożliwiając łatwiejsze i szybsze przesiadki między różnymi rodzajami środków komunikacji.

Na odcinku Czarny Dwór (Kaczyńskiego – Jana Pawła II) zaprojektowano torowisko tramwajowe po stronie północno-wschodniej jezdni. Po zewnętrznych stronach układu drogowo-torowego zaprojektowano ścieżki rowerowe oraz chodniki.

Na długości odcinka zaprojektowano nieliczne zjazdy oraz skrzyżowanie wyposażone w dodatkowy pas do skrętu w lewo. Przy skrzyżowaniu zaprojektowano (nieco przesunięte w stosunku do istniejącego) przejście dla pieszych oraz przejazd rowerowy – jest to ważne przejście łączące się z alejką na teren Parku Reagana. Jezdnia na całym odcinku (z wyjątkiem obszaru wlotów na skrajne skrzyżowania) przebudowana zostanie do parametrów istniejącego przekroju, tj. układu 1x2. Odpowiada to sytuacji istniejącej, przez co warunki ruchu pojazdów indywidualnych pozostaną na zbliżonym do dzisiejszego poziomie, tj. występującymi w okresie szczytów zatorami. Wzdłuż jezdni i torów zaprojektowano szerokie pasy zieleni, z przeznaczeniem na odwodnienie i zieleni wysoką. Dodatkowe pasy zieleni zaprojektowano przy chodnikach/ścieżkach rowerowych.

Założenia i parametry układu drogowego:

- droga klasy Z – Zbiorcza,



- prędkość projektowa $V_p=40$ km/h,
- droga jednojezdniowa dwupasowa – 1x2,
- szerokość pasów ruchu: 3 m,
- spadek poprzeczny jezdni daszkowy (1x2): 2%,
- pasy tramwajowo-autobusowe (PAT) po stronie północno-wschodniej
- obustronne chodniki o szer. 2 m (północ), 3m (południe),
- obustronne DDR o szer. minimum 2,5 m.

Ulica Czarny Dwór (Jana Pawła II - Hallera), założenia i parametry układu drogowego:

- droga klasy Z – Zbiorcza,
- prędkość projektowa $V_p=40$ km/h,
- droga dwujezdniowa dwupasowa – 2x2,
- szerokość pasów ruchu: 3 m,
- spadek poprzeczny jezdni daszkowy (1x2): 2%,
- pasy tramwajowo-autobusowe (PAT) po stronie północno-wschodniej,
- obustronne chodniki o szer. minimum 3 m,
- obustronne ścieżki rowerowe o szer. minimum 2,5 m.

Układ funkcjonalny skrzyżowania Czarny Dwór – Jana Pawła II w zakresie komunikacji drogowej zbliżony będzie do obecnej sytuacji. Projekt zakłada rozbudowę układu pasów na wlotach ulicy Czarny Dwór, dodane zostało też przejście dla pieszych z przejazdem rowerowym na wlocie wschodnim. Skrzyżowanie sterowane będzie sygnalizacją świetlną. Po północnej stronie układu drogowego zlokalizowane są PAT, na które/z których mamy zaprojektowane zjazdy dla autobusów jadących do/z kierunku ulicy Jana Pawła II. Na PAT zlokalizowano dodatkowe pasy do skrętów dla autobusów, by nie dochodziło do blokowania tramwajów jadących na wprost przez skręcające autobusy. Przy skrzyżowaniu, na wylotach zaprojektowano przystanki tramwajowo-autobusowe. Skrzyżowanie łączy się z placem oraz parkingiem dla odwiedzających Park Reagana. W okresie wakacyjnym infrastruktura jest mocno obciążona ruchem pieszych, rowerzystów i kierowców.

Torowisko tramwajowe na tym odcinku kontynuowane jest po stronie północno-wschodniej. Przystanki zaprojektowane zostały w pobliżu skrajnych skrzyżowań. Przekrój drogowy jest rozbudowany do układu 2x2. Także na tym odcinku, wzdłuż jezdni i torów, zaprojektowano szerokie pasy zieleni, z przeznaczeniem na odwodnienie i zieleni wysoką. Dodatkowe, wąskie pasy zieleni zaprojektowano przy chodnikach/ścieżkach rowerowych.

Projekt zakłada przebudowę skrzyżowania Czarny Dwór – Hallera – Płazyńskiego z wyspą centralną w zakresie umożliwiającym budowę dodatkowego połączenia tramwajowego. W związku z tym przebudowane zostaną wloty zachodni oraz północny. W całości przebudowany zostanie układ torowy, rozbudowany o dodatkowe tory do skrętów. W obrębie skrzyżowania znajdą się zjazdy dla autobusów z/na PAT. W obrębie skrzyżowania powstaną też nowe przystanki tramwajowo-autobusowe, a lokalizacja istniejących zostanie skorygowana. Projekt



wlotu północnego ulicy Hallera łączy się z sąsiednim projektem przebudowy dalszego odcinka ulicy Hallera. Wyspa centralna skrzyżowania pozostanie w obecnym kształcie, a nawierzchnie drogowe przebudowane zostaną w związku z koniecznością dostosowania wysokościowej jezdni do budowanych torów.

Wody opadowe i roztopowe z obszaru inwestycji zostaną odprowadzone do ogrodów deszczowych (szczelnych) oraz do istniejącej kanalizacji deszczowej. Odprowadzenie wody opadowej i roztopowej do kanalizacji deszczowej, zostanie zapewnione na odcinkach projektowanego układu drogowo - torowego, gdzie nie ma możliwości odprowadzenia wód do ogrodów deszczowych.

W ramach inwestycji zaplanowano również przebudowę istniejącego systemu kanalizacji deszczowej, będącej w kolizji z projektowanym układem drogowo - torowym oraz budowę przyłącza kanalizacji deszczowej z budynku podstawy trakcyjnej.

Wody opadowe i roztopowe spływające z części pasa drogowego zostaną ujęte poprzez studzienki wpustowe do projektowanej kanalizacji deszczowej, a następnie skierowane do istniejących kanałów. Planuje się budowę kanalizacji deszczowej w zakresie średnic/wymiarów od DN3050x1650 do DN300, budowę przykanalików w zakresie średnic od DN250 do DN100 oraz przebudowę istniejących kanałów w zakresie średnic od 3050 x 1650 mm do DN100.

W ciągu projektowanej kanalizacji deszczowej DN1400 planowana jest budowa konstrukcji syfonu o średnicy DN1200 (2 rury równoległe) wraz z komorami technicznymi. W celu ochrony konstrukcji syfonu oraz poprawy parametrów odprowadzanych wód opadowych i roztopowych w ciągu projektowanej kanalizacji deszczowej planowana jest budowa układu podczyszczającego (separator zintegrowany z osadnikiem).

Planuje się podczyszczanie wód opadowych i roztopowych w miejscu ich powstania. Pierwszy etap podczyszczania wód opadowych i roztopowych stanowić będą wszystkie studzienki wpustowe, z osadnikami o głębokości 0,95 m oraz studzienki rewizyjne z osadnikami o głębokości 0,5 m. Również właściwa eksploatacja nawierzchni drogowych i ich okresowe czyszczenie z zanieczyszczeń piaskiem i pyłem wpłynąć będzie na poprawę jakości odprowadzanych wód opadowych i roztopowych. Dodatkowo wszystkie dopływy kierujące wody opadowe i roztopowe do kolektora „Kołobrzaska” zostaną wyposażone w osadnik zawiesziny mineralnej i separator substancji ropopochodnych.

Wody opadowe i roztopowe spływające powierzchniowo z pasa drogowego zostaną skierowane do szczelnych ogrodów deszczowych. Ogrody deszczowe będą pełniły funkcję retencyjno - odparowującą. Ogrody deszczowe zostaną obsiane roślinnością hydrofitową (gatunki rodzime), która będzie pełniła dodatkowo funkcję bioretencyjną oraz wspomagała odparowanie wód za pomocą transpiracji (parowanie wody z nadziemnych części roślin). Roślinność dzięki wykorzystaniu fitoremediacji (zdolność



usuwania przez rośliny zanieczyszczeń), będzie wspomagała procesy przechwytywania i zatrzymywania substancji zanieczyszczających w kłęczach i korzeniach. Ogrody deszczowe zostaną wyposażone w studzienki przelewowe z zamontowanym wpustem kopułowym (przelew awaryjny), umożliwiające przelew wody nadmiarowej do kanalizacji deszczowej.

Wody opadowe i roztopowe z torowiska należy ująć poprzez odwodnienie liniowe (odwodnienie linowe prefabrykowane (system składający się z modułów międzyszynowych, zbierających wodę z torowiska oraz rowków szyn) wyposażone w studzienkę osadnikową. Wody należy skierować poprzez przykanaliki o średnicy dn200 do systemu kanalizacji deszczowej.

Wody opadowe i roztopowe z torowiska należy ująć poprzez drenaż o średnicy dn160, usytuowany w konstrukcji torowiska. W ciągu rur drenażowych należy zamontować studzienki inspekcyjne o średnicy dn425, umożliwiające odprowadzenie wód poprzez przykanaliki o średnicy dn160 mm do systemu kanalizacji deszczowej.

Należy wykonać punktowe odwodnienie rowków szyn składające się z korpusu i rusztu z żeliwa, klasy D400. Odwodnienie punktowe mocowane, za pomocą wiercenia, do korpusu szyny. Wody opadowe i roztopowe z rowków szyn zostaną odprowadzone przykanalikami o średnicy dn110 do systemu kanalizacji deszczowej.

Należy wykonać odwodnienie skrzynek napędu zwrotnic oraz odwodnienie półzwrotnicy za pomocą układu z lokalnym podczyszczeniem. Wody opadowe i roztopowe ze zwrotnic zostaną odprowadzone do studzienki pośredniej o średnicy DN1000, a następnie przykanalikami o średnicy dn110 do projektowanej kanalizacji deszczowej. Studzienka pośrednia z osadnikiem o głębokości 0,5 m, wyposażona będzie w poduszki sorbentowe do separowania substancji olejowych i ropopochodnych. W ciągu rur drenażowych, na załamaniach, należy zamontować studzienki inspekcyjne o średnicy dn425.

Należy wykonać odwodnienie przyrządów wyrównawczych torowiska tramwajowego za pomocą przykanalików o średnicy dn110, odprowadzających wody opadowe i roztopowe do systemu kanalizacji deszczowej. W ciągu rur drenażowych, na załamaniach, należy zamontować studzienki inspekcyjne o średnicy dn425.

Większość sieci kanalizacji deszczowej zostanie wykonana w pasie drogowym. Ok. 50 m sieci zostanie wykonane poza pasem drogowym na działce 43/90 ob. 021 w celu podłączenia się do istniejącej sieci DN800. Sieć jest zlokalizowana na całym terenie inwestycji. Przebudowa obejmuje ul. Chłopską, Obrońców Wybrzeża, Czarny Dwór i al. Gen. J. Hallera. Niecki retencyjne są zlokalizowane wzdłuż całej ulicy Czarny Dwór, Obrońców Wybrzeża oraz na jej skrzyżowaniu z ul. Chłopską.

W zakresie inwestycji zaplanowano rozwiązanie kolizji infrastruktury podziemnej z projektowanym układem drogowym.

W ramach rozwiązania kolizji zaplanowano rozbiórkę i budowę oraz przebudowę



odcinków istniejącej kanalizacji sanitarnej oraz modernizację istniejących studzienek rewizyjnych w celu regulacji wysokościowej. Istniejące kolektory sanitarne w ul. Prezydenta L. Kaczyńskiego zostaną zabezpieczone na skrzyżowaniu trasy planowanego torowiska tramwajowego.

Parametry techniczne kanalizacji sanitarnej:

- budowa kanalizacji sanitarnej grawitacyjnej o średnicy DN150, długość L = ok. 110 m,
- budowa kanalizacji sanitarnej grawitacyjnej o średnicy DN200, długość L = ok. 250 m,
- budowa kanalizacji sanitarnej tłocznej o średnicy DN225, długość L = ok. 60 m.
- budowa kanalizacji sanitarnej grawitacyjnej o średnicy DN250, długość L = ok. 260 m,
- budowa kanalizacji sanitarnej grawitacyjnej o średnicy DN300, długość L = ok. 110 m,
- budowa kanalizacji sanitarnej grawitacyjnej o średnicy DN400, długość L = ok. 150 m,
- budowa kanalizacji sanitarnej grawitacyjnej o średnicy DN800, długość L = ok. 70 m,
- budowa kanalizacji sanitarnej grawitacyjnej o średnicy 0,7x1,05, długość L = ok. 80 m,
- budowa kanalizacji sanitarnej grawitacyjnej o średnicy DN1000, długość L = ok. 150 m,
- budowa studzienek rewizyjnych kanalizacji sanitarnej DN1200 ok. 35 szt.,
- budowa studzienek rewizyjnych kanalizacji sanitarnej DN2000 ok. 3 szt.,
- budowa studzienek rewizyjnych z czyszczakiem kanalizacji sanitarnej DN1500 ok. 1 szt.,
- budowa komór kanalizacji sanitarnej 2000x1500 ok. 7 szt.,
- modernizacja studzienek kanalizacji sanitarnej ok. 40 szt.,
- modernizacja komór kanalizacji sanitarnej ok. 10 szt.,
- rozbiórka istniejącej kanalizacji sanitarnej w zakresie średnic DN150 – DN1000, L = ok. 900 m,
- unieczynnienie istniejącej kanalizacji sanitarnej w zakresie średnic DN150 – DN1000, L = ok. 100 m.

Kanały będą układane w wykopie otwartym oraz metodą bezwykopową.

Projektowana kanalizacja sanitarna zlokalizowana będzie w pasie drogowym pod ciągiem pieszo - jezdnią oraz pod jezdnią, poza lokalnymi przyłączami, które wychodzą poza pas. Realizowana będzie w zasięgu ul. Obrońców Wybrzeża, na jej skrzyżowaniu z ul Chłopską i na działce 33/3 ob. 018 na wysokości działki 31/14 ob. 018.

Łączna długość kanalizacji sanitarnej wyniesie ok. 1240 m.



W ramach rozwiązania kolizji sieci wodociągowej z projektowanym układem drogowym zaplanowano rozbiórkę i budowę oraz przebudowę odcinków istniejących wodociągów oraz montaż i regulację armatury. Przy przejściu projektowanym wodociągiem pod układem drogowo - torowym zostaną zamontowane rury osłonowe.

Parametry techniczne wodociągów:

- przyłącza wodociągowych o średnicy dn63, długość L = ok. 70 m,
- sieć wodociągowa rozdzielcza o średnicy dn75, długość L = ok. 5 m,
- sieć wodociągowa rozdzielcza o średnicy dn110, długość L = ok. 40 m,
- sieć wodociągowa rozdzielcza o średnicy dn160, długość L = ok. 30 m,
- sieć wodociągowa rozdzielcza o średnicy dn225, długość L = ok. 150 m,
- sieć wodociągowa rozdzielcza o średnicy DN80, długość L = ok. 20 m,
- sieć wodociągowa rozdzielcza o średnicy DN100, długość L = ok. 100 m,
- sieć wodociągowa rozdzielcza o średnicy DN150, długość L = ok. 1300 m,
- sieć wodociągowa rozdzielcza o średnicy DN200, długość L = ok. 200 m,
- magistrala wodociągowa o średnicy DN400, długość L = ok. 400 m,
- magistrala wodociągowa o średnicy DN600, długość L = ok. 300 m,
- odwodnienie magistrali wodociągowej o średnicy DN200, PVC SN8, długość L = ok. 20 m,
- rury osłonowe o średnicy 244,5 x 5 mm, długość L = ok. 39 m,
- rury osłonowe o średnicy 323,9 x 5 mm, długość L = ok. 146 m,
- rury osłonowe o średnicy 355,6 x 5 mm, długość L = ok. 20 m,
- rury osłonowe o średnicy 610 x 6,3 mm, długość L = ok. 108 m,
- rury osłonowe o średnicy 813 x 6,3 mm, długość L = ok. 81 m,
- komory wodociągowe z przepustnicami, żelbetowe, 2 kpl.,
- montaż hydrantów p.poż. oraz armatury wodociągowej,
- przebudowa i regulacja istniejącej armatury i urządzeń wodociągowych,
- rozbiórka istniejących wodociągów (w tym wykonanych z azbestocementu) w zakresie średnic DN50 – DN600, długość L = ok 2800 m.

Przewody będą układane w wykopie otwartym oraz metodą bezwykopową.

Projektowane rozwiązania kolizji i armatura sieci wodociągowej będą zlokalizowana w pasie drogowym. Realizowana sieć jest zlokalizowana w ul. Obrońców Wybrzeża oraz na jej skrzyżowaniu z ul. Chłopską. Przebudowa odcinków magistrali odbędzie się na ul. Czarny Dwór na działkach 33/3 ob. 018 (na wysokości działki 31/14 ob. 018) oraz 67/4 ob. 021 (przejście między działkami 17/2 ob. 022 i 62/57 ob. 021).

Łączna długość sieci wodociągowej wyniesie ok. 2535 m.

W ramach rozwiązania kolizji sieci gazowej z projektowanym układem drogowym zaplanowano rozbiórkę i budowę oraz przebudowę odcinków istniejących gazociągów niskiego i średniego ciśnienia oraz montaż i regulację armatury. Przy przejściu projektowanym gazociągiem pod układem drogowo - torowym zostaną



zamontowane rury osłonowe.

Parametry techniczne gazociągów:

- budowa przyłączy gazowych n/c w zakresie średnic do dn63 PE, długość L = ok. 20 m,
- budowa gazociągów n/c o średnicy dn225 PE, długość L = ok. 600 m,
- budowa gazociągów ś/c o średnicy dn225 PE, długość L = ok. 200 m,
- przebudowa i regulacja istniejącej armatury gazowej,
- rozbiórka istniejących gazociągów w zakresie średnic DN50 – DN225, długość L = ok. 2980 m.

Przewody będą układane w wykopie otwartym oraz metodą bezwykopową.

Projektowane rozwiązania kolizji gazociągów będą zlokalizowana w pasie drogowym. Sieć gazowa będzie realizowana w obrębie skrzyżowania ul Obrońców Wybrzeża z ul. Chłopską oraz na granicy działek 29/2 i 95 ob. 021.

W ramach przebudowywanego odcinka Zielonego Bulwaru projektuje się przebudowę linii kablowych nN i SN, wchodzących w kolizję. Pozostałe odcinki po przebudowie ww. linii kablowej, a pozostające w kolizji z proj. układem drogowym podlegają demontażowi. Do przebudowy należy zastosować kable usieciowane 4-żyłowe (kable nN) oraz 1-żyłowe z żyłą powrotną (kable SN). Kable łączyć mufami przelotowymi w technologii termokurczliwej, adekwatnie do przekroju łączonych kabli.

Projektowane kable zabezpieczyć rurami. Stosować rury osłonowe RHDPE Ø110 niebieskie – dla kabli nN, RHDPE Ø160 czerwone – dla kabli SN.

Istniejąca osiedlowa sieć ciepłownicza wysokoparametrowa o ciśnieniu nominalnym 1,6 MPa zostanie przebudowana. Przebudowywaną sieć zaprojektowano w technologii rur preizolowanych z instalacją alarmową impulsową o tym samym ciśnieniu.

Średnice przebudowywanych odcinków sieci ciepłowniczej:

- skrzyżowanie ul. Chłopskiej i Obrońców Wybrzeża od południa - DN200/315 o długości ok. 150 m,
- przejście przez ul. ul. Czarny Dwór w okolicy działki 31/14 obręb 018:
 - DN50/125 o dł. około 110 m,
 - DN40/110 o dł. około 10 m.

Łączna długość osiedlowej sieci ciepłowniczej wyniesie ok. 270 m.

Ponadto w ramach inwestycji przewiduje się budowę sieci oświetlenia drogowego oraz usunięcie kolizji istniejących sieci (oświetlenia drogowego z projektowanym układem drogowym).

Na potrzeby przedsięwzięcia zaprojektowano m.in. sygnalizację świetlną, indukcję detekcji pojazdów, system sterowania i ogrzewania zwoznic. Ponadto w związku z inwestycją przewiduje się budowę obiektów małej architektury (wiaty przystankowe autobusowe i tramwajowe, tablice informacji pasażerskiej, biletomaty, ławki, stacje



MEVO, podpory dla rowerów, kosze na śmieci, poidelka dla ludzi i zwierząt).

Teren inwestycji położony jest w centrum miasta Gdańska, w dzielnicach Przymorze Wielkie, Zaspą-Rozstaje oraz Brzeźno w Gdańsku. Obejmuje obszar bezpośredniego otoczenia ulic Obrońców Wybrzeża, Prezydenta Lecha Kaczyńskiego, Czarny Dwór, fragmentu Alei Jana Pawła II i Alei Generała Józefa Hallera.

Przedsięwzięcie realizowane będzie na działkach: obręb 016: 525; obręb 017: 84/2, 86, 56/3, 62/31, 53/12, 56/8, 53/7, 56/9, 78/2, 62/43, 54, 53/2, 41/74, 53/1, 78/1, 62/24, 83, 53/4, 56/14, 56/15; obręb 018: 33/3, 31/11, 31/13, 31/10, 31/14, 31/12, 34, 35/4; obręb 020: 136/4, 1/3, 136/22, 139/24, 139/11, 134, 139/10, 139/21, 139/7; obręb 021: 1/7, 67/4, 29/2, 26, 6/2, 95, 43/9, 62/49, 2/1, 62/92, 43/8, 93, 30, 62/80, 1/9, 71/4, 94, 62/58, 62/79, 15/19, 62/57, 27, 89, 62/54, 62/56, 15/26, 15/22, 15/2; obręb 022: 39/10, 38/3, 39/2, 39/9, 37/3, 40/1, 17/6, 26/5, 29/6, 17/1, 17/8, 29/5, 29/1, 39/1, 16, 17/2; obręb 033: 57/2, 283/1, 278/3, 279/12, 278/4, 279/13, 284/6, 284/3; obręb 034: 360/7, 360/6, 358/1, 359/3, 357/5, 357/8, 357/4, 358/2, 359/4, 360/8; obręb 043: 9/3, 1184, 9/4; obręb 044: 1/1, 2/1, 2/2, 1/4.

Teren jest mocno przekształcony, częściowo obejmujący infrastrukturę miejską. Obszar inwestycji graniczy od północy, zachodu, południa i wschodu z osiedlem domów wielorodzinnych i obiektami usługowymi, od północnego-wschodu z parkiem nadmorskim im. prezydenta Reagana i Laskiem Brzezińskim, od południowego - wschodu z nieużytkami.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w obszarze miejskim, przekształconym i zagospodarowanym przez człowieka. W bliskim sąsiedztwie do inwestycji na północ od ul. Czarny Dwór znajduje się teren o wysokich walorach krajobrazowych w postaci Parku imienia Ronalda Regana. Teren Parku jest przyległy od strony północnej do plaży. Z części inwestycji położonej na ul. Czarny Dwór poprowadzony jest ciąg pieszo – rowerowy w kierunku plaży. Na południe od danej ulicy oraz wzdłuż ul. Obrońców Wybrzeża występuje wielokondygnacyjna zabudowa wielorodzinna oraz usługowa (w tym dominanta kubaturowa w postaci Galerii Przymorze). Wzdłuż wschodniej części ul. Obrońców Wybrzeża znajduje się charakterystyczna zabudowa wielorodzinna w postaci falowca. Zabudowa ta stanowi istotny element w krajobrazie tej części miasta Gdańsk i stanowi dominantę krajobrazową widoczną w znacznej części inwestycji.

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. Uciążliwość akustyczną, związaną z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia, minimalizować poprzez prowadzenie prac budowlanych w porze dziennej (8:00-18:00), z wyłączeniem okresów budowy, gdzie z technologicznego bądź organizacyjnego punktu widzenia wymagana jest ciągłość prowadzenia prac.
- b. 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.
- c. Opracować i wdrożyć taki plan robót, aby urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu, w pobliżu zabudowań mieszkalnych nie pracowały jednocześnie, a w czasie przerw w pracy, urządzenia i maszyny nie pracowały na tzw. biegu jałowym.
- d. 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. e;
- e. 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.
- f. Prowadzone prace ziemne i budowlane nie mogą naruszyć stateczności znajdujących się w pobliżu obiektów istniejących tj. budynków, dróg, instalacji podziemnych.
- g. W miarę możliwości ograniczyć stosowanie urządzeń wibracyjnych o wysokich częstotliwościach.
- h. 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.
- i. Prace ziemne i budowlane prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia; dopuszcza się prowadzenie prac w ww. okresach po wykluczeniu przez specjalistę ornitologa lęgów ptaków, co należy potwierdzić wpisem do protokołu z nadzoru przyrodniczego.



- 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 wprowadzić:
- nasadzenie drzew – 1250 szt.,
 - nasadzenia krzewów, bylin, trawy ozdobnych – 12000 m²,
 - 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 wygrodzenie 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. Na drzewach nie przeznaczonych do wycinki, na których stwierdzono obecność chronionych gatunków porostów, wykonać na czas prowadzenia robót oznakowania i dodatkowe zabezpieczenia w formie opasek na pniu i siatki ażurowej w celu uniemożliwienia ich uszkodzenia i jednocześnie zapewnienia dostępu światła.
- n. 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.
- o. Materiały sypkie magazynować w miejscu uniemożliwiającym spływy z wodami opadowymi w kierunku cieków naturalnych i rowów melioracyjnych.
- p. Warstwę gleby zdjętą z pasa robót budowlanych, odpowiednio zdeponować, zabezpieczyć i po zakończeniu prac ponownie wykorzystać.
- q. Codziennie przed rozpoczęciem prac przeprowadzać kontrolę wykopów; uwięzione zwierzęta niezwłocznie przenosić poza teren objęty pracami, na właściwe dla nich siedlisko, przenoszenie prowadzić pod nadzorem przyrodnika oraz w przypadku płazów przy użyciu rękawiczek ochronnych; używany do tego sprzęt dezynfekować.
- r. W miarę możliwości ograniczyć prędkość i tonaż pojazdów ciężkich dostarczających materiały budowlane.
- s. 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.
- t. 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.
- u. Materiały budowlane dostarczać partiami, których wielkość jest niezbędna do prowadzenia robót budowlanych, w miarę możliwości unikać długotrwałego magazynowania materiałów.
- v. 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.



- w. Zastosować szczelne nawierzchnie komunikacyjne, zapobiegające przenikaniu zanieczyszczeń do gruntu.
- x. Prace budowlane prowadzić z zachowaniem ostrożności, w celu zapobiegania przedostawaniu się zanieczyszczeń do wód podziemnych, powierzchniowych i gleby.
- y. Unikać pozostawiania niezasypanych wykopów, które mogłyby się stać tymczasowymi zbiornikami retencyjnymi spływających wód opadowych.
- z. 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.
- aa. Wykorzystywać nowoczesny, sprawny technicznie sprzęt, w celu minimalizacji ryzyka zaistnienia awarii i potencjalnego przedostania się do środowiska jakichkolwiek zanieczyszczeń.
- bb. Stosować nowoczesny i sprawny technicznie sprzęt o jak najniższych parametrach emisji zanieczyszczeń i hałasu.
- cc. Stosować nowoczesne maszyny i wyposażone w elementy zmniejszające emisję hałasu do środowiska (tj. wytłumienia silników, wyrzutów spalin) spełniających obowiązujące przepisy w zakresie emisji hałasu.
- dd. 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.
- ee. 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.
- ff. Prowadzić roboty przy pomocy odpowiednio przeszkolonych i zapoznanych z zagrożeniami pracowników, przy użyciu odpowiedniego sprzętu i urządzeń dobrej jakości, prawidłowo eksploatowanych i konserwowanych.
- gg. Naprawy sprzętu budowlanego nie mogą być wykonywane na terenie budowy.
- hh. 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.
- ii. Plac budowy wyposażać w przenośne sanitariaty, w których ścieki bytowe będą gromadzone w szczelnym zbiorniku bezodpływowym, regularnie opróżnianym przez uprawniony podmiot.
- jj. 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.
- kk. Po zakończeniu realizacji inwestycji uporządkować przyległy teren i przywrócić go do stanu umożliwiającego jego użytkowanie.

Etap eksploatacji przedsięwzięcia

- a. Utrzymywać w odpowiednim stanie technicznym urządzenia infrastrukturalne odpowiedzialne za sprawne i ciche funkcjonowanie sieci (np. rozjazdów czy smarownic).
- b. Zapewnić systematyczną konserwację mechanicznych elementów układu torowego (rozjazdy, smarownice) w celu zapobieżenia niekontrolowanym wyciekom smarów i olejów.
- c. Zapewnić cykliczne szlifowanie szyn, by nie doprowadzić do powstawania falistości szyn.
- d. Dbać o stan techniczny taboru przewozowego oraz maszyn i pojazdów utrzymaniowo–remontowych poprzez przeprowadzanie okresowych przeglądów wraz z konserwacją.
- e. Zapewniać sprawność funkcjonowania systemu odwadniania torowiska, jezdni i chodników, tj. utrzymywać drożności drenażu, studzienek i innych urządzeń kanalizacyjnych; dokonywać systematycznych przeglądów urządzeń odwadniających.
- f. Prowadzić racjonalną gospodarkę utrzymaniową, systematyczne sprzątanie nawierzchni torowej, jezdni i chodników, oraz przeciwdziałać nadmiernemu wykorzystaniu środków zimowego utrzymania.
- g. 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. Przewidzieć wymianę istniejącego, zużytego torowiska wraz z szynami tramwajowymi oraz wymianę zużytej nawierzchni jezdni.
- c. Przewidzieć zastosowanie nawierzchni drogowej zmniejszającej emisję hałasu do środowiska, tzw. „cicha nawierzchnia –SMA 8 na całej długości inwestycji.
- d. W projekcie uwzględnić zainstalowanie smarownic szynowych, co stanowi środek minimalizujący wpływ oddziaływania akustycznego na budynki sąsiadujące z planowaną inwestycją.
- e. Na wybranych fragmentach inwestycji przewidzieć zielone torowiska.
- f. Przewidzieć zastosowanie systemu Rheda City, czyli prefabrykowanych podpór szynowych w postaci dwóch bloków podszynowych połączonych kratownicami prefabrykowanymi, w których znajduje się przytwierdzenie szynowe dostosowane do przyjętego profilu szyn.
- g. W celu zmniejszenia hałasu skumulowanego w miejscach, w których wystąpią przewidywane przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, zaplanować dodatkowe nasadzenia zieleni. W miejscach, w których istnieje taka możliwość, zaprojektować zieleni izolacyjną w postaci wysokich krzewów, bądź wysokich drzew.
- h. 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.
- i. 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. 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 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 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 analizę oddziaływania akustycznego związanego z funkcjonowaniem przedmiotowego przedsięwzięcia. Na potrzeby analizy porealizacyjnej wykonać pomiary dopuszczalnego poziomu hałasu w następujących punktach pomiarowych:

Numer receptora	adres	adres
22	ul. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego	226101_1.0018.34
23	ul. Czarny Dwór, Sea Park budynek A	226101_1.0018.31/13
24	ul. Czarny Dwór, Sea Park budynek B i C	226101_1.0018.31/14
25	ul. Czarny Dwór 10	226101_1.0021.94
26	ul. Czarny Dwór 14B	226101_1.0021.62/80
28	ul. Czarny Dwór 16A	226101_1.0021.62/58
30	ul. Czarny Dwór 18	226101_1.0021.62/57
35	ul. Śląska 41	226101_1.0020.139/2

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 drzew – 1250 szt.,
- nasadzenie krzewów, bylin, traw ozdobnych – 12000 m²,
- 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 polegająca na wykonaniu nasadzeń zastępczych należy wykonać wczesną wiosną (przed rozpoczęciem okresu wegetacyjnego) lub jesienią w sposób zapewniający przetrwanie nasadzonych drzew i krzewów, 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 w zakresie dopuszczalnych poziomów hałasu 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 1 lipca 2024 r. (wpływ 04.07.2024 r., wpływ uzup. 06.09.2024 r., 21.03.2025 r., 30.06.2025 r.) Prezydent Miasta Gdańska reprezentowany przez Dyрекcję Rozbudowy Miasta Gdańska działającą przez pełnomocnika wystąpił z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji pn.: „**Budowa Drogi Zielonej – Zielonego Bulwaru Odcinek I: od al. Generała Hallera do ul. Obrońców Wybrzeża oraz trasy tramwajowej na odcinku od al. Generała Hallera do ul. Chłopskiej poprzez ulicę Obrońców Wybrzeża**”.

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 WEiE-I.6220.II.128p1.2024.AN z dnia 31 lipca 2024 r. wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia wniosku. W dniu 6 września 2024 r. do tut. organu wpłynęło uzupełnienie wniosku.

Pismem z dnia 16 października 2024 r. (wpływ: 17.10.2024 r.) Wnioskodawca poinformował o procedowanych zmianach w projekcie inwestycji i złożeniu aktualizacji wniosku do dnia 30 listopada 2024 r. Następnie pismem z dnia 29 listopada 2024 r. (wpływ 04.12.2024 r.) Wnioskodawca poinformował o planowanym terminie złożenia aktualizacji wniosku do dnia 31 stycznia 2025 r.



W dniu 3 lutego 2025 r. do tut. organu wpłynął wniosek o zawieszenie postępowania w przedmiotowej sprawie z uwagi na zmiany wprowadzane w projekcie przedsięwzięcia.

W odpowiedzi na powyższe tut. organ postanowieniem nr WEiE-I.6220.II.128Ps.2024.AN-EI z dnia 10 lutego 2025 r. zawiesił przedmiotowe postępowanie.

Dnia 21 marca 2025 r. do tut. organu wpłynął wniosek o podjęcie zawieszonego postępowania. Z uwagi na powyższe tut. organ postanowieniem WEiE-I.6220.II.128Ps₂.2024.AN-EI z dnia 18 kwietnia 2025 r. podjął zawieszone postępowanie.

Pismem nr WEiE-I.6220.II.128p₂.2024.AN-EI z dnia 18 kwietnia 2025 r. tut. organ wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia wniosku w trybie art. 50 KPA.

W dniu 28 maja 2025 r. do tut. organu wpłynęło pismo o przedłużenie terminu na wniesienie uzupełnień do dnia 30 czerwca 2025 r.

Pismem nr WEiE-I.6220.II.128p₃.2024.AN-EI z dnia 2 czerwca 2025 r. wraził zgodę na przedłużenie terminu na wniesienie uzupełnień do dnia 30 czerwca 2025 r.

W dniu 30 czerwca 2025 r. do tut. organu wpłynęło stosowne uzupełnienie wniosku.

W związku z powyższym, tut. organ obwieszczeniem z dnia 14 lipca 2025 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.

W dniu 18 sierpnia 2025 r. do tut. organu wpłynął wniosek (wiadomość e-mail) od Pana J.D. o udostępnienie dokumentacji w sprawie. W odpowiedzi na powyższy wniosek tut. organ w dniu 19 sierpnia 2025 r. za pośrednictwem platformy WeTransfer udostępnił dokumentację zainteresowanemu.

W dniu 25 sierpnia 2025 r. wpłynął wniosek Spółdzielni Mieszkaniowej „Przymorze” o udostępnienie dokumentacji w sprawie. W odpowiedzi na powyższy wniosek tut. organ w dniu 26 sierpnia 2025 r. za pośrednictwem platformy WeTransfer udostępnił dokumentację Spółdzielni.

W dniu 25 września 2025 r. do tut. organu wpłynął wniosek pana A.D. o udostępnienie dokumentacji w sprawie. W odpowiedzi na powyższy wniosek tut. organ w dniu 25 września 2025 r. udostępnił panu A.D. Plan Zagospodarowania Terenu przedsięwzięcia oraz wskazał link do bazy ocen oddziaływania na środowisko



na stronie Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, w której zamieszczone zostały dokumenty dotyczące przedmiotowego postępowania.

Do tut. organu nie wpłynęły uwagi i wnioski dotyczące realizacji przedmiotowego przedsięwzięcie od stron postępowania.

Planowane przedsięwzięcie pn.: **„Budowa Drogi Zielonej – Zielonego Bulwaru Odcinek I: od al. Generała Hallera do ul. Obrońców Wybrzeża oraz trasy tramwajowej na odcinku od al. Generała Hallera do ul. Chłopskiej poprzez ulicę Obrońców Wybrzeża”** zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019 r. poz. 1893 z późn. zm.) zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko jako:

§ 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 – 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 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. 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”;

§ 3 ust. 1 pkt 81 – „sieci kanalizacyjne o całkowitej długości przedsięwzięcia nie mniejszej niż 1 km, z wyłączeniem:



- a) przebudowy tych sieci metodą bezwykopową,
- b) sieci kanalizacji deszczowej zlokalizowanych w pasie drogowym i obszarze kolejowym,
- c) przyłączy do budynków”.

Stosownie do treści art. 59 ust.1 pkt 2 ustawy OOŚ 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 pismami nr WEiE-I.6220.II.128R₁.2024.AN-EI, WEiE-I.6220.II.128R₂.2024.AN-EI i WEiE-I.6220.II.128R₃.2024.AN-EI z dnia 14 lipca 2025 r. wystąpił odpowiednio do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (RDOŚ) w Gdańsku, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Gdańsku (PPIS) oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego „Wody Polskie” Zarządu Zlewni w Gdańsku (WP ZZ), o opinie co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

WP ZZ pismem z dnia 30 lipca 2025 r. nr GG.ZZŚ.4901.313.1.2025.KK nie stwierdziły potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.

PPIS nie zajął stanowiska w ustawowym terminie co zgodnie z treścią art. 78 ust. 4 ustawy ooś traktuje się jako brak zastrzeżeń.

RDOŚ pismem nr RDOŚ-Gd-WOO.4220.461.2025.MR.1 z dnia 31 lipca 2025 r. poinformował, że zajmie stanowisko w sprawie do dnia 29 sierpnia 2025 r. Następnie, RDOŚ postanowieniem z dnia 1 września 2025 r. nr RDOŚ-Gd-WOO.4220.461.2025.MR.2 **uzgodnił konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.** Zgodnie z art. 64 ust. 1d ustawy OOŚ „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. 2026 r. poz. 670 z późn. zm.), 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."

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 – 23 września 2025 r.]:

- Planowane przedsięwzięcie: „Budowa Drogi Zielonej – Zielonego Bulwaru Odcinek I: od al. Generała Hallera do ul. Obrońców Wybrzeża oraz trasy tramwajowej na odcinku od al. Generała Hallera do ul. Chłopskiej poprzez ulicę Obrońców Wybrzeża” zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019 r., poz. 1839 z późn. zm.) kwalifikowane jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko jako:
 - § 3 ust. 1 pkt 63 ww. rozporządzenia tj. „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 ww. rozporządzenia tj. 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:
 - o § 3 ust. 1 pkt 63 ww. rozporządzenia tj. „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. 1 pkt 62 ww. rozporządzenia tj. „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”,
 - § 3 ust. 1 pkt 71 ww. rozporządzenia tj. „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”,
 - § 3 ust. 1 pkt 81 ww. rozporządzenia tj. „sieci kanalizacyjne o całkowitej długości przedsięwzięcia nie mniejszej niż 1 km, z wyłączeniem:
 - a) przebudowy tych sieci metodą bezwykopową,
 - b) sieci kanalizacji deszczowej zlokalizowanych w pasie drogowym i obszarze kolejowym,
 - c) przyłączy do budynków”.

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.
- Inwestycja planowana jest na terenie działek nr:
Obręb 016: 525; obręb 017: 84/2, 86, 56/3, 62/31, 53/12, 56/8, 53/7, 56/9, 78/2, 62/43, 54, 53/2, 41/74, 53/1, 78/1, 62/24, 83, 53/4, 56/14, 56/15; obręb 018: 33/3, 31/11, 31/13, 31/10, 31/14, 31/12, 34, 35/4; obręb 020: 136/4, 1/3, 136/22, 139/24, 139/11, 134, 139/10, 139/21, 139/7; obręb 021: 1/7, 67/4, 29/2, 26, 6/2, 95, 43/9, 62/49, 2/1, 62/92, 43/8, 93, 30, 62/80, 1/9, 71/4, 94, 62/58, 62/79, 15/19, 62/57, 27, 89, 62/54, 62/56, 15/26, 15/22, 15/2; obręb 022: 39/10, 38/3, 39/2, 39/9, 37/3, 40/1, 17/6, 26/5, 29/6, 17/1, 17/8, 29/5, 29/1, 39/1, 16, 17/2; obręb 033: 57/2, 283/1, 278/3, 279/12, 278/4, 279/13, 284/6, 284/3; obręb 034: 360/7, 360/6, 358/1, 359/3, 357/5, 357/8, 357/4, 358/2, 359/4, 360/8; obręb 043: 9/3, 1184, 9/4; obręb 044: 1/1, 2/1, 2/2, 1/4.
- Inwestycja rozpoczyna się na skrzyżowaniu ul. Chłopskiej z ul. Obrońców Wybrzeża i ul. Bora-Komorowskiego i biegnie ul. Obrońców Wybrzeża i ul. Czarny Dwór do skrzyżowania z Aleją Generała Hallera.
- Teren inwestycji położony jest w centrum miasta Gdańska, w dzielnicach Przymorze



Wielkie, Zaspą-Rozstaje oraz Brzeźno w Gdańsku. Obejmuje obszar bezpośredniego otoczenia ulic Obrońców Wybrzeża, Prezydenta Lecha Kaczyńskiego, Czarny Dwór, fragmentu Alei Jana Pawła II i Alei Generała Józefa Hallera. Obszar ten jest mocno przekształcony, częściowo obejmujący infrastrukturę miejską. Teren inwestycji graniczy od północy, zachodu, południa i wschodu z osiedlem domów wielorodzinnych i obiektami usługowymi, od północnego-wschodu z Parkiem Nadmorskim im. Ronalda Reagana i Parkiem Brzeźnieński im. J. J. Haffnera, od południowego - wschodu z nieużytkami.

- Teren objęty inwentaryzacją zajmują głównie zbiorowiska związane z aglomeracją miejską. Silna presja antropogeniczna, zachodzące od dawna różnego typu zmiany w występujących tu siedliskach doprowadziły do ukształtowania na większości terenów układów kształtowanych przez człowieka, m.in. koszone zieleńce, pasy zieleni w obrębie pasa drogowego, trawniki i rabaty przy osiedlach mieszkalnych, nasadzenia drzew i krzewów ozdobnych. W miejscach mniej lub bardziej zagospodarowanych przez człowieka, najliczniej występują gatunki ruderalne i takie o szerokim spektrum ekologicznym.

Na terenie objętym zakresem opracowania po przeprowadzonej inwentaryzacji dendrologicznej zidentyfikowano 55 gatunków i odmian drzew m. in. dąb szypułkowy, lipa drobnolistna, sosna pospolita, brzoza brodawkowata, wiśnia osobliwa '*Umbraculifera*' jarząb szwedzki i pospolity. W obrębie pasa drogowego występują nasadzenia szpalerowe jako nasadzenia szpalerowe wzdłuż pasa drogowego ul. Obrońców Wybrzeża, ul. Czarny Dwór, Al. Hallera. Wzdłuż ul. Czarny Dwór poza pasem drogowym występują tereny zalesione znajdujące się poza zarządem Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasów Państwowych w tym obszar parku Regana. Wśród zinwentaryzowanej roślinności niskiej rozpoznano 69 gatunków i odmian krzewów m. in. tawuła, róża, forsycja, śnieguliczka, kosodrzewina, pęcherznica kalinolistna, jaśminowiec wonny, berberys, irga, żywotnik oraz 8 gatunków bylin i traw ozdobnych m. in. miskant chiński, kostrzewa, rdestowiec, bergenia, wydmuchrzyca.

W ramach realizacji inwestycji w procesie przygotowawczym planuje się: wycinkę zieleni kolidującej z przedsięwzięciem, w ilości: około 760 szt. drzew, około 16 szt. karpin, około 5770 m² krzewów, około 570 m² podrostu drzew.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza granicami obszarów Natura 2000. Najbliżej położone obszary sieci Natura 2000 to zlokalizowane w odległości:

- ok. 0,9 km na północny wschód Zatoka Pucka PLB220005,
- ok. 2,2 km na zachód Bunkier w Oliwie PLH220055,
- ok. 3,4 km na wschód Twierdza Wisłoujście PLH220030.

W opinii RDOŚ planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na ww. obszary Natura 2000. Z uwagi na usytuowanie przedsięwzięcia oraz jego charakter i zakres planowanej inwestycji nie spowoduje ona utraty powierzchni,



ani fragmentacji siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt chronionych w granicach ww. obszarów Natura 2000. Lokalizacja przedsięwzięcia wyklucza również jego wpływ na warunki ekologiczne ostoi. Tym samym nie pogorszy stanu ochrony siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków chronionych w granicach ww. obszarów Natura 2000, nie zaburzy integralności poszczególnych obszarów Natura 2000, ani sieci Natura 2000 jako całości. Inwestycja nie wpłynie na realizację celów działań ochronnych oraz tymczasowych celów ochrony. Dlatego też nie jest konieczne przeprowadzenie oceny w trybie art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG.

RDOŚ w postanowieniu podkreślił, że gatunki ptaków nie będące przedmiotem ochrony dla danego obszaru Natura 2000, podlegają ochronie gatunkowej zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2016 r. poz. 2183).

Inne najbliższe położone obszary chronione, objęte ochroną na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz. U. z 2024 r., poz. 1478 ze zm.) to zlokalizowane w odległości:

- ok. 1,8 km na zachód Trójmiejski Park Krajobrazowy,
- ok. 1,9 km na południowy zachód użytek ekologiczny „Ropuszy Staw przy Dworze III”,
- ok. 3,3 km na północny zachód rezerwat przyrody Zajęcie Wzgórze,
- ok. 3,5 km na południowy zachód zespół przyrodniczo-krajobrazowy Dolina Potoków Strzyża i Jasień,
- ok. 4,2 km na zachód rezerwat przyrody Źródłiska w Dolinie Ewy,
- ok. 4,4 km na południowy zachód rezerwat przyrody Wąwóz Huzarów.

W ocenie RDOŚ z uwagi na położenie poza granicami pozostałych obszarów chronionych objętych ochroną na podstawie przepisów ustawy o ochronie przyrody oraz przy uwzględnieniu charakteru i skali inwestycji, przedsięwzięcie nie narusza przepisów w tym zakresie.

Przedsięwzięcie położone jest poza granicami korytarzy ekologicznych. Najbliższy korytarz ekologiczny znajduje się w odległości ok. 14,6 km na północny zachód od planowanej inwestycji - Lasy Trójmiejskie południowy KPn-20E.

- W rejonie projektowanego przedsięwzięcia znajdują się tereny, które podlegają ochronie akustycznej. Po obu stronach projektowanej drogi zlokalizowane są następujące tereny kwalifikowane w zakresie ochrony przed hałasem: tereny mieszkaniowo-usługowe, tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego oraz tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży. Jak wynika z przeprowadzonej analizy akustycznej, wykonanej na potrzeby Karty informacyjnej przedsięwzięcia, przekroczenia hałasu skumulowanego dla tramwajów i pojazdów odnotowane dla stanu projektowanego na 2029 rok będą wyższe niż w stanie istniejącym na części projektowanej inwestycji. W stanie projektowanym na rok 2029



przekroczenia poziomu hałasu występują głównie na ul. Czarny Dwór oraz w okolicach skrzyżowania ul. Bora-Komorowskiego z ul. Obrońców Wybrzeża. W stanie istniejącym również występują w tym obszarze przekroczenia hałasu, jednak wskutek wprowadzenia nowego źródła hałasu w postaci tramwaju na ul. Czarny Dwór oraz w części ul. Obrońców Wybrzeża przekroczenia te będą miejscowo wyższe.

Wartości przekroczeń skumulowanego hałasu układu drogowego i linii tramwajowej dla roku oddania inwestycji do użytku 2029 miejscowo wynoszą 5,8 dB w ciągu dnia oraz 6,2 dB w ciągu nocy i dotyczą projektowanego budynku Sea Park A przy ul. Czarny Dwór (receptor nr 23). Dla danego receptora w porównaniu ze stanem istniejącym różnica w hałasie nie wyniesie więcej niż 0,4 dB w dzień i 0,6 dB więcej w nocy.

W dłuższej perspektywie liczba samochodów na obszarze inwestycji będzie wzrastać, co przyczyni się do wzrostu hałasu w części inwestycji. Różnica między stanem z roku oddania inwestycji, a 10 lat po zrealizowaniu inwestycji będzie jednak nieznaczna, a na dużej części obszaru nie przekroczy około 0,5 dB.

- Planowane przedsięwzięcie spowoduje uciążliwości na etapie wykonywania prac budowlanych (emisja hałasu, krótkookresowe zwiększenie zapylenia i emisji spalin, powstanie odpadów).
- Zgodnie z „Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły” przyjętym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. (Dz.U. 2023 r. poz. 300), planowane przedsięwzięcie znajduje się w regionie wodnym Dolnej Wisły, na obszarze:
 - Zlewni jednolitej części wód powierzchniowych rzecznych o kodzie PLRW200014489 i nazwie Martwa Wisła. Stanowi ona silnie zmienioną część wód o złym stanie 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 na cieku głównym; dobry stan chemiczny. Dla JCWP nie zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej.
 - Zlewni jednolitej części wód powierzchniowych przejściowych o kodzie TWRW20004WB6 i nazwie Zatoka Gdańska Wewnętrzna. Stanowi ona naturalną część wód o złym stanie wód. Ocena stanu na podstawie oceny stanu GIOŚ 2014-2019 i oceny eksperckiej (wg klasyfikacji obowiązującej od 1 stycznia 2022 r.): słaby stan ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego. Zlewnia jest monitorowana. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego zagrożona. Cel środowiskowy dla JCWP: umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [chlorofil, Indeks B, ESMIz, Indeks SI]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [Benzo(g,h,i)perylen (w)]



poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Dla JCWP 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 2024, poz. 1478 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. Przedmiotowa inwestycja nie znajduje się w obrębie obszarów objętych formami ochrony przyrody.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami wodno-błotnymi i siedliskami łągowymi, w oddaleniu od obszarów objętych strefą ochrony bezpośredniej i pośredniej ujęć wód, obszarów ochronnych zbiorników wód lądowych. 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 nie 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 2025, poz. 960). Teren inwestycji znajduje się częściowo (fragmentarycznie) w granicach Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 111 Subniecka Gdańska oraz 112 Żuławy Gdańskie.

Zgodnie ze stanowiskiem PGW WP ZZ, 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, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych, określonych dla nich w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły”, przyjętym Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. (Dz.U. 2023 r. poz. 300).

- 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 rodzaj, skalę i charakter przedsięwzięcia oraz rodzaj i skalę możliwego oddziaływania na elementy środowiska, zarówno na etapie realizacji przedsięwzięcia jak i jego funkcjonowania, prognozowane przekroczenia hałasu, w szczególności skumulowanego hałasu układu drogowego i linii tramwajowej, usytuowanie przedsięwzięcia w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej i potencjalny wzrost uciążliwości dla mieszkańców terenów sąsiednich, wynikający z realizacji inwestycji, a także przyjmując stanowisko Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 1 września 2025 r. nr RDOŚ-Gd-WOO.4220.461.2025.MR.2 o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz po zapoznaniu się z opinią Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 30 lipca 2025 r. nr GD.ZZŚ.4901.313.1.2025.KK tut. organ postanowieniem z dnia 23 września 2025 r. nr WEiE-I.6220.II.128Ps.2024.AN-EI 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.128Ps2.2024.AN-EI z dnia 23 września 2025 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 23 września 2025 r. (obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń i stronie internetowej Urzędu Miasta Gdańska oraz w pobliżu miejsca realizacji przedsięwzięcia).

W dniu 25 września 2025 r. do tut. organu wpłynęło zażalenie Pana A.D. na postanowienie nr WEiE-I.6220.II.128Ps.2024.AN-EI z dnia 23 września 2025 r. stwierdzające obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.

Pismem nr WEiE-I.6220.II.128p₆.2024.AN-EI z dnia 2 października 2025 r. tut. organ wezwał Pana A.D. do uzupełnienia złożonego pisma. W odpowiedzi na powyższe w dniu 5 października 2025 r. do tut. organu wpłynęło pismo Pana A.D.

Tut. organ pismem nr WEiE-I.6220.II.128p₇.2024.AN-EI z dnia 22 października 2025 r. przekazał sprawę do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Gdańsku.



Pismem sygn. akt SKO Gd/4773/25 SKO w Gdańsku wezwało do nadesłania całości oryginalnych akt sprawy. W odpowiedzi na powyższe tut. organ pismem nr WEiE-I.6220.II.128p₉.2024.AN-EI z dnia 20 listopada 2025 r. przekazał dokumenty do SKO w Gdańsku.

W dniu 2 grudnia 2025 r. do tut. organu wpłynęło pismo Pana A.D. Tut. organ pismem nr WEiE-I.6220.II.128p₁₀.2024.AN-EI z dnia 17 grudnia 2025 r. przekazał ww. pismo do SKO w Gdańsku.

Pismem sygn. akt SKO Gd/4773/25 z dnia 8 stycznia 2026 r. poinformowało o pozostawieniu podania z dnia 25.09.2025 r., bez rozpoznania w aktach sprawy.

W dniu 28 października 2025 r. do tut. organu wpłynął raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko datowany na 24 października 2025 r. opracowany przez zespół autorów w składzie: mgr inż. Patryk Delegowski - kierujący zespołem autorów, mgr inż. Anna Choińska, mgr inż. Kamila Stempka, mgr inż. Natalia Sildatk, Łukasz Głowacki - zwanym dalej raportem OOŚ.

Pismem nr WEiE-I.6220.II.128p₈.2024.AN-EI z dnia 20 listopada 2025 r. tut. organ wezwał do uzupełnienia raportu.

W dniu 22 grudnia 2025 r. do tut. organu wpłynął wniosek Wnioskodawcy o przedłużenie terminu na uzupełnienie raportu do dnia 31 stycznia 2026 r.

Pismem nr WEiE-I.6220.II.128p₁₁.2024.AN-EI z dnia 12 stycznia 2026 r. tut. organ poinformował wnioskodawcę o przedłużeniu terminu na uzupełnienie do 31 stycznia 2026 r.

Dnia 3 lutego 2026 r. do tut. organu wpłynęło uzupełnienie raportu - ujednolicona wersja raportu OOŚ datowana na 30.01.2026 r. opracowana przez zespół autorów w składzie: mgr inż. Patryk Delegowski - kierujący zespołem autorów, mgr inż. Anna Choińska, mgr inż. Kamila Stempka, mgr inż. Natalia Sildatk, Łukasz Głowacki.

Pismem nr WEiE-I.6220.II.128p₁₂.2024.AN-EI z dnia 17 lutego 2026 r. tut. organ wezwał ponownie do uzupełnienia raportu.

W dniu 20 marca 2026 r. do tut. organu wpłynął raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko datowany na 18 marca 2026 r. opracowany przez zespół autorów w składzie: mgr inż. Patryk Delegowski - kierujący zespołem autorów, mgr inż. Anna Choińska, mgr inż. Kamila Stempka, mgr inż. Natalia Sildatk, Łukasz Głowacki.

Postanowieniem nr WEiE-I.6220.II.128Ps₃.2024.AN-EI z dnia 15 kwietnia 2026 r. tut. organ podjął postępowanie administracyjne zawieszone postanowieniem z dnia 23 września 2025 r. nr WEiE-I.6220.II.128Ps₂.2024.AN-EI.

Tut. organ zawiadomił strony postępowania o wydaniu ww. postanowienia obwieszczeniem z dnia 15 kwietnia 2026 r. (obwieszczenie zostało zamieszczone



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

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. Tym samym tut. organ nie wystąpił o uzgodnienie do PGW WP.

Działając na podstawie art. 77 ust.1 pkt 1 ustawy OOŚ tut. organ pismem nr WEiE-I.6220.II.128U.2024.AN-EI z dnia 15 kwietnia 2026 r. zwrócił się o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowisku w Gdańsku.

RDOŚ w Gdańsku pismem nr RDOŚ-Gd-WOO.4221.48.2026.AKL.1 z dnia 11 maja 2026 r. wezwał do uzupełnienia złożonej dokumentacji. Tut. organ pismem nr WEiE-I.6220.II.128p₁₆.2024.AN-EI z dnia 20 maja 2026 r. przekazał kopię ww. wezwania RDOŚ Wnioskodawcy. W dniu 1 czerwca 2026 r. do tut. organu wpłynęło uzupełnienie w formie ujednoliconej wersji raportu OOŚ datowanego na 28 maja 2026 r. opracowanego przez zespół autorów w składzie: mgr inż. Anna Choińska - kierująca zespołem autorów, mgr inż. Kamila Stempka, mgr inż. Weronika Kupczyk.

Następnie, tut. organ pismem nr WEiE-I.6220.II.128p₁₇.2024.AN-EI z dnia 9 czerwca 2026 r. przekazał otrzymane uzupełnienie do RDOŚ.

Postanowieniem nr RDOŚ-Gd-WOO.4221.48.2026.AKL.2 z dnia 20 lipca 2026 r. RDOŚ uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia

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.128p₁₃.2024.AN-EI z dnia 15 kwietnia 2026 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.128p₁₉.2024.AN-EI z dnia 9 czerwca 2026 r. zawiadomił społeczeństwo o wpłynięciu do organu skorygowanej wersji raportu OOŚ dla 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.

Do tut. organu w ramach udziału społecznego nie wpłynęły uwagi i wnioski dotyczące realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Zgodnie z przedstawionym raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko:

Analiza wariantowa

Wariant realizacyjny (wariant A) zakłada między innymi modernizację istniejącego torowiska tramwajowego w ul. Chłopskiej i w ul. Al. Gen. Hallera oraz budowę nowego torowiska w pasie ul. Obrońców Wybrzeża i Czarny Dwór. Miejskami będzie to torowisko zielone, którego powierzchnia wyniesie ok. 926 m² w obszarze ul. Chłopskiej, ok. 3642 m² na ul. Obrońców Wybrzeża oraz ok. 1317 m² na skrzyżowaniu ul. Al. Gen. Hallera z al. Macieja Płazyńskiego. Ponadto na skrzyżowaniu ul. Chłopskiej z ul. Obrońców Wybrzeża zostanie zachowany układ drogowy z wyspą centralną. W wariantie realizacyjnym zakres pasów tramwajowo-autobusowych obejmuje jedynie fragment ulicy Czarny Dwór, od ul. Kaczyńskiego do Hallera. Na odcinku ulicy Obrońców Wybrzeża komunikacja autobusowa odbywać się będzie jak w stanie istniejącym – jezdnią z ruchem ogólnym, z przystankami w zatokach.

Wariant alternatywny (wariant B) zakłada powstanie pasów tramwajowo-autobusowych na całym odcinku opracowania w ul. Obrońców Wybrzeża i Czarny Dwór od skrzyżowania z ulicą Chłopską do al. Hallera. W tym wariantie torowisko zaprojektowano jako betonowe, w całości wykonane z płyt prefabrykowanych. Na obszarze skrzyżowania ul. Chłopskiej z ul. Obrońców Wybrzeża zaprojektowane zostały buspasy, a skrzyżowanie przyjęłoby formę skrzyżowania skanalizowanego, bez wyspy centralnej.

Warianty A i B różnią się w kilku aspektach takich jak organizacja ruchu, gospodarowanie wodami opadowymi oraz ilość powierzchni biologicznie czynnej na terenie inwestycji. Różne są również stosowane rozwiązania konstrukcyjne nawierzchni. Zielone torowiska wymagają większego nakładu pracy i późniejszego



utrzymania, zapewniają jednak dodatkowe tereny zielone w mieście. Buspasy i skanalizowane skrzyżowanie ulicy Chłopskiej i Obrońców Wybrzeża zwiększyłyby przepustowość komunikacji miejskiej, ale ograniczyłyby tereny zielone. W przypadku planowanej inwestycji jednak większą wagę przykładą się do utrzymania jak największej bioróżnorodności w mieście oraz promowania komunikacji o niskich emisjach jaką są tramwaje.

Odstąpienie od realizacji inwestycji łączy się z pozostawieniem obecnego układu drogowego bez zmian. Część jezdni jest w złym stanie technicznym. Nie wystąpi ingerencja w środowisko przyrodnicze z tytułu oddziaływania potencjalnych prac inwestycyjnych. W sytuacji niepodejmowania przedsięwzięcia nie zostaną wdrożone rozwiązania ułatwiające pojazdom poruszanie się po terenie inwestycji i w jej rejonie, oraz rozwiązania zwiększające bezpieczeństwo i komfort wszystkich użytkowników dróg. Kondycja drogi i ciągów pieszych będzie się pogarszała i ulegnie dalszym zniszczeniom. Nie nastąpi zatem poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, pozostaną obecne problemy komunikacyjne. Zachowany zostanie obecny układ zieleni miejskiej i nasadzeń oraz nie pojawią się nowe nasadzenia kompensacyjne. Ponadto nie zostanie wprowadzony ruch tramwajowy na ul. Obrońców Wybrzeża i na Czarnym Dworze, który stanowiłby bardziej ekologiczną alternatywę dla ruchu samochodowego. Ograniczona zostanie zatem możliwość rozwoju transportu zbiorowego w tej części Gdańska. Nie powstanie alternatywa w formie tramwaju.

Analiza porównawcza wariantów realizacji inwestycji drogowej i tramwajowej w rejonie ulicy Chłopskiej, Obrońców Wybrzeża, Czarny Dwór oraz Alei Gen. Hallera wykazuje kilka różnic w oddziaływaniu na środowisko w zależności od wybranego scenariusza.

Odstąpienie od realizacji przedsięwzięcia (Wariant 0) wiązałoby się z postępującą degradacją techniczną istniejącej infrastruktury, co negatywnie wpływałoby na bezpieczeństwo i komfort ruchu, a także blokowałoby rozwój ekologicznego transportu zbiorowego w Gdańsku. Jest to wariant najgorszy z punktu widzenia korzyści społecznej. Z kolei oba warianty realizacyjne (A i B) zakładają wprowadzenie komunikacji tramwajowej jako niskoemisyjnej alternatywy dla samochodów, co jest korzystne dla klimatu i jakości powietrza oraz mieszkańców.

Wariant A, proponowany przez wnioskodawcę, charakteryzuje się największą dbałością o bioróżnorodność i estetykę krajobrazu miejskiego. Przewiduje on budowę „zielonego torowiska” (rozmieszczonego wzdłuż ul. Chłopskiej, Obrońców Wybrzeża i przy skrzyżowaniu z al. Hallera) oraz zachowanie wyspy centralnej na skrzyżowaniu ulic Chłopskiej i Obrońców Wybrzeża. Wariant B (alternatywny) kładzie większy nacisk na przepustowość komunikacji autobusowej poprzez wprowadzenie pasów tramwajowo-autobusowych na całym odcinku, jednak odbywa się to kosztem powierzchni biologicznie czynnej, gdyż zakłada wykonanie torowiska w całości z płyt betonowych oraz przebudowę skrzyżowania na układ skanalizowany bez zielonej wyspy.



Na etapie realizacji oba warianty inwestycyjne wykazują zbliżony poziom oddziaływania na środowisko, ponieważ zakładają prace o podobnej skali, prowadzone w zbliżonej technologii i przy użyciu podobnych maszyn. Dotyczy to w szczególności wpływu na wody podziemne, gleby, florę i faunę oraz emisji hałasu i wibracji podczas budowy. Żaden z wariantów nie ingeruje również w dobra kultury ani obszary objęte ochroną przyrody.

Kluczowe różnice uwidaczniają się na etapie eksploatacji, gdzie Wariant A wykazuje wyraźną przewagę środowiskową. Dzięki zastosowaniu zielonych torowisk, wariant ten lepiej tłumi hałas i wibracje w porównaniu do nawierzchni betonowej w wariacie B, co ma bezpośredni pozytywny wpływ na klimat akustyczny otoczenia oraz zdrowie mieszkańców.

Wariant A stanowi optymalne rozwiązanie, łączące potrzeby transportowe miasta z wymogami ochrony środowiska i promowaniem rozwiązań proekologicznych. Wybrany wariant bardziej niż alternatywny, adaptuje się do zmian klimatu, torowisko będzie magazynowało wilgoć i będzie mniej podatne na nagrzewanie się.

Uwarunkowania przyrodnicze

Inwentaryzację botaniczną (siedlisk przyrodniczych i gatunków roślin) przeprowadzono w okresie wegetacyjnym 2023 roku, obejmowała ona bezpośrednio sąsiedztwo planowanej inwestycji, bufor szerokości od 30 do 40 m od krawędzi projektowanego układu drogowego.

Teren objęty inwentaryzacją zajmują głównie zbiorowiska związane z aglomeracjami miejskimi. Silna presja antropogeniczna, zachodzące od dawna różnego typu zmiany w występujących tu siedliskach doprowadziły do ukształtowania na większości terenów układów kształtowanych przez człowieka, m.in. koszone zieleńce, pasy zieleni w obrębie pasa drogowego, trawniki i rabaty przy osiedlach mieszkalnych, nasadzenia drzew i krzewów ozdobnych. W miejscach mniej lub bardziej zagospodarowanych przez człowieka, najliczniej występują gatunki ruderalne i takie o szerokim spektrum ekologicznym.

Trawniki i pasy zieleni w ciągu komunikacji drogowej to najczęściej niewielkie powierzchniowo, stosunkowo wąskie płyty roślinności, ciągnące się wzdłuż pasów drogowych, chodników, wzdłuż zabudowań. Mają z reguły fizjonomię niewysokich muraw, w których przeważają gatunki charakterystyczne dla pastwisk i łąk świeżych. Spośród nich, z największą obfitością notowano życicę trwałą (*Lolium perenne*), kostrzewę czerwoną (*Festuca rubra*), kupkówkę pospolitą (*Dactylis glomerata*), krwawnik pospolity (*Achillea millefolium*), koniczynę łąkową i białą (*Trifolium pratense* i *T. repens*), brodawnika jesiennego (*Leontodon autumnalis*), babkę lancetowatą (*Plantago lanceolata*). W większości płatów znaczny udział mają gatunki ruderalne iglicznia pospolita (*Erodium cicutarium*), żmijowiec zwyczajny (*Echium vulgare*), lucerna pośrednia (*Medicago x varia*), pylenieć pospolity (*Berteroa incana*), dwurząd wąskolistny (*Diplotaxis tenuifolia*), komosa biała (*Chenopodium album*). Tego typu



układy roślinne są mniej lub bardziej regularnie koszone. W wielu miejscach np. w obrębie torowiska czy pasa pomiędzy pasami jezdni w tego typu trawnikach występują szpalery drzew, nasadzenia drzew i krzewów ozdobnych. Zarośla, zadrzewienia i aleje drzew to nasadzenia oraz spontanicznie ukształtowane zadrzewienia i zakrzewienia w pobliżu dróg i ścieżek, oraz klomby roślinności przyległe do osiedli mieszkaniowych, enklawy wśród zbiorowisk roślinności zielnej, a także parki miejskie. Dominują w nich gatunki i odmiany roślin ozdobnych, głównie ogrodowych a samoistnie występujące rośliny stanowią tu jedynie domieszkę. Interesującym obiektem jest park przy galerii handlowej na zbiegu ulicy Chłopskiej i Obrońców Wybrzeża. Występują tu okazałe drzewa o rozmiarach pomnikowych: buk zwyczajny (*Fagus sylvatica*) i topola czarna forma włoska (*Populus nigra f. italica*), a także alejkalipy drobnolistnej (*Tilia cordata*) oraz okazy klony polnego (*Acer campestre*), dęba szypułkowego (*Quercus rubra*) czy brzozy brodawkowatej (*Betula pendula*).

Zbiorowiska lasów liściastych i leśne zbiorowiska zastępcze to na ogół wtórnie zalesione lub samoistnie zarastające fragmenty terenu, występujące na odcinku ul. Czarny Dwór na odcinku od ul. Hallera oraz Al. Jana Pawła II. W większości są to silnie zdegradowane i zniekształcone zbiorowiska leśne z drzewostanem dębowym, dębowo-sosnowym, klonowo-dębowym, mieszanym. Na znacznym odcinku znaczny udział w drzewostanach i podszybie ma klon zwyczajny (*Acer platanoides*). Żyźniejsze i wilgotniejsze miejsca zajmują zniekształcone lasy ze udziałem jesionu wyniosłego (*Fraxinus excelsior*) lub lipy drobnolistnej (*Tilia cordata*). Runo tych zbiorowisk budują przede wszystkim gatunki nitrofilne: kuklik zwyczajny (*Geum urbanum*), bluszczyk kurdybanek (*Glechoma hederacea*), podagrycznik pospolity (*Agopodium podagraria*), pokrzywa zwyczajna (*Urtica dioica*) oraz inwazyjny niecierpek drobnokwiatowy (*Impatiens parviflora*). Lasy tego typu z racji uwarunkowań siedliskowych w niektórych płatach nawiązują do siedliska lasy mieszane i bory na wydmach (kod siedliska 2180), nie spełniają jednak kryteriów siedlisk Natura 2000. Jedyny wyjątek stanowią niewielkie płaty lasów z drzewostanem sosnowym, są to nasadzenie sosnowe na siedliskach z udziałem utworów pochodzenia wydmorego.

Murawy i zbiorowiska ciepłolubnych bylin na siedliskach ruderalnych występują w miejscach silnie nasłonecznionych, o podłożu piaszczystym, często ubogim. Dominują tu gatunki jednoroczne i byliny ciepłolubne, o małych wymaganiach co do żyzności gleb. Są to przede wszystkim pyleniec pospolity (*Berteroa incana*), żmijowiec zwyczajny (*Echium vulgare*), farbownik lekarski (*Anchusa officinalis*), pięciornik srebrzysty (*Potentilla agrepentea*), szczaw zwyczajny (*Rumex acetosa*), przymiotło białe (*Erigeron annuus*), lucerna pośrednia (*Medicago varia*), krwawnik pospolity (*Achillea millefolium*), perz właściwy (*Elymus repens*), dwurząd wąskolistny (*Diplotaxis tenuifolia*), turzyca kosmata (*Carex hirta*), igliczna pospolita (*Erodium cicutarium*). W układach tego typu pojawia się niepożądana i szybko rozprzestrzeniająca się inwazyjna nawłóć kanadyjska (*Solidago canadensis*). Miejscami, tam, gdzie prowadzone były w przeszłości prace drogowe i naruszono pokrywę



glebową masowo wkraczają jednoroczne chwasty upraw okopowych: palusznik nitkowaty (*Digitaria ischaemum*) i włośnica zielona (*Setaria viridis*). Gatunkami charakterystycznymi dla zwartych i dość bogatych florystycznie muraw napiaskowych są obecne tu zawciąg pospolity (*Armeria maritima subsp. elongata*) czy chaber nadreński (*Centaurea stoebe*).

Ziołorośla i nieużytki zajmują wilgotniejsze i żyzniejsze siedliska w stosunku do muraw psammoofilnych. Najczęściej zajmują siedliska zniekształcone, antropogenicznie użytkowane na zapleczu dawnych wydm, w strefie kontaktu z murawami psammoofilnymi i wilgotniejszymi lasami.

Zbiorowiska tego typu występujące w pobliżu rowów (okolica skrzyżowania ul. Czarny Dwór i Al. Jana Pawła II, naprzeciw ul. Jelitkowski Dwór, okolica ronda przy ul. Czarny Dwór, al. Płazyńskiego i al. Hallera. Budowane są przede wszystkim przez gatunki z klasy *Molinio-Arrhenatheretea* i *Artemisietea* i *Phragmitetea*.

Na terenie objętym inwentaryzacją nie występują dobrze zachowane i typowe siedliska przyrodnicze. Teren okolicy Parku Reagana jest znacząco przekształcony, substrat glebowy jest tu pochodzenia wtórnego, stanowi z jednej strony materiał zaplecza wydm, ma więc pochodzenia nadzatkowych piasków wydmowych, urbanizacja i odlesienia doprowadziły do wtórnych zwydmień powstania piaszczystych enklaw, z bogatą warstwą mszysto-porostową, dodatkowo siedliska te są znacznie użytkowane przez różnego typu działalność człowieka. W obszarze objętym inwentaryzacją występują niewielkie krańcowe (jest to bowiem strefa zaplecza dawnych wydm) powierzchnie siedlisk muraw i lasów nawiązujące do naturalnych układów typowych dla brzegu mierzejowego. Występujące tu zbiorowiska są zniekształcone i jedynie nawiązują fizjonomią i składem gatunkowym do siedlisk przyrodniczych takich jak nadmorskie wydmy szare (2110*), ciepłolubne murawy napisakowe (6120*).

Spośród cennych gatunków badanego terenu zinwentaryzowano 5 cennych składników flory, w tym 3 objęte ochroną gatunkową: turzyca pisakowa *Carex arenaria* L., rokitnik zwyczajny *Hippophae rhamnoides* L., babka pierzasta *Plantago coronopus* L., muchotrzew solniskowy *Spergularia salina* J. Presl & C. Presl, strzęplica sina *Koeleria glauca* (Schrad.).

Na inwentaryzowanym obszarze odnotowano występowanie 5 gatunków chronionych porostów zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 lipca 2004 r. w sprawie gatunków dziko występujących grzybów objętych ochroną (Dz. U. Nr 168 z 2004 r., poz. 1765). Nie stwierdzono występowania chronionych grzybów wielkoowocnikowych. Najliczniej i najczęściej odnotowywanym gatunkiem była pawężnica psia.

Na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz.U. 2014 nr 0 poz. 1409), w wyniku przeprowadzonej w lipcu 2021 r. oraz we wrześniu 2023 roku inwentaryzacji dendrologicznej określono stan i populację występującej na terenie inwestycji roślinności. Na obszarze opracowania nie stwierdzono gatunków dziko występujących



roślin objętych ochroną. Zinventaryzowane drzewa jarzębu szwedzkiego występują w nasadzeniach szpalerowych wzdłuż ul. Czarny dwór, które są pochodzenia szkółkarskiego.

W granicach planowanej Inwestycji łącznie zinventaryzowano:

- 1592 szt. drzew soliterowych,
- 919 szt. drzew zlokalizowanych w grupach,
- 17 szt. karpin po usuniętych drzewach,
- 10086 m² powierzchni krzewów,
- 178 m² powierzchni bylin i traw ozdobnych w kompozycjach,
- 2253 m² powierzchni podrostu drzew.

Wśród zinventaryzowanej zieleni zidentyfikowano 55 gatunków i odmian drzew m. in. dąb szypułkowy, lipa drobnolistna, sosna pospolita, brzoza brodawkowata, wiśnia osobliwa *Umbraculifera* jarzęb szwedzki i pospolity. W obrębie pasa drogowego występują nasadzenia szpalerowe wzdłuż pasa drogowego ul. Obrońców Wybrzeża, ul. Czarny Dwór, Al. Hallera. Wzdłuż ul. Czarny dwór poza pasem drogowym występują tereny zalesione znajdujące się poza zarządem Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasów Państwowych w tym obszar parku Regana. Wśród zinventaryzowanej roślinności niskiej rozpoznano 69 gatunków i odmian krzewów m. in. tawuła, róża, forsycja, śnieguliczka, kosodrzewina, pęcherznica kalinolistna, jaśminowiec wonny, berberys, irga, żywotnik oraz 8 gatunków bylin i traw ozdobnych m. in. miskant chiński, kostrzewa, rdestowiec, bergenia, wydmuchrzyca.

W ramach inwestycji przewiduje się:

- wycinki
 - drzewa kolidujące z inwestycją (w tym na terenie o charakterze leśnym)
 - 1444 szt.,
 - drzewa w złym stanie zdrowotnym – 29 szt.,
 - krzewy – 5449 m²,
 - podrost drzew – 539 m²,
- przesadzenia
 - drzewa – 224 szt.,
 - krzewy – 740 m²,
 - trawy ozdobne i byliny – 113 m².

Jednocześnie planowane są nowe nasadzenia zieleni wysokiej i niskiej w ilościach ok:

- drzewa 1250 szt.,
- krzewy, byliny, trawy ozdobne – 12000 m².

W związku z powyższym RDOŚ w postanowieniu uzgadniającym warunki realizacji przedsięwzięcia umieścił zapisy dotyczące działań rekompensujących, wykonanie nasadzeń zastępczych wskazanych przez Inwestora.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku w warunkach 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 wygrodenienie obszaru występowania krzewów np. taśmą,
- przesuszeniem bryły korzeniowej, np. poprzez zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów,
- mechanicznym uszkodzeniem bryły korzeniowej, np. poprzez prowadzenie prac w bezpośrednim sąsiedztwie systemów korzeniowych drzew i krzewów, w sposób ręczny, o ile pozwala na to technologia prac,
- powstałe ewentualne uszkodzenia mechaniczne pni i korzeni zabezpieczyć preparatem grzybobójczym.

W obrębie drzew wskazanych do usunięcia oraz na terenie zajętości inwestycji stwierdzono występowanie stanowisk chronionych gatunków porostów: przylepnik złotawy *Melanelixia subaurifera*, przylepniczka wytworna *Melanohalea elegantula*, pawężnica psia *Peltigera canina*, chrobotek leśny *Cladonia arbuscula*, płucnica islandzka *Cetraria islandica*.

Na inwentaryzowanym obszarze nie stwierdzono przedstawicieli entomofauny należących do gatunków, które znajdują się pod ochroną ścisłą. Odnotowano 8 gatunków błonkoskrzydłych (*Hymenoptera*), znajdujących się pod ochroną częściową. Odnotowano także występowanie będącego pod ochroną częściową przedstawiciela malakofauny. Stwierdzone gatunki chronionych owadów i ślimaków: trzmiel gajowy *Bombus lucorum*, trzmiel kamiennik *Bombus lapidarius*, trzmiel parkowy *Bombus hypnorum*, trzmiel rudy *Bombus pascuorum*, trzmiel ziemny *Bombus terrestris*, trzmiel zmienny *Bombus humilis*, mrówka ćmawa *Formica polyctena*, mrówka rudnica *Formica rufa*, ślimak winniczek *Helix pomatia*.

Na zinwentaryzowanym obszarze tj. na terenie planowanej inwestycji oraz w buforze 100 metrów od inwestycji stwierdzono występowanie 31 gatunków ptaków: bogatka *Parus major*, cierniówka *Curruca communis*, czubatka *Parus cristatus*, dzięcioł duży *Dendrocopos major*, grubodziób *Coccothraustes coccothraustes*, grzywacz *Columba palumbus*, kapturka *Sylvia atricapilla*, kos *Turdus merula*, kowalik *Sitta europaea*, krzyżówka *Anas platyrhynchos*, makolągwa *Linaria cannabina*, modraszka *Cyanistes caeruleus*, muchołówka szara *Muscicapa striata*, mysikrólik *Regulus regulus*, pełzacz leśny *Certhia familiaris*, pełzacz ogrodowy *Certhia brachydactyl*, piecuszek *Phylloscopus trochilus*, piegża *Curruca curruca*, pierwiosnek *Phylloscopus collybita*, pleszka *Phoenicurus phoenicurus*, rudzik *Erithacus rubecula*, sierpówka *Streptopelia decaocto*, sikora uboga *Poecile palustris*, sójka *Garrulus glandarius*, sroka *Pica pica*, szczygieł *Carduelis carduelis*, szpak *Sturnus vulgaris*, świstunka leśna *Rhadina sibilatrix*, wrona



siwa *Corvus corone*, zaganiacz *Hippolais icterina*, zięba *Fringilla coelebs*.

W obrębie drzew i krzewów wskazanych do usunięcia oraz ich sąsiedztwie na terenie inwestycji, stwierdzono występowanie siedlisk lęgowych i gniazd chronionych ptaków.

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.

Ponadto RDOŚ, kierując się zasadą przezorności, w warunkach realizacji przedsięwzięcia umieścił zapisy, aby prace ziemne i budowlane prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia. Dopuszcza się prowadzenie prac w ww. okresach po wykluczeniu przez specjalistę ornitologa lęgów ptaków, co należy potwierdzić wpisem do protokołu z nadzoru przyrodniczego.

Na obszarze planowanej inwestycji oraz w buforze stwierdzono 2 gatunki płazów: żaba trawna *Rana temporaria* i ropuchy szarej *Bufo bufo*, nie stwierdzono występowania gadów. W obrębie inwestycji zlokalizowane jest miejsce rozrodu ropuchy szarej *Bufo bufo* – w kanałach Redewki na pn.- zach. od skrzyżowania ul. Czarny Dwór i al. Gen. J. Hallera stwierdzono liczne kijanki tego gatunku.

Na obszarze planowanej inwestycji oraz w buforze nie stwierdzono występowania gadów. Jednak ze względu na obecność na badanym terenie dogodnych siedlisk w postaci murawy i zbiorowisk ciepłolubnych bylin na siedliskach ruderalnych możliwe jest występowanie jaszczurki zwinki *Lacerta agilis*.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska, kierując się zasadą przezorności, 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 *Batrachochydrum dendrobatidis*, prace terenowe z tą grupą zwierząt należy prowadzić przy użyciu rękawiczek ochronnych, a używany do tego sprzęt musi być dezynfekowany.

Na obszarze planowanej inwestycji oraz w buforze 100 m stwierdzono występowanie 8 gatunków chronionych ssaków, w tym 5 gatunków nietoperzy: jeż wschodni *Erinaceus roumanicus*, kret *Talpa europaea*, wiewiórka pospolita *Sciurus vulgaris*, borowiec wielki *Nyctalus noctula*, karlik drobny *Pipistrellus pygmaeus*, karlik malutki *Pipistrellus pipistrellus*, karlik większy *Pipistrellus nathusii*, mroczek późny *Eptesicus serotinus*.



W obszarze pasa zajętości terenu przez inwestycję stwierdzono kopce kreta oraz martwe osobniki jeża wschodniego. Na badanym terenie nie stwierdzono zasiedlonych kryjówek nietoperzy. Analiza nagrań ultradźwięków echolokacyjnych wykazała umiarkowaną aktywność nietoperzy nad terenem planowanej inwestycji. Najwięcej przelotów odnotowano na punkcie P1 i P2, co może być związane z bliskością kanałów Redewki (miejsce rójki owadów). Gatunkiem, dla którego odnotowano najwięcej przelotów na wszystkich stanowiskach nasłuchowych, był karlik malutki.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza granicami obszarów Natura 2000. Najbliżej położone obszary sieci Natura 2000 to:

- ok. 0,9 km na północny wschód Zatoka Pucka PLB220005,
- ok. 2,2 km na zachód Bunkier w Oliwie PLH220055,
- ok. 3,4 km na 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 najbliżej 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 ze zm.) to:

- ok. 1,8 km na zachód Trójmiejski Park Krajobrazowy,
- ok. 1,9 km na południowy zachód użytek ekologiczny „Ropuszy Staw przy Dworze III”,
- ok. 3,3 km na północny zachód rezerwat przyrody Zajęcie Wzgórze, ok. 3,5 km na południowy zachód zespół przyrodniczo-krajobrazowy Dolina Potoków Strzyża i Jasień,
- ok. 4,2 km na zachód rezerwat przyrody Źródłiska w Dolinie Ewy,
- ok. 4,4 km na południowy zachód rezerwat przyrody Wąwóz Huzarów.

Przedsięwzięcie położone jest poza granicami korytarzy ekologicznych. Najbliższy korytarz ekologiczny znajduje się w odległości ok. 14,6 km na północny zachód od planowanej inwestycji – Lasy Trójmiejskie południowy KPn-20E.

Jednocześnie RDOŚ zwrócił uwagę, że należy pouczyć Inwestora, iż 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.

Tut. organ w treści niniejszej decyzji uwzględnił nałożone uzgodnieniem RDOŚ ww. warunki i obowiązki dotyczące 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, nastąpi wzrost emisji zanieczyszczeń pyłowych oraz gazowych do powietrza w stosunku do stanu aktualnego. Źródłem oddziaływań w zakresie emisji pyłów i gazów będą:

- maszyny budowlane,
- pojazdy transportujące materiały budowlane,
- przechowywanie sypkich materiałów budowlanych.

Wielkość emisji, w szczególności emisji pyłowej uzależniona będzie w znacznym stopniu od warunków atmosferycznych, np. podwyższona wilgotność podłoża i gruntu w radykalnym stopniu ograniczy emisję pyłu podczas poruszania się samochodów po drogach gruntowych jak i innych prac ziemnych. W przypadku transportu materiałów sypkich decydujące znaczenie będzie mieć stan techniczny dróg oraz właściwe zabezpieczenie transportowanego materiału. Sumaryczne oddziaływanie na stan czystości powietrza będzie zmienne, uzależnione od dodatkowych czynników, takich jak warunki atmosferyczne. Przewiduje się prace o krótkotrwałej uciążliwości.

Przy uwzględnieniu jednoczesnej pracy maszyn budowlanych na odcinku prowadzonych robót nie przewiduje się znaczącego oddziaływania inwestycji podczas etapu budowy na przekroczenia stężeń substancji w powietrzu z uwagi na krótki czas trwania robót i realizację inwestycji punktowo na poszczególnych odcinkach. Należy jednak zwrócić szczególną uwagę na emisję pyłu z placu budowy. Wywiewanie i ruch pojazdów po nieutwardzonych drogach technicznych może być przyczyną znacznej, trudnej do oszacowania emisji pyłu. W suche i wietrzne dni plac budowy należy



spryskiwać wodą w celu zapobiegania porywania cząstek pyłu z ziemi.

Transport materiałów sypkich należy zabezpieczać plandekami w celu eliminacji pylenia, a prędkość poruszania się pojazdów - w przypadku przesuszzonego podłoża - należy ograniczyć. Dbać o czystość (ewentualne czyszczenie) kół pojazdów przy wyjeździe z budowy.

Planowana inwestycja położona jest w sąsiedztwie istniejącej zabudowy mieszkaniowej oraz mieszkaniowo-usługowej. W celu minimalizacji oddziaływania hałasu na etapie budowy powinny być podjęte następujące działania ograniczające hałas:

- czas realizacji przedsięwzięcia obejmujący zastosowanie maszyn ciężkich ograniczony do niezbędnego minimum,
- prace uciążliwe akustycznie powinny być wykonywane w porze dziennej w godzinach od 8:00 do 18:00,
- zaplecze dla wykonawców należy zlokalizować w możliwie największej odległości od zabudowań mieszkalnych.

Budowa inwestycji będzie źródłem emisji niezorganizowanej – 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 zachodzić emisja pyłu.

Przedmiotowa inwestycja nie stanowi istotnego źródła emisji substancji do powietrza i nie będzie miała wpływu na kształtowanie się jego jakości w rejonie projektowanego układu drogowego. Stan jakości powietrza będzie zbliżony do obecnego stanu.

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, iż 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.

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 (z 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.

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.

Prace związane z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia będą związane z wystąpieniem okresowych oddziaływań akustycznych o dużej dynamice zmian, spowodowanych pracą ciężkiego sprzętu budowlanego oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały budowlane i inne surowce. Urządzenia stosowane podczas budowy, tj. spycharki, koparki, ładowarki, powinny spełniać, w zakresie emisji hałasu do środowiska, standardy emisyjne określone w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz.U. 2005 nr 263 poz. 2202 ze zm.).

Głównymi źródłami hałasu na terenie przedsięwzięcia będzie hałas pochodzący od maszyn budowlanych oraz emisja hałasu z urządzeń technologicznych. Oddziaływanie związane z emisją hałasu do środowiska będzie krótkotrwałe (w porównaniu z fazą eksploatacji) i nie spowoduje trwałych zmian w środowisku. Nie będzie ono także stanowić zagrożenia dla życia ludzi. Ze względu na wielkość oraz charakter prac nie ma możliwości na wyeliminowania tego oddziaływania.

Ocenę wpływu na klimat akustyczny przeprowadzono w oparciu o obowiązujące przepisy prawne, przy pomocy programu modelującego propagowanie hałasu SoundPLANessential 6.0. Obliczenia modelu zostały wykonane na podstawie normy europejskiej CNOSSOS-EU: 2015 (CNOSSOSEU:2015) / CNOSSOS-EU: 2021 (CNOSSOS-



EU:2021). Analiza jest zgodna z Załącznikiem nr 3 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. 2011 nr 140 poz. 824).

Wskaźnik oceny został odniesiony do przedziału czasu równego 16 godzinom dnia i 8 godzinom nocy.

Zgodnie z obowiązującymi MPZP po obu stronach projektowanej drogi zlokalizowane są następujące tereny kwalifikowane w zakresie ochrony przed hałasem:

- tereny mieszkaniowo-usługowe, gdzie w ciągu dnia dopuszczalny poziom hałasu wynosi 65 dB, a w ciągu nocy 56 dB;
- tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, gdzie w ciągu dnia dopuszczalny poziom hałasu wynosi 65 dB, a w ciągu nocy 56 dB;
- teren zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, gdzie w ciągu dnia dopuszczalny poziom hałasu wynosi 61 dB, a w ciągu nocy 56 db.

Receptory zostały rozmieszczone na granicach terenów z zabudową chronioną oraz przy zabudowie (jeżeli linia zabudowy znajduje się w znacznej odległości od granicy działki ewidencyjnej).

Dane dotyczące ruchu tramwajowego określono na podstawie opracowania pt. „Analizy i prognozy ruchu drogowego i przewozów pasażerskich na potrzeby dokumentacji projektowej” wykonane przez Biuro Konsultacyjno – Projektowe Inżynierii Drogowej TRAFIK S.C. w lutym 2023 r., a następnie zaktualizowanym we wrześniu 2023 r.

Rozkład klimatu akustycznego wokół planowanej inwestycji w głównej mierze zależy od przebiegu liniowych źródeł hałasu, jakimi są ciągi komunikacyjne. W obrębie planowanego przedsięwzięcia będzie to ruch samochodowy na ulicach: Gen. T. Bora-Komorowskiego, Chłopskiej, Obrońców Wybrzeża, Prezydenta Lecha Kaczyńskiego, Czarny Dwór, alei Jana Pawła II, alei Gen. Józefa Hallera i alei Macieja Płażyńskiego, a także ruch tramwajowy zaplanowany w ulicach: Chłopskiej, Obrońców Wybrzeża, Czarny Dwór, alei Gen. Józefa Hallera i alei Macieja Płażyńskiego.

Analiza akustyczna dla tramwajów jako źródła hałasu wykazała, że sam tramwaj nie będzie generował przekroczeń poziomu hałasu na terenach chronionych akustycznie, a jedynie niewielkie przekroczenia wystąpią w roku oddania inwestycji do użytku na receptorze 56 w porze nocy. Jest to receptor zamodelowany na granicy działki na wysokości 4 m n.p.t., zatem przekroczenia hałasu od ruchu tramwajowego na budynkach nie wystąpią. Przy analizie hałasu w nocy należy wziąć pod uwagę, że ruch tramwajowy w nocy jest wyłączony i dane przekroczenia nie będą występować w pełnym okresie branym pod uwagę do analiz hałasu nocnego: od godziny 22 do 6 rano.



W rzeczywistości od godziny 23 ruch tramwajowy jest zmniejszony, a po godzinie 24 do ok. godziny 5 rano nie występuje, nie będzie zatem uciążliwy w porze nocy.

Przekroczenia hałasu skumulowanego dla tramwajów i pojazdów odnotowano dla stanu projektowanego na 2029 rok na części projektowanej inwestycji będą wyższe niż w stanie istniejącym. W stanie projektowanym na rok 2029 przekroczenia poziomu hałasu występują głównie na ul. Czarny Dwór oraz w okolicach skrzyżowania ul. Bora-Komorowskiego z ul. Obrońców Wybrzeża. W stanie istniejącym również występują w tym obszarze przekroczenia hałasu, jednak wskutek wprowadzenia nowego źródła hałasu w postaci tramwaju na ul. Czarny Dwór oraz w części ul. Obrońców Wybrzeża oraz wskutek zwiększenia prognozowanego ruchu samochodowego przekroczenia te będą miejscowo wyższe. Z analizy hałasu wynika natomiast, że hałas drogowy zmaleje przy ul. Obrońców Wybrzeża. Przyczyni się do tego odcinkowe zmniejszenie prędkości do 30 km/h. oraz wymiana nawierzchni na nawierzchnię cichą SMA 8.

Natomiast w przypadku niezrealizowania inwestycji poziom hałasu na danym obszarze i tak wzrośnie, ze względu na zwiększenie ilości aut na danej trasie. Inwestycja uwzględnia wymianę nawierzchni na cichszą oraz wprowadza alternatywny środek transportu, będący cichszą opcją niż pojazdy kołowe. Przekroczenia hałasu wystąpią w odniesieniu do skumulowanych oddziaływań ruchu tramwajowego i samochodowego, gdzie źródłem hałasu będą zarówno tramwaje, jak i pojazdy. Planowany tramwaj nie będzie natomiast stanowił głównego źródła hałasu na terenie inwestycji. Wartości przekroczeń skumulowanego hałasu układu drogowego i linii tramwajowej dla roku oddania inwestycji do użytku 2029 miejscowo wynoszą 6,1 dB w ciągu dnia oraz 6,4 dB w ciągu nocy i dotyczą projektowanego budynku Sea Park A przy ul. Czarny Dwór (receptor nr 23 i 24). Dla danego receptora w porównaniu ze stanem istniejącym różnica w hałasie nie wyniesie więcej niż 0,8 dB w dzień i 0,9 dB więcej w nocy.

Nie powinna być to zatem zauważalna różnica w poziomie hałasu w porównaniu do stanu obecnego. W dłuższej perspektywie liczba samochodów na obszarze inwestycji będzie wzrastać co przyczyni się do wzrostu hałasu w części inwestycji.

Różnica między stanem z roku oddania inwestycji, a 10 lat po zrealizowaniu inwestycji będzie jednak nieznaczna. Jedynie na 5 receptorach wyniesie ona więcej niż 0,5 dB, jednak nie przekroczy wartości 0,8 dB. W pozostałych miejscach pomiarowych poziom hałasu nie będzie większy niż 0,5 dB w porównaniu z rokiem oddania inwestycji.

Zieleń wysoka nie została uwzględniona w modelu hałasu ze względu na ograniczenia wynikające ze stosowanej normy CNOSSOS-EU: 2021/2015, która nie daje takiej możliwości. W rzeczywistości zieleń wysoka może dodatkowo przyczynić się do poprawy warunków akustycznych, co nie zostało wykazane w modelu. W celu zmniejszenia hałasu skumulowanego w miejscach, w których wystąpią przewidywane przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, zaplanowano dodatkowe nasadzenia zieleni. W miejscach, w których istnieje taka możliwość, zaprojektowana została zieleń



izolacyjna w postaci wysokich krzewów, bądź wysokich drzew. Wysokie krzewy stanowiące dogęszczenie istniejącej zieleni wysokiej oraz dodatkowo zaprojektowana zieleń wysoka przyczynią się do zmniejszenia hałasu generowanego przez projektowany tramwaj i istniejący ruch kołowy.

Zabudowa przy zachodniej części ul. Obrońców Wybrzeża objęta jest UCHWAŁĄ NR XLI/1359/05 RADY MIASTA GDAŃSKA z dnia 25 sierpnia 2005 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Oliwa Dolna rejon ulic Chłopskiej i Obrońców Wybrzeża w mieście Gdańsku. Według obowiązującego MPZP w pomieszczeniach przewidzianych na stały pobyt ludzi położonych w strefie uciążliwości komunikacyjnej ul. Obrońców Wybrzeża i ul. Chłopskiej (poza granicami planu) zaleca się zastosowanie zabezpieczeń akustycznych obniżających poziom hałasu. Zgodnie z UCHWAŁĄ NR XIX/585/2000 RADY MIASTA GDAŃSKA z dnia 24 lutego 2000 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Czarny Dwór 10 w mieście Gdańsku- również dla zabudowy usługowo- mieszkaniowej położonej na południe od ul. Czarny Dwór i na zachód od al. Jana Pawła II określono następujące wymagane udogodnienia urbanistyczne: rozwiązania architektoniczne i konstrukcje ścian zewnętrznych budynków mieszkalnych usytuowanych w zasięgu uciążliwości ciągów komunikacyjnych winny spełniać warunki zabezpieczeń akustycznych, właściwych dla takiej lokalizacji. Przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu są nieuniknione w danym miejscu, ze względu na dużą intensywność zabudowy i wysoką rangę danego miejsca dla mieszkańców Gdańska. Jest to silnie zurbanizowana część miasta Gdańsk i przekroczenia hałasu występują tam obecnie oraz będą występować i nasilać się nawet pomimo niezrealizowania inwestycji.

Ze względu na położenie w intensywnie zabudowanej części miasta o charakterze usługowo-mieszkaniowym oraz mając na uwadze krajobraz danego miejsca nie przewiduje się możliwości postawienia ekranów akustycznych. Takie rozwiązanie wpłynęłoby negatywnie na krajobraz. Zagęszczenie infrastruktury podziemnej stanowi utrudnienie dla lokalizacji ekranów akustycznych w miejscach przekroczeń hałasu. Sieci ułożone są gęsto co znacząco utrudniłoby posadowienie konstrukcji. Ponadto takie rozwiązanie nie sprawdzi się wśród gęstej zabudowy ze względu na niewielkie odległości linii zabudowy od źródła hałasu oraz wysokość budynków, która w niektórych miejscach znacząco przekracza wysokość ewentualnych ekranów. Dla inwestycji zastosowano natomiast inne rozwiązania projektowe, mające na celu możliwie najbardziej zminimalizować hałas emitowany zarówno przez ruch tramwajowy, jak i torowy, m.in. zastosowanie systemu Rheda City.

To prefabrykowane podpory szynowe w postaci dwóch bloków podszynowych połączonych kratownicami prefabrykowanymi w których znajduje się przytwierdzenie szynowe dostosowane do przyjętego profilu szyn. System przytwierdzenia, składa się m. in. z elementów izolacyjnych w tym z wibroizolacyjnej przekładki podszynowej, której sztywność można regulować w zależności od wymagań wibroizolacyjnych w danej lokalizacji.



Na etapie eksploatacji inwestycji ważnym zagadnieniem będzie utrzymanie torowiska w dobrym stanie technicznym i niedoprowadzenie do powstawania falistości szyn. Wpływ na powstające nierówności i wgłębień na powierzchni tocznej wzdłuż szyn mają drgania podbudowy torowiska, a także pionowy nacisk osi wagonu przemieszczającego się wzdłuż toru powodują powstanie na powierzchni tocznej wzdłuż szyn. Ponieważ proces powstania falistości szyn jest nieunikniony i nie da się mu zapobiec, podjęte zostaną działania mające likwidować falistość szyn powstającą na etapie eksploatacji. Dla danej inwestycji przyjęto dwukrotne zwiększenie częstotliwości szlifowania szyn w porównaniu ze standardową procedurą przyjętą w mieście Gdańsk. Na nowo powstałym odcinku linii tramwajowej szlifowanie szyn będzie się odbywało co 4 lata. Takie rozwiązanie poprawi jakość infrastruktury tramwajowej i zminimalizuje jej zużycie. Zużycie faliste ma wpływ na zwiększenie hałasu od szynowego, dlatego też zwiększenie częstotliwości w ich szlifowania przyczyni się do nie pogorszenia warunków akustycznych na przestrzeni lat. Szlifowanie wygładza bowiem powierzchnię jezdni tramwaju, zmniejszając hałas powstały od toczenia i skrzypienia kół na łukach. Proces szlifowania szyn pozwala na obniżenie hałasu nawet o ok. 4 dB w zależności od prędkości ruchu.

Mając na uwadze powyższe, rozwój tego środka transportu na tym obszarze jest niezbędny dla poprawy systemu komunikacji miejskiej na terenie Gdańska. Jest to inwestycja, która odpowiada na rosnące potrzeby mieszkańców oraz wyzwania związane z ochroną środowiska i zrównoważonym rozwojem miasta. Nowa linia tramwajowa znacząco poprawi dostępność komunikacji publicznej, szczególnie w gęsto zaludnionych dzielnicach, gdzie potrzeba sprawnego transportu jest największa. Dzięki wydzielonym torowiskom tramwaje mogą omijać korki, co przekłada się na szybsze i bardziej przewidywalne podróże. Dodatkowo, nowoczesne pojazdy oferują wysoki komfort – są ciche, przestronne i wyposażone w klimatyzację, co podnosi jakość codziennego przemieszczania się po mieście.

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. 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.

Wibracje przy realizacji tras komunikacyjnych są powodowane przez prowadzone prace budowlane takie jak:

- zagęszczanie gruntu lub warstw konstrukcyjnych walcami wibracyjnymi, itp.;
- rozbiórka nawierzchni przeznaczonych do likwidacji przy użyciu młotów pneumatycznych, itp.;
- wykonywanie warstwy podbudowy i pozostałych warstw nawierzchni jezdni,
- roboty wykończeniowe z użyciem maszyn takich jak: równiarki, ubijaki, wibratory samobieżne itp.

Widmo częstotliwościowe tych wibracji zawiera składowe od kilku do kilkuset Hz w zależności od rodzaju urządzenia. Składowe o częstotliwościach powyżej 30 Hz są silnie tłumione w gruncie, natomiast składowe o częstotliwościach do kilkunastu Hz mogą przenosić się na tereny nawet znacznie oddalone od trasy komunikacyjnej. Ze względu na charakter inwestycji nie przewiduje się, aby podczas jej realizacji wystąpiły wibracje mogące przekroczyć granice komfortu dla ludzi przebywających w budynkach lub wpłynąć negatywnie na zlokalizowane blisko budynki.

Oddziaływanie wibracji podczas budowy tras komunikacyjnych (budowa linii tramwajowej) mają ograniczony charakter czasowy, co znacznie minimalizuje ich wpływ na otoczenie. Amplituda tych wibracji przekazywana przez podłoże na budynki na ogół nie przekracza strefy drgań odczuwalnych przez budynki, ale nieszkodliwych dla ich konstrukcji. Niemniej ze względu na obecność w pobliżu planowanego przedsięwzięcia budynków mieszkalnych, należy zapewnić odpowiednią technologię wykonywania prac budowlanych w celu minimalizacji zjawiska drgań wywoływanych pracą urządzeń zagęszczających grunt oraz ciężkiego sprzętu budowlanego.

Niebezpieczne dla zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej w pobliżu placu budowy mogą być bowiem drgania wzbudzone wskutek pracy ciężkich maszyn drogowych (np. walców, samochodów transportujących). Szczególną uwagę należy zwrócić na organizację w trakcie wykonywania prac przy obiektach znajdujących się w pasie do 20 m od placu budowy, tak aby urządzenia i maszyny nie pracowały jednocześnie, kumulując się w jednym miejscu. Dla wyeliminowania potencjalnego wpływu wibracji powstających w trakcie prac budowlanych na najbliższą położoną zabudowę mieszkaniową, organizacja prac musi zatem zapewnić rozdzielenie okresów jednoczesnej pracy urządzeń je wywołujących.

Przed podjęciem prac budowlanych należy 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 należy 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.

W fazie eksploatacji drogi potencjalnym negatywnym oddziaływaniem 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 wykonanie równych i gładkich nawierzchni oraz ograniczenie prędkości pojazdów szynowych i kołowych zlikwidowane zostanie podstawowe źródło generowania oddziaływań, o których mowa powyżej.

W czasie prowadzenia prac rozbiórkowych i budowlanych wytwarzane będą różnego rodzaju odpady budowlane. Będą to odpady w głównej mierze powstałe w wyniku rozbiórki starej nawierzchni drogowej oraz wytworzone w trakcie trwania prac budowlanych. Prace rozbiórkowe przyczyniające się do powstawania odpadów obejmą ponadto rozbiórkę elementów infrastruktury naziemnej i podziemnej, obiektów małej architektury (słupków, barierek itp.). Realizacja inwestycji będzie się wiązać z powstawaniem odpadów, których źródłami mogą ponadto być:

- wycinka zieleni w niezbędnym zakresie,
- rozbiórka i przebudowa nawierzchni drogowych,
- roboty ziemne związane z przebudową sieci uzbrojenia terenu,
- zaplecze budowy (odpady komunalne, sorbenty, opakowania po wykorzystanych materiałach).

Na etapie realizacji powstawać będą odpady zaliczane zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów, do grupy 15 – odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach, 16 - odpady nieujęte w innych grupach, 17 - odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych) i 20 - odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie.

Odpady powstające na etapie eksploatacji inwestycji powstawać będą w ramach bieżących konserwacji, czyszczenia oraz ewentualnych wypadków losowych i na bieżąco będą 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. Odpadów niebezpiecznych nie można mieszać z innymi rodzajami odpadów, o ile nie służy



to efektywności unieszkodliwiania, a ich transport powinien się odbywać zgodnie z zaleceniami dotyczącymi transportu materiałów niebezpiecznych. Odpady magazynowane będą w sposób selektywny w wyznaczonych do tego miejscach, w specjalnych, przystosowanych do danego rodzaju odpadu pojemnikach i kontenerach, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla magazynowania odpadów.

Potencjalnymi źródłami zanieczyszczeń środowiska gruntowo-wodnego na etapie realizacji analizowanej inwestycji mogą być np. ścieki bytowo-gospodarcze z terenu budowy, zanieczyszczenia związane z eksploatacją środków transportu i maszyn budowlanych (wycieki smarów czy paliw) czy zwiększone ilości zawiesin przedostające się do wód na skutek prac ziemnych. Są to jednak źródła zanieczyszczeń występujące okresowo i krótkotrwale, które znikają po zakończeniu prac budowlanych. Ścieki bytowe będą gromadzone w szczelnych zbiornikach sanitarnych (typu toi-toi) i będą opróżniane przez firmę posiadającą stosowane uprawnienia do wywozu nieczystości płynnych samochodami asenizacyjnymi do punktu zlewnego.

Realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z koniecznością przeprowadzenia odwodnień. Planowane odwodnienie wykopów będzie miało charakter wyłącznie tymczasowy i będzie realizowane jedynie na etapie prowadzenia robót ziemnych. Odwodnienie prowadzone będzie z zastosowaniem zestawów igłofiltrowych wyposażonych w pompy próżniowe o maksymalnej wydajności jednostkowej do 1,5 m³/h. Zakłada się zastosowanie zespołów igłofiltrów. W trakcie prac budowlanych wody opadowe z wykopów będą odpompowywane i odprowadzane do istniejącej kanalizacji deszczowej.

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w sąsiedztwie ujęcia wód podziemnych „Czarny Dwór” i „Zaspa”. Wzdłuż ul. Czarny Dwór, na odcinku pomiędzy ul. Obrońców Wybrzeża, a aleją Jana Pawła II, obszar inwestycji, graniczy z obszarem ścisłej ochrony ujęcia. Przez obszar inwestycji na wysokości V Komisariatu Policji w Gdańsku przy ul. Obrońców Wybrzeża przebiega granica obszaru o zaostrzonych warunkach ochrony ujęcia. Całość inwestycji zlokalizowana jest w strefie ochrony pośredniej ujęć wód podziemnych „Czarny Dwór” i „Zaspa”. Oddziaływanie przewidziane w obszarze sąsiadującym z ujęciami wód pitnych „Zaspa” i „Czarny Dwór” zostało przeanalizowane i zbadane w dokumencie „Analiza zmian strefy ochronnej ujęć wód podziemnych „Czarny Dwór” i „Zaspa” w Gdańsku – propozycje wynikające z oddziaływania inwestycji „Zielony Bulwar” – etap IV wykonany na zlecenie Gdańskiej infrastruktury Wodociągowo – Kanalizacyjnej przez Ekovert Łukasz Szukalski w styczniu 2020 r.

Z treści raportu wynika, że planowane odwodnienia realizowane będą w granicach obszaru ochrony pośredniej i terenu ochrony zaostrzonej ujęć wód „Czarny Dwór” i „Zaspa”, przy zachowaniu wymogów określonych w:



- Rozporządzeniach Dyrektora RZGW w Gdańsku,
- Rozporządzeniu Wojewody Pomorskiego z dnia 19.05.2021 r.,
- Dokumentacji hydrogeologicznej (Ekover, 2019).

W szczególności:

- nie przewiduje się prowadzenia stałych odwodnień,
- nie przewiduje się obniżenia zwierciadła wód podziemnych przekraczającego dopuszczalne wartości dla poszczególnych stref ochronnych,
- nie przewiduje się łącznego poboru wód przekraczającego 180 m³/h w skali całej strefy ochronnej,
- nie przewiduje się poboru wód z warstw wodonośnych wykorzystywanych przez ujęcia komunalne.

Odwodnienie wykopów będzie prowadzone w sposób wykluczający negatywny wpływ na zasoby i jakość wód podziemnych.

Wody opadowe i roztopowe z obszaru inwestycji zostaną odprowadzone do ogrodów deszczowych (szczelnych) oraz do istniejącej kanalizacji deszczowej. Odprowadzenie wody opadowej i roztopowej do kanalizacji deszczowej, zostanie zapewnione na odcinkach projektowanego układu drogowo - torowego, gdzie nie ma możliwości odprowadzenia wód do ogrodów deszczowych.

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 będzie miała wpływ 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.

Z uwagi na skalę planowanego przedsięwzięcia i jego lokalizację, a także wielkość emisji, podczas realizacji 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.

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.

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 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.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami wodno-błotnymi i siedliskami łągowymi, w oddaleniu od obszarów objętych strefą ochrony bezpośredniej i pośredniej ujęć wód, obszarów ochronnych zbiorników wód lądowych. 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 nie 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 2025, poz. 960). Teren inwestycji znajduje się częściowo (fragmentarycznie) w granicach Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 111 Subniecka Gdańska oraz 112 Żuławy Gdańskie.

Zgodnie ze stanowiskiem PGW WP ZZ uwzględniając charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia oraz planowane rozwiązania techniczne chroniące środowisko zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych, określonych dla nich w „Planie gospodarowania



wodami na obszarze dorzecza Wisły”, przyjętym Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. (Dz.U. 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 OOŚ, 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.

Inwestycja znajduje się poza obszarami cennymi kulturowo i zabytkowymi. Dobra kultury i zabytki w najbliższym sąsiedztwie inwestycji występują poza zasięgiem oddziaływania przedsięwzięcia. Najbliżej zlokalizowany jest zabytek nieruchomy o nr. PL.1.9.ZIPOZ.NID_N_22_UU.8563 i nazwie Stara Oliwa z zespołem Potoku Oliwskiego, oddalony od inwestycji o ok. 300 m. Na etapie realizacji zabytki te nie będą zatem w żaden sposób narażone na negatywne skutki wywołane przez trwające prace budowlane.

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.

Z uwagi na bliskość zabudowy mieszkaniowej tut. organ zmienił warunek nałożony uzgodnieniem RDOŚ w następujący sposób: zamiast „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”, tut. organ nałożył warunek o treści: „Uciążliwość akustyczną, związaną z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia,



minimalizować poprzez prowadzenie prac budowlanych w porze dziennej (8:00-18:00), z wyłączeniem okresów budowy, gdzie z technologicznego bądź organizacyjnego punktu widzenia wymagana jest ciągłość prowadzenia prac". Uzasadnieniem powyższego jest również zapis w raporcie OOŚ wskazujący na działania minimalizujące oddziaływania hałasu na etapie budowy, w tym zapis: „prace uciążliwe akustycznie wykonywane powinny być w porze dziennej w godzinach od 8:00 do 18:00”.

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 171/2025 (Ekoportal), 100/2025, 738/2026 (Portal EkoGdańsk - PEG).

Zgodnie z art. 10 kpa tut. organ obwieszczeniem z dnia 29 lipca 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 – Wykaz drzew i krzewów przewidzianych do wycinki

PREZYDENT MIASTA GDAŃSKA

z up. Dagmara Nagórka-Kmiecik

Zastępca Dyrektora Wydziału Ekologii i Energetyki

Kierownik Referatu Polityki Ekologicznej

/Podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Otrzymują:

1. Pełnomocnik z up. Prezydenta Miasta Gdańska reprezentowanego przez Dyрекcję Rozbudowy Miasta Gdańska
2. Strony przez obwieszczenie
3. a/a

Do wiadomości:

1. Regionalna Dyrekcja 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	5372586.17715976.22852580
Nazwa dokumentu	decyzja Zielony Bulwar 17.08.2026.pdf
Tytuł dokumentu	decyzja Zielony Bulwar 17.08.2026
Sygnatura dokumentu	WEiE-I.6220.128.2024
Data dokumentu	17.09.2026 09:24:59
Skrót dokumentu	C2077CA34610DD2C9DDC5867F194DA70DF 5ABDC0
Wersja dokumentu	1.2
Data podpisu	17.09.2026
Sygnatariusz	Dagmara Maria Nagórka-Kmiecik
Stanowisko	Zastępca Dyrektora Wydziału - Kierownik Referatu
Rodzaj certyfikatu	Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego
	EZD 3.136.31.31.
Data wydruku:	17.09.2026 12:53:24
Autor wydruku:	Iwanowska Edyta