

ZAŁĄCZNIK NR 1

do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nr WEiE-I.6220.II.128D.2024.AN-EI

(zgodnie z wymogiem, art. 82 ust.3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania środowisko – t.j. Dz.U. z 2026 r., poz. 670 z późn. zm.)

„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”

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 Płazyńskiego 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 – Kołobrzaska, Czarny Dwór – Jana Pawła II, Czarny Dwór – Hallera – Płazyńskiego,
- 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 wymaganym 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 rozlokowane 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 zieleń 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

ul. Nowe Ogrody 8/12, 80-803 Gdańsk
tel.: 58 768 82 00, weie@gdansk.gda.pl
ISO 9001:2015; ISO 37120:2014

www.gdansk.pl

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 zielenią 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 znajdują 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 wysokościowego 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 podstacji 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 wpływać będzie na poprawę jakości odprowadzanych wód opadowych i roztopowych. Dodatkowo wszystkie dopływy kierujące wody opadowe i roztopowe do kolektora „Kołobrzaska” zostaną wyposażone w osadnik zawiesiny 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 kłączach 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 - jezdny 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 zlokalizowane 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 zlokalizowane 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, indukację 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, poidła dla ludzi i zwierząt).

Teren inwestycji położony jest w centrum miasta Gdańska, w dzielnicach Przymorze Wielkie, Zasp-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.

PREZYDENT MIASTA GDAŃSKA

z up.

Dagmara Nagórka-Kmiecik

ZASTĘPCA DYREKTORA WYDZIAŁU EKOLOGII I ENERGETYKI

KIEROWNIK REFERATU POLITYKI EKOLOGICZNEJ

/-/ podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym

Potwierdzam zgodność wydruku z dokumentem wydanym w postaci elektronicznej:

Identyfikator dokumentu	5372586.17680925.22857650
Nazwa dokumentu	Załącznik nr 1 charakterystyka do decyzji WEiE-I.6220.II.128D.2024.AN-EI.pdf
Tytuł dokumentu	Załącznik nr 1 charakterystyka do decyzji WEiE-I.6220.II.128D.2024.AN-EI
Sygnatura dokumentu	WEiE-I.6220.128.2024
Data dokumentu	17.09.2026 12:52:06
Skrót dokumentu	36085B8E79DF81F619FDCC057A1A5735E8E C573C
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 12:53:44
Autor wydruku:	Iwanowska Edyta