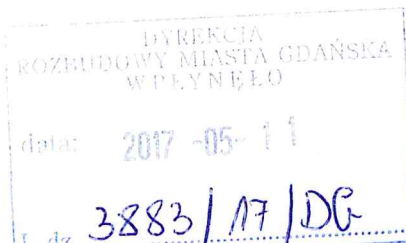


Prezydent Miasta Gdańska  
WŚ-I.6220.II.135D.2016.El.292828



Gdańsk, dnia 5 maja 2017 r.

## DECYZJA o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. 2016.23 z późn. zm.) oraz art. 71, art. 72, art. 75, art. 84, art. 85 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.2016.353 z późn. zm.) i § 3 ust. 1 pkt 61 i 60 oraz § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 34, 68, 60 i 61 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U.2016.71 j.t.), po rozpatrzeniu wniosku Pana Patryka Deługowskiego działającego z upoważnienia Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska z dnia 17 października 2016 r. (wpływ dnia: 18 października 2016r.; wpływ uzupełnień: 16.12.2016 r., 17.01.2017 r.) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji pn.:

### Budowa ulicy Nowej Warszawskiej w Gdańsku

## ORZEKAM

1. nie stwierdzać potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko,
2. określić w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujące warunki i wymagania:
  - a) warunki dotyczące etapu realizacji przedsięwzięcia:
    - używać wyłącznie sprawnego technicznie sprzętu oraz kontrolować stan techniczny wykorzystywanych pojazdów i urządzeń mogących być źródłem potencjalnego skażenia gruntu i wód gruntowych substancjami niebezpiecznymi; w przypadku wycieku substancji ropopochodnych do gruntu zapewnić sprawne i szybkie ich usunięcie,
    - przewożone materiały budowlane oraz grunt zabezpieczyć przed pyleniem,
    - prace budowlane w sąsiedztwie terenów chronionych akustycznie wykonywać w porze dziennej,
    - w celu ograniczenia uciążliwości związanej z gospodarką odpadami w fazie budowy, wyznaczyć miejsca do selektywnego gromadzenia odpadów,
    - zaplecze budowy wyposażać w sanitariaty, a ścieki socjalno - bytowe odprowadzać do szczelnych zbiorników i zapewnić ich wywożenie przez uprawnione podmioty,
    - wycinkę drzew prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia; dopuszczalne jest rozpoczęcie prac w ww. okresie, jednak musi być to poprzedzone wizją terenową, wykonaną i stosownie udokumentowaną przez specjalistę ornitologa, stwierdzającą brak występowania lęgów ptaków na działkach objętych inwestycją,
    - podczas prowadzenia wykopów plac robót zabezpieczyć płotkiem z siatki herpetologicznej przed przedostaniem się do wykopów małych zwierząt - płazów, gadów i małych ssaków; codziennie rano, przed przystąpieniem

- do dalszych prac, przeprowadzać kontrolę wykopów; uwięzione zwierzęta niezwłocznie przenieść poza teren objęty pracami, na właściwe dla nich siedlisko,
- zabezpieczyć pnie drzew przed uszkodzeniem,
- b) warunki dotyczące etapu eksploatacji przedsięwzięcia:
  - wody deszczowe i roztopowe odprowadzać do kanalizacji deszczowej,
  - w celu obniżenia emisji hałasu, systematycznie szlifować szyny w torze oraz koła jezdne tramwajów,
  - odpady powstające w trakcie eksploatacji inwestycji gromadzić w sposób selektywny, w miejscach i w pojemnikach zapewniających pełną izolację od środowiska naturalnego; odpady przekazywać do odbiorców posiadających przewidziane prawem zezwolenia,
- c) wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:
  - w celu ograniczenia emisji hałasu zastosować odpowiednią konstrukcję torowiska m. in. poprzez odpowiednio dobrany rodzaj podbudowy i zabudowy oraz zastosowanie szyn bezspoinowych.

## UZASADNIENIE

Pismem z dnia 17 października 2016 r. (wpływ dnia: 18 października 2016 r.; wpływ uzupełnień: 16.12.2016 r., 17.01.2017 r.) Pan Patryk Delegowski działający z upoważnienia Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska wystąpił z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji: Budowa ulicy Nowej Warszawskiej w Gdańsku.

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.

Z dniem 1 stycznia 2017 r. weszły w życie zmiany 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.2016.353 z późn. zm.). Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. l 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, w przypadku przedsięwzięć, o których mowa w pkt 4, dla których wnioskodawcą 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. z 2015 r. poz. 1515 i 1890), organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Zgodnie z treścią art. 11 ustawy z dnia 9 października 2015 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw „W postępowaniach wszczętych na podstawie ustawy zmienianej w art. 1 przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy w odniesieniu do przedsięwzięć, o których mowa w art.

*75 ust. 1 pkt 3 i 4 ustawy zmienianej w art. 1, dla których wnioskodawcą jest odpowiednio jednostka organizacyjna Lasów Państwowych albo 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. z 2015 r. poz. 1515 i 1890) organ właściwy w dniu wszczęcia postępowania pozostaje właściwy do zakończenia tego postępowania”.*

Mając powyższe na uwadze, 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.

Po przeanalizowaniu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, tut. organ pismem nr WŚ-I.6220.II.135p<sub>1</sub>.2016.El.292828 z dnia 2 listopada 2016 r. wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia braków w dokumentacji. Uzupełnienie złożono do tut. organu w dniu 16 grudnia 2016 r.

Z uwagi na wejście w życie z dniem 1 stycznia 2017 r. zmian 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.2016.353 z późn. zm.), dotyczących m.in. zakresu karty informacyjnej przedsięwzięcia, tut. organ pismem nr WŚ-I.6220.II.135p<sub>3</sub>.2016.El.292828 z dnia 2 stycznia 2017 r. wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia o informacje wynikające z ww. zmiany. Uzupełnienie złożono do tut. organu w dniu 17 stycznia 2017 r.

Tut. organ pismem z dnia 26 stycznia 2017 r. (obwieszczenie) zawiadomił strony o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie, informując jednocześnie o możliwości zapoznania się z dokumentami i złożenia ewentualnych uwag i wniosków.

Zgodnie z przedłożoną kartą informacyjną przedsięwzięcia inwestycja będzie polegała na budowie ulicy Nowej Warszawskiej w Gdańsku.

Przedmiotem inwestycji jest budowa trasy tramwajowej od skrzyżowania Jabłoniowa/Warszawska do Al. Vaclava Havla oraz wzdłuż odcinka ul. Nowej Bulońskiej wraz z działaniami towarzyszącymi.

Przedsięwzięcie będzie polegało na:

- budowie torowiska tramwajowego wraz z systemem odwodnienia torowiska (drenaż) oraz przystankami,
- budowie węzła tramwajowo-autobusowego,
- budowie nowego i przebudowie istniejącego układu drogowego wraz ze skrzyżowaniami, zjazdami, chodnikami i ścieżkami rowerowymi,
- budowie tunelu pieszo-rowerowego pod projektowaną ul. Nową Bulońską,
- budowie, przebudowie lub zabezpieczeniu istniejących sieci: wodociągowej (w tym magistralnej), kanalizacji sanitarnej, kanalizacji deszczowej, gazowej i ciepłowniczej (w tym magistralnej),
- przebudowie linii kablowych SN-15kV i nN-0,4kV oraz oświetlenia ulicznego,
- budowie i przebudowie tramwajowej sieci trakcyjnej,
- budowie stacji prostownikowej,
- budowie i przebudowie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach,

- budowie kanału technologicznego,
- przebudowie sieci teletechnicznych,
- budowie monitoringu wizyjnego i systemu informacji pasażerskiej,
- budowie budynku socjalnego z ogólnodostępnymi toaletami,
- budowie elementów małej architektury,
- wycince kolidującej zieleni.

Inwestycja realizowana będzie etapowo. Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach obejmuje etap I. Etap „docelowy”, który będzie realizowany w dalszej przyszłości, przewiduje m.in. budowę ul. Nowej Warszawskiej w modelu: torowisko tramwajowe + 2 jezdnie po 2 pasy ruchu oraz budowę pełnych skrzyżowań ul. Kołodzieja, Piotrkowskiej i Białostockiej z ul. Nową Warszawską.

Planuje się budowę trasy tramwajowej od skrzyżowania Jabłoniowa/Warszawska do Al. Vaclava Havla, równoległe do ul. Warszawskiej. Konieczna będzie także przebudowa istniejącego torowiska na włączeniu w Al. Vaclava Havla. Dodatkowo powstanie odcinek ok. 750 m trasy tramwajowej w ciągu ul. Nowej Bulońskiej, od łącznicy Alei Armii Krajowej poprzez skrzyżowanie z Nową Warszawską/Nową Jabłoniową, do projektowanego tunelu pieszo-rowerowego pod ul. Nową Bulońską. Wzdłuż trasy przewiduje się budowę przystanków w ciągu Al. Havla (na wysokości ul. Łódzkiej), w ciągu ul. Nowej Warszawskiej (na wysokości ul. Piotrkowskiej) i ul. Unruga oraz w ciągu Nowej Bulońskiej (pomiędzy planowaną szkołą i przedszkolem).

Planuje się również budowę węzła tramwajowo-autobusowego wraz z parkingiem dla samochodów osobowych i rowerów (przy skrzyżowaniu Nowa Bulońska/Nowa Warszawska).

Łączna długość budowanego torowiska wyniesie ok. 3200 m (linia dwutorowa) oraz ok. 700 m (linia jednotorowa), a przebudowywanego ok. 550 m (linia dwutorowa).

Planuje się budowę i przebudowę istniejącego układu drogowego wraz ze skrzyżowaniami, zjazdami, chodnikami i ścieżkami rowerowymi. Do budowy/przebudowy zakłada się następujące odcinki:

- budowa odcinka ul. Nowej Warszawskiej - rozpoczyna się od skrzyżowania Nowa Bulońska/Nowa Jabłoniowa/Nowa Warszawska i biegnie do włączenia w istniejącą ul. Warszawską (na wysokości skrzyżowania z ul. Kołodzieja),
- budowa odcinka ul. Nowej Bulońskiej (północ - południe) - rozpoczyna się za łącznicami węzła Alei Armii Krajowej i kończy na skrzyżowaniu z ulicą lokalną (wjazd do szkoły),
- budowa drogi dojazdowej (z nawierzchni tymczasowej) do urządzeń podczyszczających kanalizacji deszczowej - od skrzyżowania z ul. Lokalną (wjazd do szkoły) do istniejącego zbiornika retencyjnego, zakończona placem do zawracania,
- budowa odcinka ul. Nowej Jabłoniowej,
- przebudowa odcinka ul. Piotrkowskiej,
- przebudowa odcinka ul. Łódzkiej i dwujezdniowego łącznika ulicy Łódzkiej i Alei Havla.

Łączna długość budowanych dróg wynosi ok. 3000 m, a przebudowywanych dróg wynosi ok. 1000 m.

Łączna długość budowanych i przebudowywanych chodników wynosi ok. 4500 m, a łączna długość budowanych i przebudowywanych ścieżek rowerowych wynosi ok. 3000 m.

Tunel pieszo-rowerowy zostanie zlokalizowany w ciągu szlaku pieszo-rowerowego, prowadzącego do planowanego przedszkola (projektowanego według odrębnego

opracowania), pod projektowaną ul. Nową Bulońską. Konstrukcję wiaduktu stanowić będzie żelbetowa rama jednoprzęsłowa zamknięta.

Planowane torowisko tramwajowe zostanie odwodnione poprzez projektowany drenaż o średnicy DN150, o łącznej długości ok. 8500 m, z włączeniem do projektowanych lub istniejących kanałów kanalizacji deszczowej. Z uwagi na przebudowę torowiska tramwajowego w Al. Havla, przebudowie ulegnie również towarzyszący mu układ drenażowy.

Planowany układ drogowy zostanie odwodniony za pomocą projektowanej i przebudowywanej kanalizacji deszczowej z odprowadzeniem wód do istniejącego rowu R3, istniejącego zbiornika retencyjnego i do istniejącej kanalizacji deszczowej. Przed odprowadzeniem wód do rowu R3 i zbiornika będą one podczyszczane w zestawie urządzeń podczyszczających.

Planuje się budowę, przebudowę i zabezpieczenie:

- sieci wodociągowej wraz z armaturą:
  - przebudowa przewodów o średnicach DN25-DN400 (w tym sieci magistralnej) - łącznie ok. 350 m,
  - przebudowa przewodów o średnicy DN1000 na DN800 (magistrala) o łącznej długości ok. 100 m,
  - budowa wodociągu DN80-250 - łącznie ok. 2250 m;
- sieci kanalizacji deszczowej wraz ze studzienkami i wpustami:
  - budowa kanałów o średnicach DN200-1000 - łącznie ok. 9700 m (lokalizacja w pasie drogowym),
  - przebudowa przewodów o średnicach DN200-800 - łącznie ok. 240 m (lokalizacja w pasie drogowym),
  - budowa kanałów o średnicach DN500-1000 metodą bezwykopową - ok. 350 m,
  - budowa 2 układów podczyszczających;
- sieci kanalizacji sanitarnej wraz ze studzienkami:
  - przebudowa kanału DN250 - ok. 150 m,
  - zabezpieczenie istniejącego kanału DN1600 pod torowiskiem i jezdnią - ok. 120 m,
- sieci gazowej:
  - przebudowa przewodów średniego ciśnienia (poniżej 0,5 MPa) krzyżujących się lub kolidujących z projektowanym układem torowym i drogowym o średnicach DN125-400, o łącznej długości ok. 850 m,
- sieci ciepłowniczej
  - przebudowa przewodów krzyżujących się lub kolidujących z projektowanym układem torowym i drogowym o średnicach 2xDn65/140 do 2xDn600/800 - ok. 460 m (sieci rozdzielcze osiedlowe oraz sieci magistralne).

Planuje się budowę nowej sieci trakcyjnej na całej długości projektowanego torowiska. Fragment istniejącej trakcji zostanie przebudowany na włączeniu projektowanej trasy w istniejącą trasę wzdłuż Al. Havla.

W celu zasilania projektowanej trakcji tramwajowej planuje się budowę nowego budynku podstacji wraz z instalacjami wewnętrznymi i zewnętrznymi, zlokalizowanego w sąsiedztwie projektowanego węzła tramwajowo-autobusowego z parkingami.

Projektuje się nowy budynek socjalny, wyposażony w instalacje wewnętrzne i zewnętrzne, zlokalizowany w sąsiedztwie projektowanego węzła tramwajowo-autobusowego z parkingami (po stronie północnej parkingu).

Planuje się budowę nowego i przebudowę istniejącego oświetlenia w zakresie inwestycji. Istniejące elektroenergetyczne linie kablowe i napowietrzne SN-15kV i nN-0,4kV zostaną przebudowane w celu usunięcia kolizji z projektowanym układem drogowo-torowym poprzez skablowanie, wykonanie wstawek kablowych lub ułożenie odcinków linii kablowych nowymi trasami. W związku ze zmianą geometrii układu drogowo-torowego przewiduje się budowę i przebudowę sygnalizacji świetlnej na przebudowywanych skrzyżowaniach.

Wzdłuż projektowanej trasy zostanie wykonany kanał technologiczny.

Przewiduje się przebudowę kolidujących istniejących sieci teletechnicznych w zakresie inwestycji. Przebudowie podlegają kanalizacje teletechniczne wielootworowe, których właścicielami są Orange Polska, Netia SA, Multimedia Polska SA i Biall-Net Sp. z o.o.

W ramach inwestycji projektuje się rozbudowę monitoringu wizyjnego o punkty kamerowe. Ponadto przewiduje się rozbudowę systemu TRISTAR, montaż tablic SIP i automatów biletowych.

Planuje się budowę następujących elementów małej architektury: wiaty przystankowe, barierki, barierki antyrozbyrgowe, siedziska, ławki, stojaki rowerowe i kosze na śmieci.

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie miasta Gdańsk, w dzielnicach Ujeścisko-Łostowice oraz Jasień. Na obszarze inwestycji przeważają tereny zabudowy mieszkaniowej jedno- i wielorodzinnej oraz tereny niezagospodarowane.

Przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie działek (działki konieczne do przeprowadzenia prac przygotowawczych):

- **obręb 48:** 69/4, 73/3, 73/4, 74/1, 74/2, 74/4, 74/12, 75/4, 75/5, 75/7, 75/15, 75/18, 75/19, 76/1, 76/2, 78/6, 78/7, 78/8, 78/9, 78/11, 78/12, 79/6, 79/10, 79/11, 79/12, 79/13, 79/14, 80/3, 80/5, 81, 237/1, 237/5, 237/11, 237/12, 237/21, 237/35, 237/36, 237/40, 238,
- **obręb 74:** 8/163, 8/164, 8/166, 8/168, 8/194, 8/195, 8/196, 8/197, 8/198, 8/203, 8/215, 8/217, 8/218, 8/222, 8/223, 10/249, 10/250, 10/251, 10/252, 10/253, 10/287, 10/289, 10/295, 12/11, 12/12, 12/13,
- **obręb 75:** 3/16, 3/17, 3/18, 3/19, 4, 6/5, 6/9, 6/10, 6/11, 6/12, 6/13, 6/15, 7, 9, 10/7, 10/4, 48/1, 49, 62/1, 67/1, 67/2, 67/4, 67/5, 68, 69/17, 71/1, 71/4, 71/14, 71/16, 72/7, 72/10, 72/11, 72/12, 72/26, 72/27, 72/32, 72/33, 73, 74/3, 74/4, 74/5, 75/1, 122, 129/7, 129/8, 129/9, 131/1, 138/111, 138/184, 153/24, 153/25, 153/26, 153/27, 154/3, 154/4, 155/1, 157/1, 159/13, 160, 162/1, 167, 171/1, 171/2.

Przewiduje się wykonanie niezbędnej wycinki kolidującej zieleni: ok. 5800 szt. drzew oraz ok. 18000 m<sup>2</sup> krzewów i podrostu drzew.

Przedsięwzięcie należy do grupy przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach można stwierdzić obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. W ramach przedmiotowego postępowania (zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko - Dz.U.2016.353 z późn zm.), tut. organ wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (RDOŚ) w Gdańsku (pismem nr WŚ-I.6220.II.135R<sub>1</sub>.2016.El.292828) i do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego

(PPIS) w Gdańsku (pismem nr WŚ-I.6220.II.135R<sub>2</sub>.2016.El.292828), o opinie co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

PPIS w Gdańsku w opinii nr SE.ZNS-80/491R/4/KJ/17 z dnia 9 lutego 2017 r. wskazał na konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. W opinii tut. organu informacje przedstawione w karcie informacyjnej przedsięwzięcia są wystarczające do oszacowania oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko. Zatem po przeanalizowaniu materiałów w sprawie, biorąc pod uwagę rodzaj, skalę i lokalizację przedsięwzięcia, a także jego możliwe oddziaływanie na środowisko, tut. organ uznał, że nie będzie konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko.

W dniu 9 lutego 2017 r. do tut. organu wpłynęło pismo Wnioskodawcy, stanowiące uzupełnienie karty informacyjnej przedsięwzięcia.

Mając powyższe na uwadze tut. organ pismem nr WŚ-I.6220.II.135p<sub>5</sub>.2016.El.292828 z dnia 13 lutego 2017 r. przekazał kopię ww. uzupełnienia do RDOŚ w Gdańsku.

Pismem nr WŚ-I.6220.II.135p<sub>6</sub>.2016.El.292828 z dnia 13 lutego 2017 r. tut. organ przekazał ww. uzupełnienie do PPIS w Gdańsku z zapytaniem, czy dodatkowe informacje o przedsięwzięciu mają wpływ na treść wydanej przez PPIS opinii nr SE.ZNS-80/491R/4/KJ/17 z dnia 9 lutego 2017 r. stwierdzającej konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.

Jednocześnie w ww. pismach do PPIS i RDOŚ tut. organ dokonał korekty omyłki pisarskiej w wystąpieniach o opinie co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia (pismo do RDOŚ nr WŚ-I.6220.II.135R<sub>1</sub>.2016.El.292828, pismo do PPIS nr WŚ-I.6220.II.135R<sub>2</sub>.2016.El.292828). W ww. pismach jako datę pism wskazano omyłkowo dzień 26 stycznia 2016 r. zamiast właściwej daty 26 stycznia 2017 r.

PPIS w Gdańsku w piśmie nr SE.ZNS-80/491R/4/KJ/17 z dnia 15 lutego 2017 r. podtrzymał stanowisko zawarte w opinii nr SE.ZNS-80/491R/4/KJ/17 z dnia 9 lutego 2017 r. stwierdzającej konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.

RDOŚ w Gdańsku pismem nr RDOŚ-Gd-WOO.4240.79.2017.AJM.1 z dnia 27 lutego 2017 r. wezwał do uzupełnienia wniosku w zakresie podania informacji o korytarzach ekologicznych, wskazania lokalizacji obiektów przeznaczonych do wyburzenia, wskazania urządzeń podczyszczających wody opadowe, określenia rodzaju prac budowlanych prowadzonych w porze nocnej, wskazanie potencjalnego miejsca lokalizacji zaplecza budowy oraz przesłania kopii wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Pismem z dnia 2 marca 2017 r. Wnioskodawca przedłożył stosowne uzupełnienie wniosku.

Tut. organ pismem nr WŚ-I.6220.II.135p<sub>7</sub>.2016.El.292828 z dnia 2 marca 2017 r. przekazał uzupełnienie dokumentacji do RDOŚ.

Pismem nr WŚ-I.6220.II.135p<sub>8</sub>.2016.El.292828 z dnia 2 marca 2017 r. tut. organ przekazał ww. uzupełnienie do PPIS w Gdańsku z zapytaniem, czy dodatkowe informacje o przedsięwzięciu mają wpływ na treść wydanej przez PPIS opinii nr SE.ZNS-

80/491R/4/KJ/17 z dnia 9 lutego 2017 r. stwierdzającej konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.

PPIS w Gdańsku w piśmie nr SE.ZNS-80/491R/4/KJ/17 z dnia 9 marca 2017 r. podtrzymał stanowisko zawarte w opinii nr SE.ZNS-80/491R/4/KJ/17 z dnia 9 lutego 2017 r. stwierdzającej konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.

RDOŚ w Gdańsku postanowieniem nr RDOŚ-Gd-WOO.4240.79.2017.MBC.AJM.2 z dnia 22 marca 2017 r. wyraził opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W trakcie kwalifikowania przedsięwzięcia do obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko na podstawie art. 63 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.2016.353 z późn. zm.), po analizie karty informacyjnej planowanego przedsięwzięcia wraz z uzupełnieniami, ustalono co następuje:

- Planowane przedsięwzięcie zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U.2016.71 j.t.) kwalifikowane jest:
  - na podstawie § 3 ust. 1 pkt 61 ww. rozporządzenia jako: „*linie tramwajowe, koleje napowietrzne lub podziemne, w tym metro, kolejki linowe lub linie szczególnego charakteru, wraz z towarzyszącą im infrastrukturą, używane głównie do przewozu pasażerów*”,
  - na podstawie § 3 ust. 1 pkt 60 ww. rozporządzenia jako: „*drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz 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*”,
  - na podstawie § 3 ust. 2 pkt 2 ww. rozporządzenia jako 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 progi te zostały określone*”, w związku z:
    - § 3 ust. 1 pkt 34 ww. rozporządzenia: „*instalacje do przesyłu pary wodnej lub ciepłej wody, z wyłączeniem osiedlowych sieci ciepłowniczych i przyłączy do budynków*”,
    - § 3 ust. 1 pkt 68 ww. rozporządzenia: „*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 60 i 61 ww. rozporządzenia.

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

- Dla planowanego przedsięwzięcia inwestor wystąpił o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w celu uzyskania decyzji wymienionej

w art. 72 ust. 1 pkt 10 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.2016.353 z późn. zm.) tj. decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej - wydawanej na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 2031).

- Na etapie planowania inwestycji przeprowadzono analizę następujących wariantów:
  - **Wariant zerowy** (sytuacja niepodjęcia przedsięwzięcia), polegający na odstąpieniu od realizacji inwestycji.

W związku z rozwojem terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie projektowanego układu drogowo-torowego (głównie tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej), przewiduje się wzrost liczby mieszkańców na tym obszarze. Przyczyni się to do zmiany uwarunkowań komunikacyjnych i transportowych (wzrost liczby pojazdów i uczestników ruchu drogowego w komunikacji indywidualnej i zbiorowej) oraz spowoduje wzmożoną cyrkulację w relacji miejsce zamieszkania - tereny usługowe - miejsce pracy.

Sytuacja ta stanowi uzasadnienie dla rozbudowy linii tramwajowej w tej części miasta. W przypadku niepodjęcia działań (wariant zerowy) należy liczyć się z dalszym występowaniem utrudnień w komunikacji na przedmiotowym obszarze. Brak odpowiedniej infrastruktury drogowo-torowej może być czynnikiem hamującym dla rozwoju tej części miasta.

- Warianty w zakresie budowy nowego torowiska różniące się jego położeniem względem układu drogowego:
  - **Wariant nr 1 (realizacyjny)** - torowisko w ciągu docelowej ul. Nowej Warszawskiej przebiega asymetrycznie względem układu drogowego, po południowej stronie pasa drogowego,
  - **Wariant nr 2 (alternatywny)** - torowisko w ciągu docelowej ul. Nowej Warszawskiej przebiega symetrycznie względem układu drogowego, pomiędzy jezdniami.

Rozwiązania przedstawione w Wariantcie nr 1 przewidują mniejszą zajętość terenu niż w Wariantcie nr 2, co będzie rzutowało na mniejszą ilość planowanej wycinki zieleni oraz mniejszą ilością koniecznych wyburzeń (w Wariantcie nr 2 dochodzą dodatkowo 3 budynki mieszkalne do wyburzenia).

Ponadto południowy przebieg linii tramwajowej jest korzystniejszy dla przepustowości ruchu samochodowego na skrzyżowaniu z Al. V. Havla, gdyż w tym przypadku nie blokuje się główny kierunek ruchu z ul. Nowej Warszawskiej w stronę ul. Armii Krajowej i dalej do centrum.

Po szczegółowej analizie rozważanych wariantów można stwierdzić, że przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko opisanych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, wariant przyjęty do realizacji nie będzie źródłem istotnego, niekorzystnego oddziaływania na środowisko.

- Nie przewiduje się znacznego wzrostu oddziaływania na środowisko na skutek ewentualnego kumulowania się oddziaływań planowanego przedsięwzięcia z innymi przedsięwzięciami w sąsiedztwie.

- Realizacja przedmiotowej inwestycji jest bezpośrednio powiązana z przedsięwzięciem „Budowa ul. Nowej Bulońskiej Północnej w Gdańsku”. Obydwie inwestycje są częścią Gdańskiego Programu Komunikacji Miejskiej - Etap IVA. W sąsiedztwie projektowanej ul. Nowej Bulońskiej planowane są trzy inne inwestycje (według odrębnych opracowań): budowa przedszkola, budowa szkoły i budowa budynków mieszkalnych na terenie osiedla Lawendowe Wzgórze. Wymienione przedsięwzięcia będą zlokalizowane od zachodniej strony pasa drogowego ulicy Nowej Bulońskiej Południowej. Skomunikowanie ww. osiedla z planowaną ul. Nowa Bulońską za pomocą odcinka ul. Lawendowe Wzgórze utworzy alternatywne połączenie osiedla z siecią dróg publicznych. Możliwość kumulowania się oddziaływań do środowiska może nastąpić w trakcie funkcjonowania wspomnianych inwestycji i jest bezpośrednio związana głównie z układem komunikacyjnym. Analizy oddziaływań akustycznych i aerosanitarnych dla przedmiotowej inwestycji były oparte na prognozach ruchu, a te uwzględniały jednoczesne funkcjonowanie wymienionych wcześniej inwestycji.
- Zakładana działalność nie będzie powodować emisji substancji niebezpiecznych lub szkodliwych.
- Z uwagi na specyfikę inwestycji nie przewiduje się, aby realizacja, czy eksploatacja przyczyniły się do wystąpienia znaczących awarii mogących oddziaływać na zdrowie ludzi, bądź środowisko.
- Realizacja inwestycji wiąże się z koniecznością rozbiórki fragmentów istniejącego torowiska tramwajowego oraz istniejących nawierzchni bitumicznych takich jak jezdnie, wjazdy itp. Ponadto rozebrane zostaną fragmenty innych nawierzchni utwardzonych (chodniki itp.). Rozbiórce poddane zostaną również, w niezbędnym zakresie, elementy infrastruktury naziemnej i podziemnej, małej architektury (słupki, barierki, ogrodzenia itp.) oraz obiekty (budynki, kontenery, wiata, gołębnik, garaż, altana i szklarnia).
- 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 zawieszin przedostające się do wód na skutek prac ziemnych. Są to jednak źródła zanieczyszczeń występujące okresowo i krótkotrwale, które znikają po zakończeniu prac budowlanych.

W trakcie robót budowlanych może zaistnieć potrzeba lokalnego odwadniania wykopów, jednakże nie przewiduje się w związku z tym znaczącego oddziaływania na wody gruntowe - w takim przypadku może nastąpić jedynie lokalne krótkotrwale obniżenie zwierciadła tych wód. Po zakończeniu odwodnienia wody gruntowe powrócą do dawnego poziomu.

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.

Prace rozbiórkowe i budowlane będą źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz wiązać się będą z wystąpieniem okresowych oddziaływań akustycznych o dużej dynamice zmian, spowodowanych pracą ciężkiego sprzętu budowlanego oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały budowlane i inne surowce.

Źródłem emisji na terenie budowy będą maszyny budowlane, pojazdy ciężarowe wyposażone w silniki wysokoprężne Diesla. Główne zanieczyszczenia emitowane podczas pracy silnika wysokoprężnego to tlenek węgla, tlenki azotu, węglowodory i pył. Oddziaływanie i wielkość emisji zanieczyszczeń z wymienionych prac będzie minimalne i lokalne. Mają one charakter czasowy, są krótkotrwałe i przemieszczające się w czasie godzin pracy wraz z postępem prac na kolejnych odcinkach ulic i znikają po zakończeniu prac budowlanych.

Zanieczyszczenia powietrza powstające w trakcie prac budowlanych nie wpłyną w istotny sposób i nie pogorszą trwale stanu aerosanitarne w rejonie inwestycji.

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), nie spowoduje trwałych zmian w środowisku. Ze względu na wielkość oraz charakter prac nie ma możliwości wyeliminowania oddziaływania hałasowego.

Przewiduje się wytworzenie ok. 233000 ton mas ziemnych z wykopów na etapie realizacji inwestycji. Szacuje się, że częściowo zostaną one wykorzystane do wykonania nasypów, natomiast pozostała część zostanie przeznaczona na odkład.

Na etapie eksploatacji projektowany układ drogowo-torowy będzie źródłem zanieczyszczonych wód opadowych. Torowisko tramwajowe zostanie odwodnione poprzez projektowany drenaż. Drenaż torowiska zostanie włączony do systemu kanalizacji deszczowej. Planowany układ drogowy zostanie odwodniony za pomocą projektowanej i przebudowywanej kanalizacji deszczowej z odprowadzeniem wód do rowu R3, zbiornika retencyjnego i do istniejącej kanalizacji deszczowej. Przed odprowadzeniem wód do rowu R3 i zbiornika będą one podczyszczane w zestawie urządzeń podczyszczających. Biorąc pod uwagę przewidywany sposób odwodnienia i odprowadzenie wód opadowych, powstających w trakcie eksploatacji, nie przewiduje się ujemnego wpływu tych wód na środowisko.

Źródłami zanieczyszczenia powietrza związanymi z funkcjonowaniem ul. Nowej Warszawskiej będą spaliny z silników pojazdów. Z analiz zamieszczonych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że na etapie eksploatacji prognozuje się utrzymanie klimatu aerosanitarne w obrębie inwestycji na poziomie podobnym jak przed jej realizacją. Ruch pojazdów tramwajowych nie będzie powodować znaczących oddziaływań na stan warunków aerosanitarnych. Wynika to z faktu, że z tego typu inwestycjami nie można skojarzyć żadnych istotnych emisji zanieczyszczeń atmosfery.

W przypadku ruchu kołowego rozwiązania projektowe w kwestii przebudowy dróg pozwolą na upłynnienie ruchu samochodów, a co za tym idzie obniżenie poziomu spalania paliw i emisji zanieczyszczeń. Będzie to równoważyło sytuację w miejscach, gdzie powstaną nowe drogi, będące źródłem emisji nowych emisji.

Projektowana linia tramwajowa jest nowym źródłem hałasu na ok. 90 % planowanej inwestycji. Przebudowany układ tramwajowy w okolicy Al. Vaclava Havla oraz zupełnie nowy przebieg linii tramwajowej w ciągu ulicy Nowej Warszawskiej i Nowej Bulońskiej będzie posiadał nową konstrukcją, która spowoduje zmniejszenie i wyciszenie oddziaływania akustycznego od ruchu tramwajowego. Zastosowanie szyn bezspoinowych (całkowicie spawanych) również przyczyni się do zmniejszenia emisji

hałasu do środowiska od tramwajów. Odpowiednia geometria układu torowego wraz z ułożeniem szyn w profilach gumowych (szyna równa z nawierzchnią otaczającą) w obrębie skrzyżowań, dodatkowo przyczyni się do zmniejszenia oddziaływania akustycznego od tramwaju.

Ponadto przebudowa układu drogowego oraz zastosowanie nowej nawierzchni na odcinkach inwestycyjnych spowoduje usprawnienie ruchu drogowego. Obecny stan nawierzchni drogi posiada widoczne znaki użytkowania. Przede wszystkim pogorszeniu uległa szorstkość powierzchni asfaltu, liczne łaty drogowe, ubytki nawierzchni oraz zużyte przejazdy. Widoczne są także zniekształcenia (koleiny), powodowane przejazdem pojazdów ciężarowych o dużej masie. Wymiana nawierzchni na nawierzchnię z warstwą ścierną typu SMA (tzw. cicha nawierzchnia) spowoduje zmniejszenie poziomu dźwięków nawet o kilka decybeli w stosunku do aktualnego stanu.

Z analiz wyników rozkładu hałasu w trakcie eksploatacji inwestycji zamieszczonych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że od projektowanej linii tramwajowej oraz przebudowywanego układu drogowego prognozuje się utrzymanie klimatu akustycznego na takim poziomie, że nie będzie dochodziło do przekroczeń dopuszczalnych poziomów akustycznych w obrębie inwestycji.

Ponadto jednostka odpowiedzialna za tabor tramwajowy podejmie szereg działań systemowych, takich jak cyklicznie szlifowanie szyn, toczenie kół tramwajowych czy zastosowanie nowoczesnego taboru. Dzięki tym zabiegom negatywne oddziaływanie akustyczne będzie minimalizowane i nie będzie miało wpływu na tereny chronione akustycznie leżące w sąsiedztwie inwestycji.

W trakcie funkcjonowania przedsięwzięcia zarządca linii tramwajowej i drogi zagwarantuje przekazywanie wytworzonych odpadów wyspecjalizowanym podmiotom posiadającym stosowne decyzje w zakresie gospodarki odpadami. W pierwszej kolejności odpady będą przekazywane do odzysku lub recyklingu, a w przypadku braku takiej możliwości - do unieszkodliwienia (np. w drodze składowania).

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

a) na etapie realizacji:

- Plac budowy i jego zaplecze zostaną zorganizowane z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni - przyjęta zostanie minimalna szerokość pasa robot tak, aby naruszeniu/uszkodzeniu uległa jak najmniejsza powierzchnia gleb.
- Wykonawca prac budowlanych zapewni stosowanie nowoczesnego i sprawnego technicznie sprzętu, będzie dbał o jego właściwą i ekonomiczną eksploatację oraz będzie posiadał środki i procedury neutralizujące ewentualne wycieki z maszyn budowlanych.
- Przechowywanie paliw i smarów będzie się odbywać w szczelnych zbiornikach w wydzielonych, uszczelnionych miejscach.
- Wierzchnia warstwa gleby wykorzystana będzie w miarę możliwości do zagospodarowania w ramach realizowanej inwestycji.
- Teren budowy zorganizowany będzie w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac zostanie przywrócony do stanu poprzedniego.

- Wykopy otwarte w trakcie prac budowlanych będą chronione przed ich zalaniem (np. poprzez wykonanie szalunków wystających powyżej poziomu terenu przyległego, usypanie wałów ziemnych wzdłuż wykopów czy odprowadzanie wód z wykopów za pomocą pomp) w celu uniknięcia pogorszenia właściwości geotechnicznych i warunków prowadzenia prac budowlanych.
- Teren budowy wyposażony będzie w urządzenia sanitarne dla pracowników, ze szczelnymi pojemnikami do gromadzenia nieczystości płynnych o charakterze bytowym.
- Przewożone materiały budowlane oraz grunt będą zabezpieczone przed pyleniem poprzez np. zapewnienie ich optymalnej wilgotności.
- W celu zapobiegania wtórnej emisji zanieczyszczeń pyłowych sypkie materiały budowlane będą zabezpieczone przed rozwiewaniem, np. poprzez ich odpowiednie ostonięcie.
- W trakcie prac rozbiórkowych będzie maksymalnie ograniczone powstawanie pyłów, np. poprzez nawilżanie wodą elementów demontowanych i usuwanych.
- Wykonawca prac budowlanych zastosuje zraszanie dróg gruntowych, będących dojazdami do budowy tak, aby ograniczyć poziom pylenia (kurzenia) z dróg do minimum.
- Prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem (np. tereny zabudowy mieszkaniowej) prowadzone będą co do zasady w porze dziennej (w godzinach od 6:00 do 22:00).
- Przestrzegane będą zasady wyłączania silników w czasie przerw w pracy.
- Czas budowy poszczególnych etapów zostanie ograniczony poprzez odpowiednie zaplanowanie prac budowlanych.
- W czasie prowadzenia prac rozbiórkowych i budowlanych wytwórca odpadów będzie:
  - w miarę możliwości zredukował ilość powstających odpadów,
  - powstające odpady w pierwszej kolejności poddawał odzyskowi,
  - poddawał odpady unieszkodliwianiu jeżeli odzysk z przyczyn technologicznych, ekologicznych lub ekonomicznych jest niemożliwy,
  - unieszkodliwiał odpady w miejscu ich wytwarzania, a w przypadku gdy nie jest to możliwe w miejscu najbliższym ich wytworzenia,
  - poddawał niesegregowane odpady komunalne odzyskowi lub unieszkodliwianiu w instalacji (spełniającym wymagania najlepszej dostępnej techniki) najbliższym ich wytworzenia,
  - zbierał odpady z placu budowy w sposób selektywny w miejscach i w pojemnikach zapewniających pełną izolację od środowiska naturalnego,
  - nie mieszał odpadów niebezpiecznych z odpadami innymi niż niebezpieczne, o ile nie poprawi to bezpieczeństwa procesów odzysku lub unieszkodliwiania,
  - unieszkodliwianiu poddawał te odpady, z których zostały wysegregowane uprzednio odpady do odzysku,
- Roboty budowlane prowadzone będą z należytą starannością; ze względu na ochronę szaty roślinnej unikać się będzie wjeżdżania ciężkim sprzętem na teren poza pasem robót.
- Ograniczona zostanie do niezbędnego minimum wycinka zieleni - wycince podlegać będą jedynie zieleń będąca w kolizji z elementami projektu.
- Usunięcie zieleni kolidującej z planowaną inwestycją może nastąpić w myśl z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r. poz. 1651- tekst jednolity, ze zm.) po uzyskaniu stosownego zezwolenia.

- Pnie istniejących drzew w sąsiedztwie inwestycji zostaną zabezpieczone na czas trwania prac budowlanych (np. poprzez odeskowanie).
  - Korzenie istniejących drzew przeznaczonych do zachowania zostaną odpowiednio zabezpieczone.
  - Niedopuszczenie do obsypywania drzew i krzewów w czasie wykonywania prac rozbiórkowych i budowlanych.
  - Przed przystąpieniem do robót zostanie przeprowadzona szczegółowa inwentaryzacja fauny i flory. Ponadto w trakcie prac budowlanych będzie prowadzony przez specjalistów nadzór przyrodniczy.
  - Za usuwaną zieleń przewiduje się wprowadzenie nasadzeń zastępczych.
- b) na etapie eksploatacji:
- Przed odprowadzeniem wód opadowych do rowu R3 i zbiornika będą one podczyszczane w zestawie urządzeń podczyszczających.
  - Przewiduje się systematyczne szlifowanie szyn w torze oraz szlifowanie kół jezdnych tramwajów.
  - Odpady powstające w trakcie eksploatacji inwestycji będą gromadzone w sposób selektywny, w miejscach i w pojemnikach zapewniających pełną izolację od środowiska naturalnego. Odpady będą zagospodarowywane zgodnie z prawem i przekazywane do odbiorców posiadających przewidziane prawem zezwolenia.
- Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie:
- jednolitej części wód podziemnych JCWPd nr 13 (PLGW 240013), gdzie stan ilościowy i stan chemiczny oceniono jako dobry,
  - jednolitej części wód powierzchniowych JCWP „PLRW200017486964 Dopytyw z Łostowic”.

W związku z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia, mając na uwadze powyższe rozwiązania chroniące środowisko, nie przewiduje się zagrożenia dla wód powierzchniowych i podziemnych oraz gleby. 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.
- Przedmiotowa inwestycja położona jest poza obszarami europejskiej sieci Natura 2000. Najbliżej położone obszary Natura 2000 to:
- ok. 9,0 km na południowy zachód: Dolina Reknicy PLH220008,
  - ok. 9,5 km na północny wschód: Zatoka Pucka PLB220005,
  - ok. 11,5 km na północny wschód: Ostoja w Ujściu Wisły.

Inne najbliższe położone obszary objęte ochroną na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz. U. z 2016 póź. 2134 ze zm) to:

- ok. 2,0 km na zachód: Otomiński Obszar Chronionego Krajobrazu,
- ok. 3,1 km na północny zachód: Trójmiejski Park Krajobrazowy.

Przedmiotowy teren charakteryzuje się niewielką różnorodnością biologiczną, występują tu głównie otwarte przestrzenie z roślinnością ruderalną, a także miejsca użytkowane przez mieszkańców pobliskich osiedli - trawniki i zagospodarowane

tereny mieszkaniowe. O dużym stopniu przekształcenia tego terenu świadczy obecność roślin synantropijnych w tym ruderalnych, występujących tylko na terenach o silnej antropopresji. W trakcie badań terenowych nie stwierdzono gatunków roślin naczyniowych objętych ścisłą ochroną prawną. W zachodniej części terenu badań, w okolicy ulicy Wieżyckiej oraz pomiędzy ulicami Warszawską i Al. Armii Krajowej występuje rokitnik zwyczajny (*Hippophae rhamnoides*), roślina objęta ochroną częściową. Na badanym terenie nie stwierdzono występowania żadnych siedlisk wymienionych w załącznikach Dyrektywy Siedliskowej ani innych cennych siedlisk florystycznych. Wszystkie zbadane zbiorowiska roślinne są pospolite, rozwinęły się w obrębie miasta, na terenach z silną antropopresją lub - w przypadku łąk, są jej nieustannie poddawane. Zbiorowiska te, o niskim stopniu naturalności, podlegają ciągłej presji związanej z inwestycjami prowadzonymi w sąsiedztwie.

W wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji drzew nie stwierdzono występowania chronionych gatunków grzybów i grzybów zlichenizowanych.

Na badanym terenie łącznie stwierdzono 122 gatunki bezkręgowców. Przeprowadzona wizja lokalna wykazała, że w ciągu planowanej inwestycji nie występują siedliska pachnicy dębowej (*Osmoderma eremita sensu lato*), a tym samym nie stwierdzono konieczności prowadzenia badań metodą odłowów feromonowych tego gatunku. Na badanym terenie stwierdzono jeden gatunek z rodzaju *Carabus*, który na mocy rozporządzenia Ministra Środowiska został usunięty z listy taksonów objętych ochroną gatunkową. W trakcie prac nie stwierdzono występowania motyli objętych ochroną prawną. Pozwala to ocenić teren na mało ciekawy przyrodniczo.

Na badanym terenie, stwierdzono nielicznie występującą herpetofaunę. Duży wpływ na ten stan rzeczy ma zapewne fakt silnego zurbanizowania części terenu inwestycji. Duża część planowanych prac drogowych odbywać się ma w istniejących pasach dróg oraz osiedli domków jednorodzinnych i bloków mieszkalnych. Z tego powodu większość terenu nie spełniała podstawowych warunków do zasiedlenia przez płazy oraz gady. Ma to związek zarówno z silną antropopresją jak i przekształceniem oraz zanieczyszczeniem środowiska na tym obszarze. W zachodniej części badanego terenu stwierdzono występowanie pojedynczych osobników żaby trawnej *Rana temporaria*. Na obszarze pomiędzy ul. Warszawską i Al. Armii Krajowej znajdują się obniżenia terenu, okresowo zalewane wodą. W większym ze zbiorników umiejscowionych przy ulicy Przemyskiej zaobserwowano żaby zielone *Rana esculenta complex*.

Ze względu na charakter badanego terenu szczególną uwagę zwrócono na zbiornik wodny na skrzyżowaniu ulic Warszawskiej i Łódzkiej. Pomimo zrealizowanych badań terenowych, które miały miejsce w różnych porach roku, jak też o różnych porach dnia, nie zaobserwowano w jego obszarze żadnego przedstawiciela płazów. Wspomniany zbiornik jest największym miejscem potencjalnego występowania przedstawicieli żab zielonych na terenie planowanej inwestycji. Duża część badanego terenu jest już od dawna zabudowana. Widać również obecnie prowadzone prace budowlane oraz niedawno wybudowane punkty handlowo-usługowe oraz bloki mieszkalne. Od skrzyżowania ulicy Warszawskiej z ulicą Kołodzieja do skrzyżowania z ulicą Jabłoniową teren jest typowo ruderalny, silnie przekształcony i nadal przekształcany. Na wspomnianym odcinku bardzo intensywny jest także ruch kołowy, co przyczynia się do dalszej degradacji potencjalnych siedlisk. W obrębie tego obszaru spotkano pojedyncze osobniki jaszczurki zwinki, wygrzewające się na piasku. Nie zaobserwowano widocznych szlaków migracyjnych płazów mogących kolidować z planowaną inwestycją. Mała ilość osobników stwierdzonych podczas badań, jak

również stale zwiększająca się antropopresja i wyraźnie widoczne zagospodarowanie omawianego terenu każą uznać, że populacja herpetofauny na terenie inwestycji jest niewielka. Na podstawie przeprowadzonych badań można przyjąć, że planowana inwestycja nie wpłynie znacząco na lokalną populację herpetofauny. Praktycznie całość terenu inwestycji już w chwili obecnej znajduje się w ciągu komunikacyjnym miasta i narażona jest na negatywne oddziaływania związane z działalnością człowieka. W związku z powyższym, z punktu widzenia ochrony płazów i gadów, brak jest przeciwwskazań dla przeprowadzenia inwestycji. Aby uniknąć negatywnego oddziaływania na płazy, podczas prowadzenia prac ziemnych teren inwestycji będzie zabezpieczony, w szczególności dotyczy to wykopów.

Wśród najliczniejszych gatunków ptaków odnotowanych podczas liczeń transektowych były zarówno gatunki związane z zabudową miejską, jak i gatunki związane głównie z nieużytkami, zadrzewieniami i zakrzaczeniami. Dominowała kawka *Corvus monedula*, której udział w całym ugrupowaniu był dość wysoki (35,74 %, 193 os.), co wynikało z obserwacji większych stad opuszczających noclegowisko (40 os., 80 os.). Drugi pod względem liczebności był jerzyk *Apus apus* (12,78 %, 69 os.), którego obecność miała związek z zabudową wielorodzinną okolicznych osiedli. Trzecim gatunkiem był natomiast piecuszek *Phylloscopus trochilus* (9,26 %, 69 os.), którego sumaryczna liczebność, jak na tak krótki odcinek, była dość wysoka. Piecuszek gniazduje w zadrzewieniach o gęstym podszyciu, na ziemi, wśród roślinności zielnej, pod osłoną krzewów. Większość stwierdzonych piecusków to śpiewające samce, które śpiewały w przylegającym do transektu pasie zieleni. Znalezienie ich gniazd należy jednak uznać za wyjątkowo trudne, ze względu na wysoki stopień ich ukrycia na ziemi i bezpieczeństwo samych gniazd. Wśród najliczniejszych gatunków były też inne związane z nieużytkami: cierniówka *Sylvia communis* i kapturka *Sylvia atricapilla* oraz częściowo kos *Turdus merula*, który mógł także częściowo gniazdować na terenie prywatnych ogrodów w sąsiedztwie. Ptaki związane z obszarem miejskim reprezentowały najliczniej, poza kawką i jerzykiem: wróbel *Passer domesticus* i sroka *Pica pica*.

Na transektach stwierdzono łącznie 2 gatunki zamieszczone w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej: gąsiorka *Lanius collurio* i rybitwę rzeczna *Sterna hirundo*. Jeden osobnik gąsiorka był widziany w locie w okolicy ul. Przemyskiej w dniu 13.05.2016 r., natomiast rybitwa rzeczna - 1 osobnik w dniu 30.05.2016 r. przelatywał na zachodnim odcinku nowoprojektowanej Warszawskiej. Oba gatunki nie gniazdowały w pobliżu inwestycji, choć w przypadku gąsiorka były siedliska odpowiadające temu gatunkowi. Nie sprzyjała prawdopodobnie bliskość zabudowań i penetracja terenu przez ludzi. W wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji znaleziono 16 gniazd. Dodatkowo stwierdzono przybliżone miejsce gniazdowania rudzika *Ericthacus rubecula*. Spośród 16 gniazd - siedem należało do grzywacza *Columba palumbus*, 7 gniazd do sroki *Pica pica*, a przynależności dwóch gniazd nie udało się oznaczyć ze względu na stopień zniszczenia. Część gniazd było starych, tzn. wybudowanych wcześniej niż w roku 2016 i już przez ptaki nie używanych. Gatunki, których gniazda znaleziono nie należą do rzadkich w kraju. Są rozpowszechnione zarówno na obszarach miasta jak i poza nimi. W miastach należą do gatunków dominujących. Grzywacz jest gatunkiem łownym w Polsce, a sroka jest objęta ochroną częściową. Obszar, przez który planowany jest przebieg drogi, nie wyróżnia się szczególnymi walorami ornitologicznymi w skali kraju i regionu. Chociaż częściowo przebiega przez niezagospodarowane obszary zielone, nie stwierdzono ich szczególnej atrakcyjności dla ptaków. Gniazdowały tam głównie gatunki bardzo pospolite - grzywacz i sroka.

Stwierdzonymi gatunkami ssaków chronionymi są jeż wschodni (*Erinaceus roumanicus*) i kret (*Talpa europaea*) objęte ochroną częściową. Przeprowadzone

badania dowodzą, że na analizowanym terenie występują także nietoperze. Są to głównie gatunki synantropijne, zamieszkujące tereny zurbanizowane. Zarejestrowano odgłosy nietoperzy z rodzaju *Myotis*, nieoznaczone do gatunku, a także odgłosy nietoperzy niemożliwe do pewnego zidentyfikowania: mroczek późny *Eptesicus serotinus*, karlik większy *Pipistrellus nathusii*, nocek *Myotis sp.*, nietoperze niezidentyfikowane. Wszystkie stwierdzone gatunki podlegają w Polsce ochronie gatunkowej (Rozporządzenie Ministra Środowiska z 28 grudnia 2016 roku).

Największą aktywność nietoperzy - umiarkowaną - stwierdzono w obrębie ul. Przemyskiej. Teren ten stanowi miejsce żerowania i migracji tych ssaków. Nie stwierdzono obecności kolonii rozrodczych, czy zimowych. Podczas badania terenu pod kątem występowania potencjalnych schronień nie stwierdzono obecności zasiedlonych kryjówek nietoperzy na terenie planowanej inwestycji. Podczas kontroli porannych prowadzonych w czerwcu i w lipcu, nie stwierdzono obecności kolonii rozrodczych nietoperzy na badanym terenie.

Omawiany teren stanowi szlak migracyjny oraz żerowisko dla co najmniej 3 gatunków nietoperzy. Nie stwierdzono obecności kolonii rozrodczych w obrębie planowanej inwestycji.

Prace na etapie realizacji inwestycji mogą być związane z wystąpieniem negatywnego oddziaływania na otaczające środowisko. Prace wiążą się z wycinką drzew i zakrzewień. Z uwagi na położenie inwestycji w obrębie terenów miejskich, zaleca się maksymalnie ograniczenie wycinki drzew. W przypadku krzewów rokitnika zwyczajnego - objętego częściową ochroną gatunkową, należy rozważyć możliwość zachowania krzewów. Jeśli nie ma takiej możliwości należy wystąpić do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska o zgodę na zniszczenie gatunku objętego częściową ochroną prawną. Z uwagi na fakt, iż teren jest silnie eksplorowany przez ludzi, inwestycja nie będzie miała istotnego wpływu na ogólne zachowanie bytującej tu fauny. Po zaprzestaniu robót budowlanych większość osobników w krótkim czasie powróci na zajmowane uprzednio rewiry, ponieważ teren ten stanowi, od bardzo wielu lat, trwały element środowiska i zwierzęta są już w dużym stopniu przyzwyczajone do negatywnych skutków antropopresji. Na powtórne zajmowanie przez zwierzęta poprzednich nisz ekologicznych korzystnie również wpłynęłoby nowe nasadzenia drzew i krzewów (gatunki rodzime). Przedsięwzięcie w niewielkim stopniu wpłynie na populacje tworzących ten ekosystem roślin i zwierząt, w przytłaczającej większości gatunków pospolitych (po części synantropijnych) i niezagrożonych wyginięciem w skali regionu i kraju.

Przewiduje się wykonanie niezbędnej wycinki kolidującej zieleni: ok. 5800 szt. drzew oraz ok. 18000 m<sup>2</sup> krzewów i podrostu drzew. Wycinka drzew prowadzona będzie w okresie pozalęgowym. Inwestycja nie przecina korytarzy ekologicznych.

- Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje pogłębienia zmian klimatycznych.
- W związku z rodzajem i lokalizacją przedsięwzięcia, oddaloną o bezpieczną odległość od granic Państwa, wykluczona jest możliwość oddziaływania 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.
- Na terenie przewidzianym pod realizację inwestycji obowiązują miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego:
  - „Ujeścisko I” w mieście Gdańsku (zatwierdzony Uchwałą nr LVI/751/97 Rady Miasta Gdańska z dnia 18 grudnia 1997 r.),

- Ujeścisko rejon ulic Jabłoniowej, Warszawskiej i Trasy Armii Krajowej w Gdańsku (zatwierdzony Uchwałą nr XVI/491/2003 Rady Miasta Gdańska z dnia 4 grudnia 2003 r.),
- Ujeścisko - rejon ul. Warszawskiej w mieście Gdańsku (zatwierdzony Uchwałą nr III/30/2002 Rady Miasta Gdańska z dnia 5 grudnia 2002 r.),
- Ujeścisko rejon ulic Warszawskiej i Łódzkiej w mieście Gdańsku (zatwierdzony Uchwałą nr XIV/450/2003 Rady Miasta Gdańska z dnia 30 października 2003 r.),
- Ujeścisko rejon ulic Łódzkiej i Przemyskiej w mieście Gdańsku (zatwierdzony Uchwałą nr XXXI/992/04 Rady Miasta Gdańska z dnia 25 listopada 2004 r.),
- Zakonczyn na zachód od ulicy Unruga w mieście Gdańsku (zatwierdzony Uchwałą nr XLV/1555/2005 Rady Miasta Gdańska z dnia 24 listopad 2005 r.),
- Ujeścisko rejon ulicy tzw. Nowej Łódzkiej w mieście Gdańsku (zatwierdzony Uchwałą nr XXXII/889/2009 Rady Miasta Gdańska z dnia 29 styczeń 2009 r.),
- Zabornia rejon ulic Limbowej, tzw. "Nowej Jabłoniowej" i Potoku Oruńskiego w mieście Gdańsku (zatwierdzony Uchwałą nr VI/67/2007 Rady Miasta Gdańska z dnia 18 styczeń 2007 r.),
- Jasień - Szadółki Wschód w mieście Gdańsku (zatwierdzony Uchwałą nr LIII/1506/2010 Rady Miasta Gdańska z dnia 28 października 2010 r.).

Planowane przedsięwzięcie nie jest sprzeczne z ustaleniami ww. planów.

Po przeanalizowaniu szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz po zapoznaniu się ze stanowiskami Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego nie stwierdzono potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko (postanowienie z dnia 31 marca 2017 r. nr WŚ-I.6220.II.135Ps.2016.El.292828).

Zdaniem tut. organu przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko opisanych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, wariant przyjęty do realizacji nie będzie źródłem istotnego, niekorzystnego oddziaływania na środowisko, a przedsięwzięcie będzie spełniało wymagania w zakresie ochrony środowiska.

Zgodnie z art. 84 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.2016.353 z późn. zm., w przypadku gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stwierdza się brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Informacje o wniosku oraz o wydanym postanowieniu dot. braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko zostały ujęte w publicznie dostępnym wykazie danych (w bazie Ekoportal wniosek pod nr 45/2017, postanowienie pod nr 297/2017). Informacja o wydanej decyzji zostanie zamieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych po jej wydaniu.

Stosownie do art. 10 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U.2016.23 z późn. zm.), tut. organ pismem z dnia 31 marca 2017 r. (obwieszczenie) powiadomił strony o zebraniu pełnej dokumentacji niezbędnej do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W ww. piśmie tut. organ poinformował Strony o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia

co do zebranych dowodów i materiałów, w terminie 7 dni od daty doręczenia zawiadomienia (doręczenie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia publicznego ogłoszenia).

Uwagi i wnioski od stron biorących udział w postępowaniu nie wpłynęły.

Mając powyższe na uwadze, po przeprowadzeniu postępowania, orzeczono jak w sentencji.

#### POUCZENIE

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 Środowiska ul. Nowe Ogrody 8/12 80-803 Gdańsk) w terminie 14 dni od daty jej otrzymania, zgodnie z art. 127 i 129 kpa.

Niniejsza decyzja nie podlega opłacie skarbowej, na podstawie art. 7 pkt 2 Ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz.U.2015.783 z późn. zm.).

#### Załączniki:

Nr 1 - Charakterystyka przedsięwzięcia



PREZYDENT MIASTA GDANSKA  
z up.

*Maciej Lorek*  
DYREKTOR WYDZIAŁU ŚRODOWISKA

#### Otrzymują:

1. Pan Patryk Deługowski, Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego S.A.  
80-237 Gdańsk, ul. Jana Uphagena 27
2. Dyrekcja Rozbudowy Miasta Gdańska  
80-560 Gdańsk, ul. Żaglowa 11
3. Strony przez obwieszczenie
4. a/a

#### Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska  
80-748 Gdańsk, ul. Chmielna 54/57
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny  
80-858 Gdańsk, ul. Wałowa 27



**ZAŁĄCZNIK NR 1**  
**do decyzji nr WŚ-I.6220.II.135D.2016.El.292828**

*(zgodnie z wymogiem, art. 84 ust.2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U.2016.353 z późn. zm.)*

**CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA**

**Budowa ulicy Nowej Warszawskiej w Gdańsku**

Zgodnie z przedłożoną kartą informacyjną przedsięwzięcia inwestycja będzie polegała na budowie ulicy Nowej Warszawskiej w Gdańsku.

Przedmiotem inwestycji jest budowa trasy tramwajowej od skrzyżowania Jabłoniowa/Warszawska do Al. Vaclava Havla oraz wzdłuż odcinka ul. Nowej Bulońskiej wraz z działaniami towarzyszącymi.

Przedsięwzięcie będzie polegało na:

- budowie torowiska tramwajowego wraz z systemem odwodnienia torowiska (drenaż) oraz przystankami,
- budowie węzła tramwajowo-autobusowego,
- budowie nowego i przebudowie istniejącego układu drogowego wraz ze skrzyżowaniami, zjazdami, chodnikami i ścieżkami rowerowymi,
- budowie tunelu pieszo-rowerowego pod projektowaną ul. Nową Bulońską,
- budowie, przebudowie lub zabezpieczeniu istniejących sieci: wodociągowej (w tym magistralnej), kanalizacji sanitarnej, kanalizacji deszczowej, gazowej i ciepłowniczej (w tym magistralnej),
- przebudowie linii kablowych SN-15kV i nN-0,4kV oraz oświetlenia ulicznego,
- budowie i przebudowie tramwajowej sieci trakcyjnej,
- budowie stacji prostownikowej,
- budowie i przebudowie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach,
- budowie kanału technologicznego,
- przebudowie sieci teletechnicznych,
- budowie monitoringu wizyjnego i systemu informacji pasażerskiej,
- budowie budynku socjalnego z ogólnodostępnymi toaletami,
- budowie elementów małej architektury,
- wycince kolidującej zieleni.

Inwestycja realizowana będzie etapowo. Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach obejmuje etap I. Etap „docelowy”, który będzie realizowany w dalszej przyszłości, przewiduje m.in. budowę ul. Nowej Warszawskiej w modelu: torowisko tramwajowe + 2 jezdnie po 2 pasy ruchu oraz budowę pełnych skrzyżowań ul. Kołodzieja, Piotrkowskiej i Białostockiej z ul. Nową Warszawską.

Planuje się budowę trasy tramwajowej od skrzyżowania Jabłoniowa/Warszawska do Al. Vaclava Havla, równolegle do ul. Warszawskiej. Konieczna będzie także przebudowa istniejącego torowiska na włączeniu w Al. Vaclava Havla. Dodatkowo powstanie odcinek ok. 750 m trasy tramwajowej w ciągu ul. Nowej Bulońskiej, od łącznicy Alei Armii Krajowej poprzez skrzyżowanie z Nową Warszawską/Nowa Jabłoniową, do projektowanego tunelu

pieszo-rowerowego pod ul. Nowa Bulońską. Wzdłuż trasy przewiduje się budowę przystanków w ciągu Al. Havla (na wysokości ul. Łódzkiej), w ciągu ul. Nowej Warszawskiej (na wysokości ul. Piotrkowskiej) i ul. Unruga oraz w ciągu Nowej Bulońskiej (pomiędzy planowaną szkołą i przedszkolem).

Planuje się również budowę węzła tramwajowo-autobusowego wraz z parkingiem dla samochodów osobowych i rowerów (przy skrzyżowaniu Nowa Bulońska/Nowa Warszawska).

Łączna długość budowanego torowiska wyniesie ok. 3200 m (linia dwutorowa) oraz ok. 700 m (linia jednotorowa), a przebudowywanego ok. 550 m (linia dwutorowa).

Planuje się budowę i przebudowę istniejącego układu drogowego wraz ze skrzyżowaniami, zjazdami, chodnikami i ścieżkami rowerowymi. Do budowy/przebudowy zakłada się następujące odcinki:

- budowa odcinka ul. Nowej Warszawskiej - rozpoczyna się od skrzyżowania Nowa Bulońska/Nowa Jabłoniowa/Nowa Warszawska i biegnie do włączenia w istniejącą ul. Warszawską (na wysokości skrzyżowania z ul. Kołodzieja),
- budowa odcinka ul. Nowej Bulońskiej (północ - południe) - rozpoczyna się za łącznicami węzła Alei Armii Krajowej i kończy na skrzyżowaniu z ulicą lokalną (wjazd do szkoły),
- budowa drogi dojazdowej (z nawierzchni tymczasowej) do urządzeń podczyszczających kanalizacji deszczowej - od skrzyżowania z ul. Lokalną (wjazd do szkoły) do istniejącego zbiornika retencyjnego, zakończona placem do zawracania,
- budowa odcinka ul. Nowej Jabłoniowej,
- przebudowa odcinka ul. Piotrkowskiej,
- przebudowa odcinka ul. Łódzkiej i dwujezdniowego łącznika ulicy Łódzkiej i Alei Havla.

Łączna długość budowanych dróg wynosi ok. 3000 m, a przebudowywanych dróg wynosi ok. 1000 m.

Łączna długość budowanych i przebudowywanych chodników wynosi ok. 4500 m, a łączna długość budowanych i przebudowywanych ścieżek rowerowych wynosi ok. 3000 m.

Tunel pieszo-rowerowy zostanie zlokalizowany w ciągu szlaku pieszo-rowerowego, prowadzącego do planowanego przedszkola (projektowanego według odrębnego opracowania), pod projektowaną ul. Nową Bulońską. Konstrukcję wiaduktu stanowić będzie żelbetowa rama jednoprzęsłowa zamknięta.

Planowane torowisko tramwajowe zostanie odwodnione poprzez projektowany drenaż o średnicy DN150, o łącznej długości ok. 8500 m, z włączeniem do projektowanych lub istniejących kanałów kanalizacji deszczowej. Z uwagi na przebudowę torowiska tramwajowego w Al. Havla, przebudowie ulegnie również towarzyszący mu układ drenażowy.

Planowany układ drogowy zostanie odwodniony za pomocą projektowanej i przebudowywanej kanalizacji deszczowej z odprowadzeniem wód do istniejącego rowu R3, istniejącego zbiornika retencyjnego i do istniejącej kanalizacji deszczowej. Przed odprowadzeniem wód do rowu R3 i zbiornika będą one podczyszczane w zestawie urządzeń podczyszczających.

Planuje się budowę, przebudowę i zabezpieczenie:

- sieci wodociągowej wraz z armaturą:
  - przebudowa przewodów o średnicach DN25-DN400 (w tym sieci magistralnej) - łącznie ok. 350 m,
  - przebudowa przewodów o średnicy DN1000 na DN800 (magistrala) o łącznej długości ok. 100 m,
  - budowa wodociągu DN80-250 - łącznie ok. 2250 m;
- sieci kanalizacji deszczowej wraz ze studzienkami i wpustami:
  - budowa kanałów o średnicach DN200-1000 - łącznie ok. 9700 m (lokalizacja w pasie drogowym),
  - przebudowa przewodów o średnicach DN200-800 - łącznie ok. 240 m (lokalizacja w pasie drogowym),
  - budowa kanałów o średnicach DN500-1000 metodą bezwykopową - ok. 350 m,
  - budowa 2 układów podczyszczających;
- sieci kanalizacji sanitarnej wraz ze studzienkami:
  - przebudowa kanału DN250 - ok. 150 m,
  - zabezpieczenie istniejącego kanału DN1600 pod torowiskiem i jezdnią - ok. 120 m,
- sieci gazowej:
  - przebudowa przewodów średniego ciśnienia (poniżej 0,5 MPa) krzyżujących się lub kolidujących z projektowanym układem torowym i drogowy o średnicach DN125-400, o łącznej długości ok. 850 m,
- sieci ciepłowniczej
  - przebudowa przewodów krzyżujących się lub kolidujących z projektowanym układem torowym i drogowy o średnicach 2xDn65/140 do 2xDn600/800 - ok. 460 m (sieci rozdzielcze osiedlowe oraz sieci magistralne).

Planuje się budowę nowej sieci trakcyjnej na całej długości projektowanego torowiska. Fragment istniejącej trakcji zostanie przebudowany na włączeniu projektowanej trasy w istniejącą trasę wzdłuż Al. Havla.

W celu zasilania projektowanej trakcji tramwajowej planuje się budowę nowego budynku podstacji wraz z instalacjami wewnętrznymi i zewnętrznymi, zlokalizowanego w sąsiedztwie projektowanego węzła tramwajowo-autobusowego z parkingami.

Projektuje się nowy budynek socjalny, wyposażony w instalacje wewnętrzne i zewnętrzne, zlokalizowany w sąsiedztwie projektowanego węzła tramwajowo-autobusowego z parkingami (po stronie północnej parkingu).

Planuje się budowę nowego i przebudowę istniejącego oświetlenia w zakresie inwestycji. Istniejące elektroenergetyczne linie kablowe i napowietrzne SN-15kV i nN-0,4kV zostaną przebudowane w celu usunięcia kolizji z projektowanym układem drogowo-torowym poprzez skablowanie, wykonanie wstawek kablowych lub ułożenie odcinków linii kablowych nowymi trasami. W związku ze zmianą geometrii układu drogowo-torowego przewiduje się budowę i przebudowę sygnalizacji świetlnych na przebudowywanych skrzyżowaniach.

Wzdłuż projektowanej trasy zostanie wykonany kanał technologiczny.

Przewiduje się przebudowę kolidujących istniejących sieci teletechnicznych w zakresie inwestycji. Przebudowie podlegają kanalizacje teletechniczne wielootworowe, których właścicielami są Orange Polska, Netia SA, Multimedia Polska SA i Biall-Net Sp. z o.o.

W ramach inwestycji projektuje się rozbudowę monitoringu wizyjnego o punkty kamerowe. Ponadto przewiduje się rozbudowę systemu TRISTAR, montaż tablic SIP i automatów biletowych.

Planuje się budowę następujących elementów małej architektury: wiaty przystankowe, barierki, barierki antyrozbryzgowo, siedziska, ławki, stojaki rowerowe i kosze na śmieci.

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie miasta Gdańsk, w dzielnicach Ujeścisko-Łostowice oraz Jasień. Na obszarze inwestycji przeważają tereny zabudowy mieszkaniowej jedno- i wielorodzinnej oraz tereny niezagospodarowane.

Przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie działek (działki konieczne do przeprowadzenia prac przygotowawczych):

- **obręb 48:** 69/4, 73/3, 73/4, 74/1, 74/2, 74/4, 74/12, 75/4, 75/5, 75/7, 75/15, 75/18, 75/19, 76/1, 76/2, 78/6, 78/7, 78/8, 78/9, 78/11, 78/12, 79/6, 79/10, 79/11, 79/12, 79/13, 79/14, 80/3, 80/5, 81, 237/1, 237/5, 237/11, 237/12, 237/21, 237/35, 237/36, 237/40, 238,
- **obręb 74:** 8/163, 8/164, 8/166, 8/168, 8/194, 8/195, 8/196, 8/197, 8/198, 8/203, 8/215, 8/217, 8/218, 8/222, 8/223, 10/249, 10/250, 10/251, 10/252, 10/253, 10/287, 10/289, 10/295, 12/11, 12/12, 12/13,
- **obręb 75:** 3/16, 3/17, 3/18, 3/19, 4, 6/5, 6/9, 6/10, 6/11, 6/12, 6/13, 6/15, 7, 9, 10/7, 10/4, 48/1, 49, 62/1, 67/1, 67/2, 67/4, 67/5, 68, 69/17, 71/1, 71/4, 71/14, 71/16, 72/7, 72/10, 72/11, 72/12, 72/26, 72/27, 72/32, 72/33, 73, 74/3, 74/4, 74/5, 75/1, 122, 129/7, 129/8, 129/9, 131/1, 138/111, 138/184, 153/24, 153/25, 153/26, 153/27, 154/3, 154/4, 155/1, 157/1, 159/13, 160, 162/1, 167, 171/1, 171/2.

Przewiduje się wykonanie niezbędnej wycinki kolidującej zieleni: ok. 5800 szt. drzew oraz ok. 18000 m<sup>2</sup> krzewów i podrostu drzew.

PREZYDENT MIASTA GDANSKA  
z up.   
*Maciej Lorek*  
DYREKTOR WYDZIAŁU ŚRODOWISKA