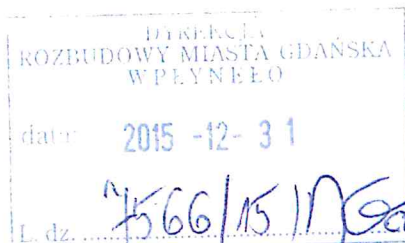


PREZYDENT MIASTA GDAŃSKA
ul. Nowe Ogrody 8/12, 80 – 803 Gdańsk



2015-12-22

WUiA.I.6740. 2002-3 .2015.3-TS.248572

Gdańsk,

D E C Y Z J A

o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej

Na podstawie art. 11a ust. 1, art. 11f ust. 1 i 3, art. 12, art. 17 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r. poz. 687 z późniejszymi zmianami) oraz art. 49 i art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r. poz. 267 z późniejszymi zmianami),

- po rozpatrzeniu wniosku zarządcy drogi reprezentowanego przez P. Włodzimierza Bartosiewicza - Dyrektora Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska, z dnia 30.09.2015 r., nr rejestru WUiA/248572, uzupełnionego dnia 23.10.2015 r. nr rejestru WUiA/270749,

1. Zezwalam na realizację inwestycji drogowej dla układu dróg gminnych: „Budowa układu drogowego w obszarze Portu Północnego w Gdańsku – PCL – odcinek 1, 2, 4”

na nieruchomościach objętych wnioskiem, położonych w Województwie Pomorskim, w Gminie Miasta Gdańska,

oznaczenie nieruchomości objętych wnioskiem, w liniach rozgraniczających pasa drogowego:

obręb 0086 – działka nr: 74/2, 77/1, 77/3, 78/2;

obręb 0253 – działka nr: 9/1, 9/4, 10/2, 11/2, 12/2, 13/2, 14/3, 15/1, 16/2, 16/6, 27/2, 29/2, 35/2, 35/6, 36/4, 38/2, 39/2, 44/2, 44/3, 46/3;

obręb 0274 – działka nr: 11/6;

obręb 0275 – działka nr: 3/104, 3/109, 3/110, 3/116, 4/2;

oznaczenie nieruchomości poza liniami rozgraniczającymi, dla których ustala się ograniczenie w korzystaniu z nieruchomości:

obręb 0253 – działka nr: 10/1 (kabel energetyczny), 14/2 (kabel energetyczny), 14/4 (kabel energetyczny), 27/1 (kabel energetyczny), 27/4 (umocnienie i konserwacja rowu melioracyjnego), 29/1 (rozbiórka istniejącego wylotu KD);

obręb 0275 – działka nr: 3/111 (budowa przepustu).

Teren objęty niniejszą decyzją oznaczony został linią przerywaną koloru fioletowego rozgraniczającą pas drogowy dróg gminnych – na mapie w skali 1:1000 z zakresem terenu objętego wnioskiem o wydanie decyzji – **załącznik nr 1** do niniejszej decyzji.

2. Zatwierdzam podział nieruchomości na potrzeby wyżej wymienionej inwestycji

W ramach przedmiotowej inwestycji nie przewiduje się podziału nieruchomości.

3. Zatwierdzam projekt budowlany stanowiący załącznik nr 2, składający się z:

Projekt zagospodarowania terenu,

Projekt architektoniczno-budowlany: branża drogowa,

Projekt architektoniczno-budowlany: budowa kanalizacji deszczowej i zbiornika retencyjno-infiltracyjnego,
 Projekt architektoniczno-budowlany: budowa oświetlenia drogowego i usunięcie kolizji,
 Projekt architektoniczno-budowlany: budowa kanału technologicznego i przebudowa kolizji sieci teletechnicznych,
 Projekt architektoniczno-budowlany: przebudowa urządzeń melioracyjnych,
 Projekt architektoniczno-budowlany: zabezpieczenie rurociągów naftowych przesyłowych Grupy Lotos S.A i Pern „Przyjaźń” S.A. zlokalizowanych pod projektowanym układem drogowym,
 Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia,
 Opinia geotechniczna,
 Dokumentacja badań podłoża,
 Projekt geotechniczny,

autorzy projektu budowlanego:

mgr inż. Marcin Nietupski, uprawnienia budowlane nr 333/Gd/2002 do projektowania bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno-budowlanej, członek Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa nr POM/BO/0047/03;
 mgr inż. Paweł Brzuchalski, uprawnienia budowlane nr POM/0086/POOD/12 do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej, członek Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa nr POM/BD/0359/12,
 mgr inż. Piotr Żarnoch, uprawnienia budowlane nr MAZ/0399/POOD/11 do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej, członek Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa nr MAZ/BD/0130/12,
 inż. Ryszard Dagil, uprawnienia budowlane nr 6330/Gd/94 w specjalności instalacyjno – inżynierskiej w zakresie sieci wodociągowych, kanalizacyjnych i gazowych oraz instalacji gazowych, członek Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa nr POM/IS/0760/01,
 mgr inż. Witold Kosecki, uprawnienia budowlane nr 150/Gd/99 do projektowania bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno-budowlanej, członek Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa nr POM/BO/2256/01,
 mgr inż. Waldemar Wesołowski, uprawnienia budowlane nr 75/Gd/2002 do projektowania bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych oraz elektroenergetycznych, członek Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa nr POM/IE/5902/02,
 mgr inż. Mateusz Hinc, uprawnienia budowlane nr POM/0003/POOT/09 do projektowania bez ograniczeń w specjalności telekomunikacyjnej, członek Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa nr POM/BT/0413/09,
 mgr inż. Martyna Karwowska, uprawnienia budowlane nr GT-III-630/198/76 w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie budowli hydrotechnicznych, członek Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa nr POM/WM/1932/01,

4. Określenie linii rozgraniczających teren

4.1. Linie rozgraniczające obszar dla projektowanej drogi oznaczono linią przerywaną w kolorze fioletowym – na mapie z zakresem terenu objętego wnioskiem o wydanie decyzji – **załącznik nr 1** do niniejszej decyzji w „Materiałach do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej”.

5. Oznaczenie nieruchomości, według katastru nieruchomości, które stają się własnością właściwej jednostki samorządu terytorialnego

W ramach przedmiotowej inwestycji nie przewiduje się zmian własnościowych nieruchomości.

6. Oznaczenie nieruchomości wg Katastru nieruchomości, na których wygasa użytkowanie wieczyste

W ramach przedmiotowej inwestycji nie występują nieruchomości, na których wygasa użytkowanie wieczyste.

7. Wymagania dotyczące powiązania z innymi drogami publicznymi

Nadrzędnym zadaniem jest stworzenie połączeń drogowych dla planowanej budowy Pomorskiego Centrum Logistycznego (PCL) z zewnętrzną siecią dróg. Potrzeba budowy PCL związana jest z intensywnym rozwojem Portu Gdańskiego, w tym głębokowodnego terminala kontenerowego w Gdańsku (DCT) współpracującego z największymi operatorami kontenerowymi na świecie. Wpływ na potrzebę rozbudowy układu drogowego ma również planowana rozbudowa terminala naftowego oraz bazy paliwowej PERN.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się we wschodniej części miasta Gdańsk – Wyspa Portowa, w niezamieszkałym obszarze przemysłowym, w granicach portu morskiego Gdańsk. Inwestycja planowana jest pomiędzy Trasą Sucharskiego, ulicą Kontenerową oraz lasem miejskim Gdańsk-Stogi.

Istniejąca Trasa Sucharskiego przebiega wschodnim obrzeżem centrum miasta i stanowi odcinek drogi krajowej nr 89. Jest to droga klasy GP o nawierzchni bitumicznej, przekrój dwujezdniowy 2x2, z ograniczoną dostępnością.

Trasa Sucharskiego (TS) przebiega z południowego wschodu na północny zachód w obszarze miasta Gdańska i stwarza możliwość sprawnego połączenia obszarów położonych w przybrzeżnej części miasta z zewnętrznym układem Metropolii Gdańskiej, a także jest elementem głównych powiązań wewnętrznych miasta Gdańska.

Trasa Sucharskiego występuje jako element następujących ciągów drogowych:

- w regionalnym układzie poprzez połączenie z Obwodnicą Południową (odcinek drogi ekspresowej S7 Gdańsk – Warszawa) oraz odcinkiem Obwodnicy Trójmiejskiej (drogi ekspresowej S6) uzyskuje powiązanie terenów portowych z autostradą A1;
- w miejskim układzie poprzez planowane połączenie trasą „Drogi Zielonej” i ciągiem „Nowej Spacerowej” z zachodnią Obwodnicą Trójmiasta, a razem z Obwodnicą Południową będzie tworzyć tzw. Główną „ramę komunikacyjną” miasta Gdańska.

Szczególne znaczenie nabiera obsługa terenów portu wschodniego w Gdańsku, gdzie przy funkcjonującym Porcie Północnym, bazach portowych, Morskim Terminalu kontenerowym, planowana jest budowa Pomorskiego Centrum Logistycznego, jako zaplecza w/w terminala kontenerowego.

Wszystkie dotychczasowe połączenia w układzie projektowym zostaną zachowane, a przedmiotowa inwestycja (budowa ulic gminnych: Nawa Kaczeńce i Nowa Portowa) stanowi uzupełnienie sieci ulic, niezbędne dla poprawnego funkcjonowania planowanej rozbudowy zaplecza portowego.

Na analizowanym odcinku Trasy Sucharskiego występują następujące węzły drogowe z ulicami:

- Wosia Budzysza,
- Kontenerowa.

Są to węzły częściowo bezkolizyjne, typu WB. Na węźle z ulicą Wosia Budzysza występuje czterowłotowe skrzyżowanie z wyspą centralną sterowane za pomocą sygnalizacji świetlnej. Na węźle z ulicą Kontenerową funkcjonuje skrzyżowanie trójwłotowe, skanalizowane bez sygnalizacji świetlnej. W połowie odcinka pomiędzy węzłem „Wosia Budzysza” a węzłem „Ku Ujściu” zostało wybudowane skrzyżowanie tylko na prawe skręty, jako element docelowego węzła „Dzielnicowego”. Przedłużeniem powyższego skrzyżowania w kierunku wschodnim jest ulica Nowa Kaczeńce, która ma powiązanie z ulicą Nową Portową na skrzyżowaniu typu rondo duże. Od strony północno-wschodniej ulica Nowe Kaczeńce jest ślepo zakończona (brama DCT), natomiast ulica Nowa Portowa od strony północnej, docelowo będzie posiadała powiązanie

z istniejącą ulicą Kontenerową. W zakresie przedmiotowej inwestycji ulica Nowa Portowa zakończona jest zawrotką (jako etap przejściowy).

Projektowany układ drogowy zostanie włączony w układ dróg publicznych za pośrednictwem węzła drogowego projektowanego na przecięciu istniejącej trasy Sucharskiego z projektowaną ulicą Nowa Kaczeńce, tzw. węzła „Dzielnicowego”.

8. Warunki wynikające z potrzeb ochrony środowiska, ochrony zabytków i dóbr kultury współczesnej i potrzeb obronności państwa

8.1. W zakresie ochrony środowiska.

Dla przedmiotowej inwestycji została wydana przez Prezydenta Miasta Gdańska decyzja Nr WŚ-I.6220.II.87D.2014.EI.219243 z dnia 10.12.2014 r. o stwierdzeniu braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowiska dla przedsięwzięcia: „Budowa układu drogowego w obszarze Portu Północnego w Gdańsku - PCL”.

W celu zminimalizowania uciążliwości planowanego przedsięwzięcia zastosowane zostaną następujące rozwiązania i środki chroniące środowisko:

Na etapie realizacji inwestycji:

- a) roboty budowlane będą prowadzone z należytą starannością,
- b) podczas realizacji przedsięwzięcia zostanie zapewniona właściwa organizacja robót z zastosowaniem sprawnego sprzętu; materiały szkodliwe (paliwa, farby lakiery, itp.) składowane będą na powierzchniach uszczelnionych, do likwidacji substancji toksycznych stosowane będą sorbenty,
- c) plac budowy, a w szczególności magazyny, składy i bazy transportowe w pierwszej kolejności będą lokalizowane na terenach już zagospodarowanych i nie będą lokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej,
- d) place budowy oraz drogi techniczne będą zorganizowane w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni,
- e) po zakończeniu prac teren zostanie przywrócony do stanu poprzedniego,
- f) sprzęt budowlany będzie spełniał warunki techniczne zezwalające na jego zastosowanie i użytkowanie do zakładanych prac budowlanych,
- g) w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych do powietrza na etapie budowy planowanego przedsięwzięcia zastosowane będą następujące działania minimalizujące:
 - stosowanie gotowych mieszanek wytwarzanych w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy,
 - drogi dojazdowe utrzymywane będą w stanie ograniczającym pylenie,
 - materiały sypkie transportowane będą wywrotkami wyposażonymi w opończe ograniczające pylenie,
 - podczas postoju lub załadunku silniki maszyn budowlanych i samochodów ciężarowych będą wyłączane,
- h) uciążliwość akustyczna podczas prac budowlanych będzie minimalizowana poprzez stosowanie urządzeń i maszyn spełniających normy w zakresie emisji hałasu do środowiska oraz unikanie prowadzenia prac związanych ze znaczną emisją hałasu w porze nocnej,
- i) podczas realizacji inwestycji stosowane będą technologie eliminujące przenoszenie wibracji w strefę istniejących budynków oraz sieci rurociągów naftowych przesyłowych zlokalizowanych pod projektowanym układem drogowym,
- j) plac budowy zostanie wyposażony w urządzenia sanitarne dla pracowników ze szczelnymi pojemnikami do gromadzenia nieczystości płynnych o charakterze bytowym,

- k) wierzchnia warstwa gleby, pochodząca z terenów przeznaczonych pod inwestycję, zostanie wykorzystana do umocnienia skarp i urządzenia terenów zieleni przydrożnej i przyobiektowej,
- l) na odcinkach, gdzie prace ziemne i budowlane prowadzone będą w pobliżu sieci rowów melioracyjnych, stosowane będą rozwiązania, które zabezpieczą przed ich zasypaniem lub zanieczyszczeniem substancjami chemicznymi bądź odpadami pochodzącymi z prac budowlanych,
- m) ze względu na ochronę szaty roślinnej (niewchodzącej w obszar inwestycji) ruch samochodów i maszyn będzie odbywał się po wyznaczonych drogach dojazdowych,
- n) prace budowlane będą prowadzone pod nadzorem przyrodniczym obejmującym kontrolę placu budowy i przygotowania środków zabezpieczających takich jak np. tymczasowe płotki przeciw wtargnięciu zwierząt; wyznaczenie miejsc i sposobu ewentualnych zabezpieczeń będzie realizowane na bieżąco, w dostosowaniu do procesu prac budowlanych,
- o) personel budowlany zostanie przeszkolony w zakresie działań chroniących zwierzęta, mogące potencjalnie pojawić się na placu budowy,
- p) odpady do czasu odbioru przez uprawnione podmioty będą przechowywane w odpowiednich pojemnikach; odpady nie będą deponowane na terenach wrażliwych przyrodniczo; odpady niebezpieczne przechowywane będą w pojemnikach zlokalizowanych na terenie o utwardzonej nawierzchni, w miejscu niedostępnym dla osób nieupoważnionych,
- q) w granicach planowanego przedsięwzięcia występuje grunt zanieczyszczony odpadami komunalnymi (odpady znajdują się w stanie daleko posuniętej mineralizacji); na odcinku występowania zanieczyszczonego gruntu, w celu stabilizacji słabonośnego podłoża pod układ drogowy, zastosowana zostanie metoda wzmocnienia podłoża w postaci kolumn betonowych w siatce z ułożeniem materaca stabilizującego (dopuszczalne są też podobne metody stabilizacji gruntu), bez konieczności naruszania podłoża; w trakcie wzmacniania gruntu oraz przygotowania podłoża, grunt zanieczyszczony odpadami zostanie przekazany do utylizacji, zgodnie z ich kwalifikacją.

Na etapie eksploatacji:

- a) przed zrzutem do odbiorników, wody opadowe z układu drogowego będą podczyszczone w separatorach i osadnikach (zakłada się oddanie wód opadowych do wód powierzchniowych i do gruntu,
- b) objętość zbiornika retencyjno – infiltracyjnego została zaprojektowana w taki sposób aby zapewnić przyjęcie wód opadowych w okresie największych opadów deszczu,
- c) wokół zbiornika przewiduje się wykonanie ogrodzeń ochronnych zapobiegających wpadnięciu zwierząt do zbiornika; zabezpieczenie będzie wykonane jako ogrodzenie wysokie z siatki stalowej o wysokości min. 220 cm z oczkami zmniejszającymi się ku dołowi; siatka zostanie wkopana w grunt,
- d) do budowy nawierzchni zostaną zastosowane – w ramach dostępnych środków – materiały uwzględniające redukcję hałasu emitowanego przez ruch kołowy,
- e) do oświetlenia zostaną zastosowane lampy energooszczędne, w miarę możliwości niestanowiące po zużyciu odpadów niebezpiecznych,
- f) przekroczenia planowanych układów drogowych przez rowy melioracyjne będą wyposażone w przepust, zachowujący drożność tych rowów i warunków środowiskowych ich funkcjonowania; początkowy odcinek ulicy Nowa Kaczeńce od km 0+000 do 0+330 przebiega przez teren lasu miejskiego; w km 0+185 zaprojektowano przepust drogowy NK1 przeprowadzający wody opadowe z prawego rowu do lewego i dalej do projektowanego zbiornika infiltracyjnego.

Inwestor przewiduje zastosowanie szeregu rozwiązań minimalizujących wpływ inwestycji na miejsca możliwego występowania herpetofauny:

- a) wzmocnione zostaną struktury siedlisk występujących w miejscu realizacji inwestycji osobników herpetofauny, w oparciu o istniejące zbiorniki wodne; wzmocnienie tej struktury obejmować będzie trwałe wydzielenie terenów o charakterze biologicznie czynnym, ze zogniskowaniem się na ich funkcjach przyrodniczych, do czasu wypełnienia struktury terenów inwestycyjnych; zapewniony zostanie dostęp do istniejących zbiorników o funkcjach godowo-rozrodczych, z jednoczesnym ograniczeniem kierunku ich dostępu, poprzez wykonanie ogrodzeń eliminujących potencjalne kolizje,
- b) podczas budowy zostaną wprowadzone zasady postępowania opracowane na podstawie „Metod ochrony płazów oraz minimalizowania strat przy inwestycjach drogowych” M. Sołtysiak (Uniwersytet Śląski, Wydział Nauk o Ziemi),
- c) na terenie budowy podczas całego okresu trwania prac przygotowawczych, takich jak wycinka drzew i krzewów, likwidacja pokrycia terenu, ewentualne odprowadzanie wód z powierzchni terenu (w tym do istniejącego systemu rowów melioracyjnych) i ogólnej realizacji inwestycji, zapewniony zostanie udział przyrodnika (w funkcji nadzoru przyrodniczego),
- d) w celu minimalizacji potencjalnych konfliktów z występującymi płazami, wykonanie początkowych robót ziemnych, takich jak: usunięcie roślinności i humusu, likwidacja podmokłości oraz usunięcie zastarych materiałów porozbiórkowych z terenu inwestycji, zostanie przeprowadzone w okresie jesienno-zimowym; optymalnym terminem wykonania tych prac jest wrzesień/październik – z uwagi na opuszczenie rowów i niewielkich zbiorników (podmoklik) przez większość przeobrażonych z postaci larwalnych osobników oraz z uwagi na niepojawienie się jeszcze w stagnujących wodach osobników zimujących; termin dopuszczalny obejmuje okres od września do końca lutego.

W przypadku prowadzenia prac w wskazanym okresie września zostaną wykonane następujące działania, w kolejności:

1. wygrodzenie terenu inwestycji płotkami uniemożliwiającymi wtargnięcie zwierząt na jego obszar, a następnie penetracje terenu wewnątrz ogrodzenia przez wykwalifikowanych (przeszkolonych) pracowników i odłowienie występujących (pozostałych) zwierząt; zabezpieczenie odłowionych zwierząt w przygotowanych uprzednio pojemnikach i ich transport oraz wypuszczenie w siedliskach, w których wcześniej stwierdzono ich występowanie na terenie PCL (wskazanie zgodnie z pozycją Styczyński, Tabasz, 1994) – miejsca uwolnienia zwierząt poza zasięgiem robót ziemnych; penetracja wygrodzonego terenu przez przyrodnika będzie powtórzona wg. wskazań prowadzącego je wykwalifikowanego przyrodnika,
2. przygotowanie terenu, usunięcie warstwy humusowej poprzedzone bezpośrednim odłowem zwierząt prowadzonym niewielkim, jednostronnym frontem roboczym na przedpolu obszaru przeznaczonego do zdjęcia humusu (przed maszynami); w tym przypadku wskazane jest umożliwienie samodzielnej ucieczki zwierząt (w trakcie sezonu wegetacyjnego).

Prace w terminie od wiosny do jesieni:

1. w okresie wegetacyjnym po oczyszczeniu terenu oraz zdjęciu humusu, w ramach monitoringu przyrodniczego zostaną przeprowadzone kontrole herpetologiczne (płazy mogą się schodzić w miejsce zbiorników oraz nieistniejących rowów czy stagnującej wody na terenie budowy),
2. Sprawdzenie i ewentualna naprawa wygrodzeń terenu inwestycji,
3. Penetracje terenu wewnątrz ogrodzenia (przez wykwalifikowanych – przeszkolonych pracowników pod nadzorem przyrodnika) i odłowienie występujących

zwierząt; zabezpieczenie odłowionych zwierząt zostanie przeprowadzone przy zastosowaniu przygotowanych uprzednio pojemników; transport oraz wypuszczenie odłowionych płazów w siedliskach, w których wcześniej stwierdzono ich występowanie na terenie PCL, (wskazanie zgodnie z pozycją Styczyński, Tabasz, 1994) – miejsca uwolnienia poza zasięgiem robót ziemnych.

W okresie intensywnej migracji wiosennych i godów (od początku marca przy temp. > 5 st.C do końca maja) zostaną wykonane obserwacje codzienne lub minimum co drugi dzień. Częste obserwacje obejmą również wskazane powyżej miejsca w okresie trwania dyspersji młodocianych osobników oraz migracji jesiennych; w pozostałych okresach liczba obserwacji zostanie uzależniona od warunków pogodowych oraz charakterystyki terenu zgodnie z rekomendacją przyrodnika nadzorującego prace w tym zakresie.

Ponieważ cykle życiowe poszczególnych gatunków są różne (np. daty rozpoczęcia godów) i zależne od warunków lokalnych, wyznaczenie bezpośrednich terminów kontroli pozostaje w gestii prowadzących monitoring (poza okresem obserwacji dot. migracji wiosennych i godów oraz trwania dyspersji młodocianych osobników oraz migracji jesiennych); terminy kontroli nie są terminami sztywnymi i mogą ulec zmianie dla poszczególnych okresów obserwacji np. zależnie od przebiegu pogody.

W przypadku zastosowania pułapek, wyłącznie żywołownych (np. plastikowych wiaderek wkopanych w podłoże, do których będą wpadały wędrujące płazy) w okresie prac wymagane są minimum dwie kontrole w ciągu doby; rano i wieczorem (np. rano ok. godz. 8 – 9 oraz wieczorem ok. godz. 20-21); podczas ciepłych, deszczowych nocy możliwe jest przeprowadzenie dodatkowych kontroli ok. godz. 3; złowione w pułapki osobniki po oznaczaniu do gatunku zostaną wypuszczone.

Wykonanie obserwacji bezpośrednich będzie dotyczyć głównie zakresu występowania osobników gatunków herpetofauny na obszarze planowanej inwestycji oraz w pasie ok. 250-500 m od jej granic (ze szczególnym uwzględnieniem wyznaczonych powierzchni preferowanych przez poszczególne gatunki oraz ich szlaków migracji sezonowych); ze względu na średni zasięg migracji żab i ropuch, wynoszący do 3 km, w wypadku potwierdzeń ich występowania przeprowadzone będą obserwacje dodatkowe, dotyczące określenia tras migracji w oparciu o transekty wykraczające poza wskazany obszar pasa drogowego, w celu weryfikacji danych z opracowań dla DTC w szczególności określenia znaczenia i jakości zbiorników wodnych wskazanych do przeniesienia.

W celu zachowania przyjętych rozwiązań minimalizujących, na terenie PCL niezbędne będzie wprowadzenie wygradzeń zapobiegających wtargnięciu zwierząt na planowaną drogę; w zależności od etapu prac inwestycyjnych przyjmuje się zastosowanie przegrody pełnej, na wytypowanych odcinkach drogi obustronnie; na etapie przygotowawczym w otoczeniu terenu budowy dopuszcza się zastosowanie siatki plastikowej o oczkach lub perforacji otworów poniżej 0,5 cm średnicy i wysokości nie mniejszej niż 0,4-0,5 m z nawisem górnym utrudniającym jej pokonanie lub pełnej taśmy z tworzywa sztucznego wyposażonej w nawis górny utrudniający jej pokonanie; na etapie funkcjonowania wprowadzone zostaną stałe wygradzenia z zastosowaniem np. siatki stalowej nierdzewnej lub perforowanych paneli z tworzyw sztucznych o oczkach lub perforacji otworów poniżej 0,5 cm średnicy i wysokości nie mniejszej niż 0,4-0,5 m lub płotków z profili betonowych.

8.2. Wymagania w zakresie ochrony zabytków i dóbr kultury współczesnej:

Zgodnie z opinią Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków nr ZA.5151.41.2015. .EP z dnia 14.05.2015 r. – „zgodnie z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Przeróbka w mieście Gdańsku (Uchwała nr LIII/1627/2002 RMG z dnia 26 września 2002 r.) prace ziemne na odcinku od Węzła Wosia Budzysza do Ku Ujściu należy prowadzić pod nadzorem archeologicznym”.

8.3. W zakresie obronności państwa – nie ustala się dodatkowych warunków wynikających z potrzeb obronności państwa; przedmiotowa inwestycja nie koliduje z potrzebami obronności i bezpieczeństwa państwa (zgodnie z opinią Wojewódzkiego Sztabu Wojskowego w Gdańsku z dnia 06.05.2015 r. nr 1144/15).

9. Wymagania dotyczące ochrony uzasadnionych interesów osób trzecich

Przy realizacji inwestycji należy uwzględnić warunki wynikające z obowiązującego prawa, ze szczególnym uwzględnieniem art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. – Prawo budowlane (jednolity tekst Dz. U. z 2013r. poz. 1409 z późniejszymi zmianami), zwłaszcza poprzez zapewnienie:

- a) poszanowania, występujących w obszarze oddziaływania obiektu, uzasadnionych interesów osób trzecich, w tym zapewnienie dostępu do drogi publicznej,
- b) możliwości korzystania z urządzeń istniejącej infrastruktury technicznej; przebudowę urządzeń uzbrojenia terenu należy realizować zgodnie z warunkami podanymi przez odpowiednie instytucje branżowe, w sposób umożliwiający korzystanie z tych urządzeń przez użytkowników.

10. Pozostałe ustalenia

10.1. Szczególne warunki zabezpieczenia terenu budowy i prowadzenia robót budowlanych:

- a) prowadzić roboty budowlane zgodnie z obowiązującymi przepisami, dokumentacją projektową oraz w sposób niezagrażający bezpieczeństwu ludzi i mienia,
- b) w trakcie prowadzenia robót budowlanych należy przestrzegać wymogi i warunki instytucji uzgadniających i opiniujących projekt budowlany,
- c) stosować wyroby dopuszczone do obrotu i stosowania w budownictwie, posiadające atesty i certyfikaty;
- d) ze względu na możliwość występowania niewybuchów z okresu II wojny światowej na terenie przewidzianym pod realizację inwestycji, przedmiotowy obszar przed rozpoczęciem robót budowlanych będzie objęty sprawdzeniem/nadzorem saperskim.

10.2. Określenie czasu użytkowania tymczasowych obiektów budowlanych:

Obiekty budowlane przeznaczone do czasowego użytkowania w trakcie realizacji robót budowlanych, położone na terenie budowy oraz ustawione w związku z realizacją inwestycji, należy usunąć przed zamierzonym terminem przystąpienia do użytkowania.

10.3. Terminy rozbiórek istniejących obiektów budowlanych nieprzewidzianych do dalszego użytkowania:

dokonać rozbiórek istniejących obiektów budowlanych, znajdujących się w obrębie linii rozgraniczających teren, kolidujących z projektowaną inwestycją, przed przystąpieniem do realizacji robót budowlanych.

10.4. Szczegółowe wymagania dotyczące nadzoru na budowie:

- a) funkcję kierownika budowy należy powierzyć osobie posiadającej uprawnienia budowlane w odpowiedniej specjalności; przy prowadzeniu robót, do kierowania którymi jest wymagane przygotowanie zawodowe w specjalności techniczno-budowlanej innej niż posiada kierownik budowy, inwestor jest zobowiązany zapewnić kierownictwo robót w danej specjalności,
- b) kierownik budowy jest zobowiązany prowadzić dziennik budowy, oddzielny dla każdego obiektu budowlanego,
- c) inwestor ma obowiązek ustanowienia inspektorów nadzoru inwestorskiego – zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 4 i 15 i ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 19 listopada 2001r. w sprawie rodzajów obiektów budowlanych, przy których realizacji jest wymagane ustanowienie inspektora nadzoru inwestorskiego (Dz. U. Nr 138, poz. 1554).

10.5. Ustalam obowiązek przebudowy istniejących sieci uzbrojenia terenu, na poniżej wyszczególnionych działkach oraz udzielam zezwolenia na wykonanie tego obowiązku:

L.p.	Obręb	Numer działki	Rodzaj zajęcia nieruchomości
1	2	3	4
1	253	10/1	kabel elektryczny
2	253	14/2	kabel elektryczny
3	253	14/4	kabel elektryczny
4	253	27/1	kabel elektryczny
5	253	27/4	umocnienie i konserwacja rowu melioracyjnego
6	253	29/1	rozbiórka istniejącego wlotu KD
7	275	3/111	budowa przepustu

10.6. Dla realizacji obowiązku określonego w punkcie 10.5 określám ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości wymienionych powyżej, w zakresie wskazanym w zatwierdzonym projekcie budowlanym – do ograniczeń mają zastosowanie przepisy art. 124 ust. 4-8 i art. 124a ustawy z dnia 21 sierpnia 1997r. o gospodarce nieruchomościami (jednolity tekst Dz. U. z 2015 r. poz. 782 z późniejszymi zmianami).

UZASADNIENIE

W dniu 30.09.2015 r. do tutejszego organu wpłynął wniosek zarządcy drogi reprezentowanego przez P. Włodzimierza Bartosiewicza – Dyrektora Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska, w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dla układu dróg gminnych: „Budowa układu drogowego w obszarze Portu Północnego w Gdańsku – PCL – odcinek 1, 2, 4”.

Dnia 23.10.2015 r. (nr rejestru WUiA/270749) inwestor uzupełnił powyższy wniosek.

Do wniosku o zezwolenie na realizację powyższej inwestycji inwestor dołączył komplet dokumentów wymaganych na podstawie art. 11d ust. 1 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r. poz. 687 z późniejszymi zmianami) w tym projekt budowlany, spełniający wymagania rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2012 r. poz. 462 z późniejszymi zmianami), opracowany i sprawdzony przez uprawnionych projektantów, wraz z zaświadczeniem, o którym mowa w art. 12 ust. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane, posiadający wymagane opinie i uzgodnienia.

Ponadto inwestor udokumentował spełnienie obowiązku określonego w art. 11 b ust.1 i 2 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, przedkładając stosowne opinie: Zarządu Województwa Pomorskiego (nr DRRP-G.8012.9.2015 z dnia 28.04.2015 r.), Prezydenta Miasta Gdańska (nr ZDiZ-ZD-6304-336(2)-2015-EZ-1486 z dnia 30.04.2015 r.), Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni (nr INZ1.2-ES-70020-45/15 z dnia 30.04.2015 r.), Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku (nr ZPU/834d-27/2015/df z dnia 15.05.2015 r.), Dyrektora Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Gdańsku nr Zn.spr.:ZS.2215.2.19.2015.KR z dnia 24.04.2015 r., Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku (nr ZA.5151.41.2015.PM z dnia 14.05.2015 r.), PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. (nr IZIWm-0702-012/s.c./2015 z dnia 20.05.2015 r.), Wojewódzkiego Sztabu Wojskowego w Gdańsku (nr 1144/15 z dnia 06.05.2015 r.),

Dla przedmiotowej inwestycji wydana została w dniu 10.12.2014 r. przez Prezydenta Miasta Gdańska decyzja nr WŚ-I.6220.II.87D.2014.EI.219243 o stwierdzeniu braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn: „Budowa układu drogowego w obszarze Portu Północnego w Gdańsku - PCL” (przeniesiona na rzecz DRMG decyzją nr WŚ-I.6220.II.87D.2014.EI.219243 z dnia 27.04.2015 r.) oraz decyzja Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Nr ZW-83/881/2014 i ZW-38/40/2014 z dnia 04.04.2014 r. o zwolnieniu z zakazów określonych w art. 88l ust. 1 i art. 40 ust. 1 ustawy Prawo wodne.

Wnioskodawca przedłożył także pozwolenie wodnoprawne Marszałka Województwa Pomorskiego – decyzja nr DROŚ-SW.7322.2.2015/ŁP z dnia 17.03.2015 r., zmienione decyzją nr RDOŚ-SW.7322.3-1.2015/ŁP z dnia 23.04.2015 r.

Zgodnie z art. 11d ust. 5 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych – zawiadomienie o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, tutejszy organ wysłał wnioskodawcy, właścicielom lub użytkownikom wieczystym nieruchomości objętych wnioskiem oraz zawiadomił pozostałe strony w drodze obwieszczeń i stronie internetowej miasta Gdańska oraz w prasie lokalnej.

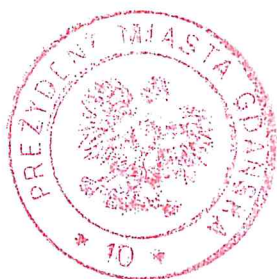
W trakcie prowadzonego postępowania w sprawie zezwolenia na realizację przedmiotowej inwestycji drogowej, nie wpłynęły żadne zastrzeżenia, ani wnioski dotyczące planowanej inwestycji.

Od decyzji służy odwołanie do Wojewody Pomorskiego za pośrednictwem tutejszego organu w terminie 14 dni od dnia doręczenia. Doręczenie uważa się za dokonane po upływie 14 dni od dnia doręczenia zawiadomienia o wydaniu decyzji dotychczasowemu właścicielowi lub użytkownikowi wieczystemu oraz po upływie 14 dni od dnia publicznego ogłoszenia o wydaniu decyzji.

Integralną część niniejszej decyzji stanowią:

Załącznik nr 1 – załącznik mapowy w skali 1:1000 (ark. nr 1 i 2 w „Materiałach do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej”) przedstawiający linie rozgraniczające teren;

Załącznik nr 2 – projekt budowlany – 11 teczek;



PREZYDENT MIASTA GDAŃSKA
z up.
arch. Andrzej Dmoch
DYREKTOR WYDZIAŁU URBANISTYKI I ARCHITEKTURY

Otrzymują:

1. P. Włodzimierz Bartosiewicz
Dyrektor Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska
ul. Żaglowa 11, 80-560 Gdańsk
2. Powiatowy Inspektor Nadzoru Budowlanego
3. a / a

Do wiadomości:

1. Wydział Skarbu w/m
2. Wydział Środowiska w/m
3. Biuro Rozwoju Gdańska
4. rejestr

Pouczenie:

1. Inwestor jest obowiązany zawiadomić o zamierzonym terminie rozpoczęcia robót budowlanych właściwy organ nadzoru budowlanego oraz projektanta sprawującego nadzór nad zgodnością realizacji budowy z projektem, dołączając na piśmie:
 - 1) oświadczenia kierownika budowy (robót), stwierdzające sporządzenie planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz przyjęcie obowiązku kierowania budową (robotami budowlanymi), a także zaświadczenie, o którym mowa w art. 12 ust. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane;
 - 2) oświadczenie inspektora nadzoru inwestorskiego, stwierdzające przyjęcie obowiązku pełnienia nadzoru inwestorskiego nad danymi robotami budowlanymi, a także zaświadczenie, o którym mowa w art. 12 ust. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane.;
 - 3) informację zawierającą dane zamieszczone w ogłoszeniu, o którym mowa w art. 42 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane.
2. Do użytkowania obiektu budowlanego, na budowę którego wymagane jest pozwolenie na budowę, można przystąpić po zawiadomieniu właściwego organu nadzoru budowlanego o zakończeniu budowy, jeżeli organ ten, w terminie 14 dni od dnia doręczenia zawiadomienia, nie zgłosi sprzeciwu w drodze decyzji (zob. art. 54 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane). Jednakże w przypadkach, o których mowa w art. 55 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, inwestor jest obowiązany uzyskać pozwolenie na użytkowanie.
3. Inwestor może przystąpić do użytkowania obiektu przed wykonaniem wszystkich robót budowlanych pod warunkiem uzyskania pozwolenia na użytkowanie wydanego przez właściwy organ nadzoru budowlanego, z zastrzeżeniem art. 32 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.
4. Decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanowi podstawę do dokonania wpisów w księdze wieczystej i w katastrze nieruchomości (art. 12 ust. 3 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych).
5. Decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, której nadano rygor natychmiastowej wykonalności zobowiązuje do niezwłocznego wydania nieruchomości, opróżnienia lokali i innych pomieszczeń; uprawnia do faktycznego objęcia nieruchomości w posiadanie przez właściwego zarządcę drogi oraz do rozpoczęcia robót budowlanych (art. 17 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych).
6. Decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanowi podstawę do wydania przez wojewodę albo starostę decyzji o wygaśnięciu trwałego zarządu ustanowionego na nieruchomości przeznaczonej na pas drogowy, stanowiącej własność Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego, z wyjątkiem przypadków, gdy trwały zarząd jest ustanowiony na rzecz właściwego zarządcy drogi albo samorządowej jednostki organizacyjnej (art. 19 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych).
7. Samorządowa jednostka organizacyjna otrzymuje z mocy prawa, nieodpłatnie, w trwały zarząd nieruchomości stanowiące własność jednostki samorządu terytorialnego, z dniem, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dotycząca tych nieruchomości stała się ostateczna (art. 20 ust. 1 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych).
8. Właściwy zarząd drogi otrzymuje z mocy prawa, nieodpłatnie, w trwały zarząd nieruchomości nabyte na własność jednostki samorządu terytorialnego na cele budowy drogi, z dniem, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna (art. 20 ust. 3 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych).
9. W przypadku, gdy inwestycja drogowa wymaga przejścia przez tereny wód płynących bądź tereny linii kolejowej, właściwy zarządca drogi jest uprawniony do nieodpłatnego zajęcia tego terenu na czas realizacji tej inwestycji. Właściwy zarządca drogi nie później niż w terminie 30 dni przed planowanym zajęciem terenu, uzgadnia w drodze pisemnego porozumienia z zarządcą infrastruktury kolejowej lub z odpowiednimi organami,

o których mowa w art. 11 ust. 1 ustawy z dnia 18 lipca 2001r. – Prawo wodne, zakres, warunki i termin zajęcia tego terenu. W przypadku gdy decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej został nadany rygor natychmiastowej wykonalności, porozumienie zawiera się niezwłocznie. Za szkody powstałe w wyniku działań, przysługuje odszkodowanie ustalone na zasadach wynikających z Kodeksu cywilnego. Do zapłaty odszkodowania jest obowiązany właściwy zarządca drogi (art. 20a ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych).

10. Do gruntów rolnych i leśnych objętych decyzjami o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o ochronie gruntów rolnych i leśnych; do usuwania drzew i krzewów znajdujących się na nieruchomościach objętych decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, z wyjątkiem drzew i krzewów usuwanych z nieruchomości wpisanej do rejestru zabytków, nie stosuje się przepisów o ochronie przyrody w zakresie obowiązku uzyskiwania zezwoleń na ich usunięcie oraz opłat z tym związanych (art. 21 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych).