



Prezydent Miasta Gdańska



RPW/12568/2023 P
Data: 2023-10-12 DRMG

WŚ-I.6220.II.116D.2022.AS

Gdańsk, 05. października 2023 r.

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz.U. z 2023 r.; poz. 775 ze zm.), 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 (tekst jedn. Dz.U. z 2023 r.; poz. 1094 ze zm.), a także § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62, 63, 67, 70 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019 r.; poz. 1839 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska z dnia 19 października 2022 r., reprezentowanej przez Pana Karola Kalinowskiego (wpływ wniosku: 21.10.2022 r., wpływ uzupełnień 24.02.2023 r. oraz 14.04.2023 r.) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji pn.:

„Przebudowa mostu nad rzeką Starą Motławą w ciągu ul. Podwale Przedmiejskie ”

ORZEKAM

1. nie stwierdzać potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko,
2. określić w decyzji następujące warunki i wymagania:

Etap realizacji:

- a) W związku z sąsiadującą zabudową mieszkaniową prace szczególnie hałaśliwe należy prowadzić poza okresem dni świątecznych i niedziel, a w pozostałe dni tylko w godzinach dziennych (8:00-18:00).
- b) Dostosować przewidywane godziny wzmożonego ruchu samochodowego związanego z transportem materiałów budowlanych, innych materiałów i towarów związanych z budową, do bieżących warunków drogowych na trasie dojazdowej, tak aby nie powodować dodatkowych utrudnień dla innych podmiotów działających w otoczeniu inwestycji.
- c) Przy wyznaczaniu terenów pod zaplecze budowy, bazę materiałowo- sprzętów, miejsca składowania odpadów i materiałów z rozbiórki oraz miejsca deponowania mas ziemnych, wykluczyć ich lokalizację:
 - w miejscach płytkiego występowania wód gruntowych w dobrze przepuszczalnych utworach, zatorfionych obniżeniach, systemów melioracyjnych oraz strefach ochronnych ujęć wód,
 - w odległości do 20m od zbiorników wodnych oraz cieków.
- d) Zabezpieczyć koryto Starej Motławy przed dostawaniem się do niego gruzu /innych elementów w trakcie prowadzenia prac, przez zastosowanie siatki, ślepego mostu lub barki ustawionej pod elementem mostu, którego dotyczyć będą prace.
- e) Wycinkę drzew i krzewów oraz rozbiórkę istniejącego mostu prowadzić poza okresem lęgowym ptaków tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia; dopuszcza się prowadzenie prac w ww. okresie, jednak musi być to poprzedzone



- wizją terenową, wykonaną przez specjalistę ornitologa stwierdzającego brak występowania na przedmiotowych drzewach i krzewach lęgów ptaków, co należy udokumentować właściwym wpisem w dzienniku budowy.
- f) Drzewa i krzewy niepodlegające usunięciu, a pozostające w zasięgu prac, zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed:
- możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzew - na podkładzie z rur drenarskich lub mat słomianych pokrywających powierzchnię drzewa pod odeskowaniem;
 - fizycznym uszkodzeniem krzewów, np. poprzez wygradzenie obszaru występowania krzewów np. taśmą;
 - przesuszeniem bryły korzeniowej, np. poprzez zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów;
 - mechanicznym uszkodzeniem bryły korzeniowej, np. poprzez prowadzenie prac w bezpośrednim sąsiedztwie systemów korzeniowych drzew i krzewów, w sposób ręczny, o ile pozwala na to technologia prac; powstałe ewentualne uszkodzenia mechaniczne pni i korzeni zabezpieczyć preparatem grzybobójczym.
- g) Nie składować materiałów budowlanych w obrębie rzutu koron i pni drzew, tj. w odległości równej rzutowi korony powiększonemu o 2 m, ale nie bliżej niż 10 m od pnia drzewa.
- h) W obrębie rzutu koron drzew i do 2 m poza nimi, nie dopuszczać do poruszania się sprzętu mechanicznego, zaś wszelkie prace ziemne w tych miejscach wykonywać ręcznie z zachowaniem maksymalnej liczby korzeni.
- i) W zasięgu koron i w odległości 2 m od obrysu korony nie zmieniać poziomu gruntu, a wszelkie wykopy zasypywać w jak najkrótszym czasie, w przypadku bezwzględnej konieczności zmiany poziomu gruntu wykonać systemy napowietrzające glebę.
- j) Nie prowadzić wykopów w obrębie rzutu koron drzew nieprzeznaczonych do wycinki i do 2 m poza nimi, dłużej niż 2 tygodnie, a przy wilgotnej pogodzie 3 tygodnie; w przypadku przerwania robót wykopy winny być prowizorycznie wypełnione lub przykryte matami; korzenie muszą być cały czas wilgotne; w razie konieczności drzewa podlewać, w ilości ok. 20 dm³/dobę na jedno drzewo przez cały okres trwania robót, w zależności od warunków atmosferycznych; w przypadku niebezpieczeństwa mrozu ściany wykopów w obrębie korzeni drzew przykryć materiałem chroniącym, np. matami.
- k) Codziennie przed rozpoczęciem prac przeprowadzać kontrolę wykopów, a uwięzione w nich zwierzęta niezwłocznie przenosić poza teren objęty pracami, na właściwe dla nich siedlisko. Przenoszenie prowadzić pod nadzorem przyrodnika oraz w przypadku płazów przy użyciu rękawiczek ochronnych, używany do tego sprzęt dezynfekować; skuteczność zastosowanych rozwiązań powinna być monitorowana na etapie budowy przez przyrodnika i udokumentowana właściwym wpisem w dzienniku budowy.
- l) Unikać pozostawiania niezasypanych wykopów, które mogłyby się stać tymczasowymi zbiornikami retencyjnymi spływających wód opadowych.



- m) Unikać odkładania ziemi z wykopów na drodze spływu powierzchniowego wód, co może doprowadzić do wymywania zanieczyszczeń z hałd lub gromadzenia się wód i powstawania podtopień.
- n) Prace budowlane w obrębie wód rzeki Stara Motława prowadzić w sposób minimalizujący ryzyko zanieczyszczenia wód substancjami ropopochodnymi oraz materiałami budowlanymi.
- o) Wszelkie roboty budowlane wykonywać w taki sposób, aby nie ograniczać przepływu wody w rzece, nie naruszać stosunków gruntowo-wodnych.
- p) Wykorzystywać nowoczesny, sprawny technicznie sprzęt, w celu minimalizacji ryzyka zaistnienia awarii i potencjalnego przedostania się do środowiska gruntowo-wodnego jakichkolwiek zanieczyszczeń,
- q) W trakcie prac budowlanych przestrzegać przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy oraz procedur wynikających z odrębnych przepisów, w tym oznakować teren budowy i zabezpieczyć przed dostępem osób niepowołanych.
- r) Prowadzić roboty przy pomocy odpowiednio przeszkolonych i zapoznanych z zagrożeniami pracowników.
- s) Materiały budowlane dostarczać partiami, których wielkość jest niezbędna do prowadzenia robót budowlanych, w miarę możliwości unikać długotrwałego magazynowania materiałów.
- t) Ścieki bytowe z zaplecza budowy odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych i sukcesywnie wywozić przez uprawnione podmioty.
- u) Naprawy sprzętu budowlanego nie mogą być wykonywane na terenie budowy.
- v) Zaplecze budowy wyposażać w sorbenty, maty, biopreparaty i inne środki neutralizujące i likwidujące ewentualne rozlewy i wycieki substancji szkodliwych, w tym ropopochodnych.
- w) W celu neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych, na bieżąco usuwać je z wykorzystaniem sorbentów, a w przypadku znacznego zanieczyszczenia gruntu zapewnić sprawne jego zebranie i usunięcie przez uprawniony podmiot.
- x) Odpady powstające w trakcie budowy gromadzić w sposób selektywny, w miejscach i pojemnikach/ kontenerach zapewniających pełną izolację od środowiska naturalnego, na terenie specjalnie przygotowanych placów (na utwardzonym i uszczelnionym podłożu), zabezpieczonych przed dostępem osób nieuprawnionych, a następnie przekazać je do dalszego zagospodarowania uprawnionym podmiotom. Niedopuszczalne jest pozostawienie jakichkolwiek odpadów w wykopach budowlanych, na terenach przyległych oraz w wodach Starej Motławy.
- y) W celu ograniczenia niezorganizowanej emisji pyłów w trakcie realizacji inwestycji:
 - na placu budowy stosować środki minimalizujące pylenie np. zraszanie w warunkach niskiej wilgotności powietrza,
 - place magazynowania materiałów sypkich zamiatać na mokro, hałdy materiałów sypkich zraszać wodą oraz stosować plandeki ograniczające pylenie,



- podczas transportu materiałów pyłących stosować plandeki, osłony lub inne zabezpieczenia minimalizujące pylenie,
 - obsługę placu budowy prowadzić jedynie drogami uzgodnionymi z Gdańskim Zarządem Dróg i Zieleni,
 - drogi dojazdowe do miejsca realizacji inwestycji utwardzić w taki sposób aby zminimalizować pylenie,
 - drogi dojazdowe do miejsca realizacji inwestycji czyścić, a w przypadku oczyszczania w warunkach niskiej wilgotności powietrza konieczne jest zraszanie nawierzchni drogi wodą,
 - pojazdy opuszczające plac budowy oraz okolice wyjazdu z budowy czyścić z ziemi/piasku naniesionych na kołach pojazdów.
- z) Po zakończeniu realizacji inwestycji uporządkować przyległy teren i przywrócić go do stanu umożliwiającego jego użytkowanie.
- aa) Warunek dotyczący ochrony środowiska do uwzględnienia w projekcie budowlanym:
- Przyczółki przebudowywanego mostu wykonać w obudowach ze ścianek szczelnych.
- bb) Na etapie eksploatacji przedsięwzięcie wymaga monitorowania oddziaływania na środowiskowo zakresie:
- Po okresie 12 miesięcy od oddania obiektu do użytkowania, należy przedstawić regionalnemu dyrektorowi ochrony środowiska oraz tut. organowi, monitoring hałasu drogowego obejmujący okresu 3-6 miesięcy, wraz z aktualnymi pomiarami natężenia ruchu i wykazaniem dotrzymania warunków określonych w załączonej do wniosku KIP. Zgodnie z załączoną KIP: „emisja hałasu będzie w granicach normatywnych, a w odniesieniu do stanu pierwotnego ulegnie zmniejszeniu”. W przypadku nieosiągnięcia parametrów normatywnych, należy przedstawić działania zaradcze ograniczające poziom emisji hałasu.

UZASADNIENIE

Pismem z dnia 19 października 2022 r. (wpływ UMG dnia 21.10.2022 r., wpływ uzupełnień 24.02.2023 r. oraz 14.04.2023 r.) Dyrekcja Rozbudowy Miasta Gdańska wystąpiła z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji pn.: **„Przebudowa mostu nad rzeką Starą Motławą w ciągu ul. Podwale Przedmiejskie”**.

Do podania Wnioskodawca załączył:

1. kartę informacyjną przedsięwzięcia,
2. wyrys z ewidencji gruntów obejmujący teren przewidziany pod inwestycję oraz teren, na który planowane przedsięwzięcie będzie oddziaływać,
3. załącznik graficzny przedstawiający zasięg oddziaływania przedsięwzięcia,
4. wykaz działek objętych zakresem inwestycji i przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych i polegających na wycince drzew i krzewów.



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 zapoznaniu się z przedstawioną dokumentacją, tut. organ pismem sygn. WŚ-I.6220.II.116.2022.AS z dnia 14 grudnia 2022 r. wezwał Wnioskodawcę do wniesienia uzupełnień. Uzupełnienia wpłynęły w dniu 24 lutego 2023 r. Po zapoznaniu się z wniesionymi materiałami tut. organ pismem nr WŚ-I.6220.II.116.p3.2022.AS z dnia 13 marca 2023 r. ponownie wezwał do uzupełnień, które wpłynęły 14 kwietnia 2023 r.

Tut. organ obwieszczeniem z dnia 9 maja 2023 r. zawiadomił Strony o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie, informując jednocześnie o możliwości zapoznania się z dokumentami i złożenia ewentualnych uwag i wniosków (obwieszczenie zostało zamieszczone na stronie internetowej i tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Gdańsku oraz w pobliżu miejsca realizacji przedsięwzięcia). Uwagi i wnioski nie wpłynęły.

Zgodnie z przedłożoną kartą informacyjną przedsięwzięcia, inwestycja polega na przebudowie mostu z 1958 roku zlokalizowanego w ciągu ulicy Podwałe Przedmiejskie (DW 501) będącej początkiem trasy wylotowej w kierunku Warszawy. Pierwotnie most posiadał dwukierunkową jezdnię z niewydzielonym torowiskiem tramwajowym i chodnikami dla pieszych po obu stronach. Kosztem chodników poszerzono jezdnię wprowadzając po trzy pasy ruchu w każdym kierunku z wydzielonym torowiskiem tramwajowym na środku, a ruch pieszych przeniesiono na nowo wybudowane kładki w latach 70.

Obecnie w ramach przedsięwzięcia projektuje się przebudowę mostu (zgodnie z wariantem W3 opisanym w aneksie II z 13 kwietnia 2023 r.) o ustroju nośnym zespolonym, składającym się ze stalowych dźwigarów i żelbetowej płyty monolitycznej. Rozpiętości przęseł mostu zostaną dostosowane do rozpiętości przęseł istniejących kładek dla pieszych zlokalizowanych po obu stronach mostu. Podpory pośrednie zostaną wybudowane w korycie rzeki Stara Motława i swą lokalizacją będą nawiązywały do lokalizacji podpór sąsiednich kładek. Pozostałe elementy pozostaną w podobnym układzie do istniejącego tj. dwa tory tramwajowe w środkowej części mostu, dwie jezdnie drogowe, z których każda będzie złożona z trzech pasów ruchu samochodowego, z których jeden będzie z pasem dla rowerzystów (po stronie zewnętrznej obiektu). Nastąpi przebudowa sieci elektroenergetycznych (sieć trakcyjna, oświetlenie, kable pętli indukcyjnych) zlokalizowanych na moście z odtworzeniem ich w miejscu istniejącym. Ponadto w ramach inwestycji planuje się przebudowę odcinka wodociągu Ø 300 mm na wodociągi Ø200 mm dostosowując uzbrojenie do nowej niwelety nawierzchni. Projektuje się budowę kolektora kanalizacji deszczowej w celu zebrania wód opadowych z obiektu mostowego i odprowadzenia jej do kanalizacji miejskiej.

Całkowita długość odcinka mostu i drogi objęta przebudową wynosi ok. 75 m, a szerokość 29,30 m. Prace związane z realizacją przedsięwzięcia wraz z przyczółkami dojazdami wyniesie 2388,68 m². Istniejący most jest obiektem żelbetowym, łukowym, drogowo-tramwajowy, o schemacie statycznym belki trójprzęsłowej o rozpiętościach 12+50+12, z dwoma przęsłami wspornikowymi i jednym środkowym przęsłem zawieszonym. Skrajne przęsła są wykonane w części podziemnej i pełnią rolę balastu dla przęsła środkowego, które jest jedynym przęsłem nadziemnym (widocznym). Światło istniejącego



mostu jest więc równe szerokości środkowego przęsła i zajmuje całą szerokość koryta rzeki Starej Motławy. Most o konstrukcji nośnej składającej się z kablobetonowych dźwigarów prefabrykowanych połączonych ze sobą poprzecznkami i płytą jezdnią wylewaną na mokro. Obiekt w obecnym stanie technicznym zgodnie z wnioskami po przeglądzie przez PBW Inżynieria Sp. z o. o. z września 2020 r., nie spełnia warunków nośności i użyteczności dla obciążenia wynikającego z aktualnie obowiązujących przepisów i w związku z tym zalecono wykonanie pilnego remontu mostu lub jego przebudowę. Jednocześnie wskazano, że jedynie przebudowa pozwoli na uzyskania obiektu o określonej trwałości (kilkukrotnie większej niż dla remontu), parametrach eksploatacyjnych oraz spełniającego obowiązujące normy, rozporządzenia i wytyczne techniczne.

Parametry techniczne projektowanego mostu:

- dł. 64,09 m,
- szer. 31,43 m,
- schemat statyczny belka- trójprzęsłowa z filarami zespolonymi ustrojem nośnym,
- rodzaj konstrukcji – zespolona- stalowe dźwigary z żelbetową płytą pomostowa.

Projektowany most będzie miał większą długość zbliżoną do trójprzęsłowych kładek pieszych, w związku z tym nowe filary mostu zostały zaprojektowane w korycie rzeki. Realizacja inwestycji wymaga rozbiórki istniejącego obiektu i przebudowy istniejącej konstrukcji, której projektowany okres trwałości zbliża się ku końcowi. Z uwagi na konieczność utrzymania ruchu drogowego i tramwajowego przewiduje się „połówkowe” prowadzenie prac związanych z przebudową mostu. Kolejność robót będzie wyglądała następująco m.in.:

- zabezpieczenie koryta rzeki przed zanieczyszczeniami pochodzącymi z rozbiórki, np. poprzez montaż rusztowań i rozwieszenie pod mostem siatek lub mat,
- rozbiórka nawierzchni tramwajowej i drogowej na moście i na dojazdach,
- rozbiórka elementów wyposażenia (bariery, wpusty, krawężniki, itp.),
- rozbiórka ustroj nośnego:
- cięcie wzdłużne środkowej część ustroju nośnego (pomiędzy przegubami gerberowskimi) na sekcje o szerokości około 2m, a następnie ich sukcesywne zdejmowanie za pomocą żurawia samojezdnego,
- cięcie wzdłużne wspornikowych część ustroju nośnego na sekcje o szerokości ok. 2m,
- podłączenie do żurawia, wykonanie cięcia poprzecznego przy podporze i odstawienie sekcji na bok,
- wywiezienie sekcji poza teren budowy w celu ich rozdrobnienia,
- wykonanie tymczasowych ścianek z grodzic stalowych pomiędzy kładkami, a mostem,
- wykonanie wykopów na dojazdach do obiektu,
- rozbiórka filarów i przęseł balastowych za pomocą młotów i norzyc oraz sukcesywne wywożenie materiałów z rozbiórki poza teren budowy.

Budowa nowego mostu:

- wykonanie tymczasowej obudowy fundamentów z grodzic stalowych w miejscach budowy filarów,
- wykonanie posadowienia podpór z pali oraz wykonanie oczepów na palach,
- budowa nowych przyczółków i filarów,



montaż konstrukcji stalowej przęseł za pomocą żurawia samojezdnego [konstrukcja zostanie podzielona podłużnie na 3 sekcje (skrajne i środkową), a poprzecznie na tandemy (po dwie belki)]:

- ustawienie sekcji skrajnych na stołeczkach przymocowanych do podpór stałych i sukcesywne scalanie,
- ustawianie sekcji środkowych na „zamkach” wystających z sekcji skrajnych i sukcesywne scalanie,
- wykonanie rusztowań podwieszanych do konstrukcji stalowej mostu,
- szalowanie płyty pomostowej (zespalającej dźwigary stalowe) i poprzecznic podpór pośrednich, montaż elementów odwodnienia (wpustów i sączków); szalunki zostaną wykonane jako podwieszone do konstrukcji stalowej,
- betonowanie płyty i poprzecznic,
- wykonanie robót ziemnych (nasypów) na dojazdach do obiektu,
- wykonanie izolacji na płycie pomostowej,
- montaż desek gzymsowych, krawężników i wykonanie kap chodnikowych,
- wykonanie nawierzchni drogowej, nawierzchni tramwajowej i sieci trakcyjnej,
- montaż elementów wyposażenia (bariery, kolektor odwodnienia, itp.).

Po wykonaniu wszystkich robót na jednej części mostu należy przenieść na nią ruch pojazdów, a wszystkie prace powtórzyć dla drugiej części mostu.

Celem zapewnienia wymaganej nośności drogi klasy Z, o prędkości projektowej $V_p=50$ km/h, szerokości jezdni 29,3 m projektuje się konstrukcję nawierzchni, o następujących warstwach:

- warstwa ścierna SMA 8 o grubości 5 cm,
- warstwa wiążąca z asfaltu lanego MA 11 o grubości 4 cm,
- izolacji z papy termozgrzewalnej o grubości 5 mm,
- płyta żelbetowa C30/37 (nadbeton) o grubości min. 24 cm,
- belki stalowe o grubości min. 90 cm.

Objęty przebudową odcinek drogi będzie miał dł. do 25 m w każdą stronę od przebudowanego mostu.

Konstrukcje torowiska projektuje się w następującym układzie warstw:

- izolacja nawierzchniowa chemoutwardzalna o grubości 4 mm,
- nawierzchnia torowa
- mata wibroizolacyjna
- izolacja chemoutwardzalna o grubości 5 mm,
- płyta żelbetowa C30/37 (nadbeton) o grubości min. 24 cm,
- belki stalowe o grubości min. 90 cm.

Podbudowa słupa trakcyjnego w osi torowiska:

- izolacja nawierzchniowa chemoutwardzalna o grubości 4mm,
- płyta żelbetowa C30/37 (nadbeton) o grubości min. 24 cm,
- belki stalowe o grubości min. 90 cm.

Pobocze z gzymsem i kolektorem odwodnieniowym:



- izolacja nawierzchniowa chemoutwardzalna o grubości 4 mm,
- kapka chodnikowa C30/37 (nadbeton)
- izolacja z papy termozgrzewalnej 2x 5mm o grubości 10 mm,
- płyta żelbetowa C30/37 (nadbeton) o grubości min. 24 cm,
- belki stalowe o grubości min. 90 cm.

Odwodnienie drogi będzie realizowane jak w układzie obecnym, tj. do wpustów kanalizacji deszczowej, a następnie po projektowanym podczyszczeniu wody będą odprowadzone do wód cieku Starej Motławy.

W ramach inwestycji konieczne będzie wycięcie jabłoni i śliwy mirabelki oraz krzewu sumaka octowca. Drzewa i krzewy rosnące poza gruntami leśnymi i przewidziane do usunięcia przedstawionego zał. nr 2 oraz zał. nr 3 do decyzji.

W związku z planowaną przebudową nie zmieni się funkcja terenu inwestycji - nadal będzie to droga z torami tramwajowymi i most obsługujące ruch lokalny. Planowana przebudowa ma na celu w szczególności poprawę bezpieczeństwa, jakości ruchu samochodowego.

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych ilości wody, materiałów, paliw oraz energii. W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały, głównie masa bitumiczna, kostka betonowa, kostka kamienna, kruszywa mineralne, piasek, rury i studzienki kanalizacyjne, kable elektroenergetyczne i lampy oświetleniowe, paliwa (oleje i benzyny) do napędu pojazdów samojezdnych i maszyn. Ilości wykorzystanych surowców do budowy drogi, ścieżki rowerowej, chodnika, kanalizacji i oświetlenia będą wynikały z przedmiaru robót i nie będą w żadnej mierze wykraczały poza ilości przewidziane technologią wymienioną w szczegółowych specyfikacjach technicznych. Nie naruszają stanu zasobów surowców regionalnych, w tym wody i kruszywa budowlanego. Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio do tego celu przystosowanym. Wszystkie użyte do budowy materiały i paliwa będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami

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, 2 i 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko) tut. organ pismem z dnia 9 maja 2023 r. sygn. WŚ-I.6220.II.116R.2022.AS wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (RDOŚ) w Gdańsku, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego (PPIS) w Gdańsku oraz do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Gdańsku (WP), o opinie co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

W odpowiedzi na powyższe wystąpienie, RDOŚ pismem sygn. RDOŚ-Gd-WOO.4220.345.2023.MaR.1 z 29.05.2023 r. wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia. Tut. organ pismem sygn. WŚ-I.6220.II.116p5.2022.AS z dnia 7 czerwca 2023 r. przekazał wnioskodawcy kopię



ww. wezwania RDOŚ. W dniu 22 czerwca 2023 r. do tut. organu wpłynęło uzupełnienie wniosku. Następnie, tut. organ pismem sygn. WŚ-I.6220.II.116R.2022.AS z dnia 23 czerwca 2023 r. przekazał otrzymane uzupełnienie do RDOŚ, a także do WP i PPIS z prośbą o zajęcie stanowiska

w sprawie. RDOŚ uznał złożone dokumenty za niewystarczające, ponownie wezwał o uzupełnienie dokumentacji pismem RDOŚ-Gd-WOO.4220.345.2023.MaR.2 (data wpływu 17.07.2023 r.), które to tut. organ przekazał pismem sygn. WŚ-I.6220.II.116p6.2022.AS z dnia 21 lipca 2023 r. do wnioskodawcy. W dniu 27 lipca 2023 r. wpłynęło uzupełnienie wniosku. Następnie, tut. organ pismem sygn. WŚ-I.6220.II.116R.2022.AS z dnia 28 lipca 2023 r. przekazał otrzymane uzupełnienie do RDOŚ, a także do WP i PPIS z prośbą o zajęcie stanowiska w sprawie..

RDOŚ postanowieniem sygn. RDOŚ-Gd-WOO.4220.345.2022.MaR.3 z dnia 14 sierpnia 2023 r. wyraził opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków dotyczących ochrony środowiska, na etapie realizacji przedsięwzięcia. Ww. warunki zostały uwzględnione w niniejszej decyzji.

WP w opinii sygn. GD.ZZŚ.3.4901.204.1.2023.KK z dnia 6 czerwca 2023 r. nie stwierdziły potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko. W toku składania kolejnych uzupełnień przez wnioskodawcę WP podtrzymało swoją opinię pismem GD.ZZŚ.3.4901.204.2.2023.KK.AK z 28 czerwca 2023 r. oraz GD.ZZŚ.3.4901.204.3.2023.KK.AK z 2 sierpnia 2023 r. W związku z ww. wystąpieniem, PPIS nie wypowiedział się, co zgodnie z art. 78 ust. 4 ustawy OOŚ traktuje się jako brak zastrzeżeń

W trakcie przeprowadzania kwalifikacji przedsięwzięcia do obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko na podstawie art. 63 ust. 1 ww. ustawy, opierając się na informacjach zawartych w karcie informacyjnej planowanego przedsięwzięcia, ustalono co następuje:

- Planowane przedsięwzięcie pn.: **„Przebudowa mostu nad rzeką Starą Motławą w ciągu ul. Podwale Przedmiejskie”** jest kwalifikowane zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019 r. poz. 1839 ze zm.) jako:
§ 3 ust. 2 pkt 2 „*polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone; w przypadku gdy jest to druga lub kolejna rozbudowa, przebudowa lub montaż, sumowaniu podlegają parametry tej rozbudowy, przebudowy lub montażu z poprzednimi rozbudowami, przebudowami lub montażami, o ile nie zostały one objęte decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach;*” w związku z:
 - **§ 3 ust. 1 pkt 62**, tj.: „*drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których*



mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody",

- § 3 ust. 1 pkt 63 „linie tramwajowe, koleje linowe z wyłączeniem kolei linowych przeznaczonych do obsługi terenów narciarskich innych niż określone w pkt 49 lub 50 oraz wyciągów o długości nie większej niż 100 m, koleje podziemne, w tym metro, lub inne linie do przewozu pasażerów wraz z towarzyszącą im infrastrukturą”
- § 3 ust. 1 pkt 67 – „budowle przeciwpowodziowe, w rozumieniu art. 16 pkt 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne, z wyłączeniem przebudowy wałów przeciwpowodziowych polegającej na doszczelnieniu korpusu wałów i ich podłoża w celu ograniczenia możliwości ich rozmycia i przerwania w czasie przechodzenia wód powodziowych, a także regulacja wód”,
- § 3 ust. 1 pkt 70 – „kanały w rozumieniu art. 16 pkt 21 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne”.

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

- Wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem:
 - 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 – tzw. „ZRID”,
 - decyzji o pozwoleniu na budowę, decyzji o zatwierdzeniu projektu zagospodarowania działki lub terenu lub projektu architektoniczno--budowlanego oraz decyzji o pozwoleniu na wznowienie robót budowlanych – wydawanych na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane,
 - pozwolenia wodnoprawnego na regulację wód, pozwolenia wodnoprawnego na wykonanie urządzeń wodnych oraz pozwolenia wodnoprawnego na wydobywanie z wód kamienia, żwiru, piasku oraz innych materiałów, wydawanych na podstawie ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne.
- Przedmiotowy obiekt mostowy znajduje się nad Starą Motławą, w ciągu ulicy Podwale Przedmiejskie oznaczone jako droga wojewódzka nr 501. Około 600 m na zachód zlokalizowana jest droga krajowa nr 91 (ul. Okopowa). Drogi te cechuje duże znaczenie komunikacyjne dla Gdańska. Analizowana przebudowa mostu zlokalizowana jest między zabytkową zabudową spichlerzy "Dębowy Rożek" i "Śpiewak" ul. Chmielna 37/38, zabudową przy ul. Kotwiczników 20 i 21 oraz Qubus Hotel w dzielnicy Śródmieście. Dominującą funkcję w sąsiedztwie inwestycji jest zabudowa historyczno – usługowa i mieszkaniowa. Maksymalna powierzchnia terenu zajmowana na place składowe będzie wynosić 2000 m². Wykonawca będzie zajmował część istniejącej jezdni na place składowe, przy czym z uwagi na przewidywaną „połówkową” technologię prowadzenia robót, lokalizacja placów będzie zmienna w czasie.
- Teren inwestycji obejmuje działki ewidencyjne:
 - obręb: 099, działki o nr ewid.: 16/2, 24/1, 24/5, 24/6, 26/1, 194/7,
 - obręb: 089, działki o nr ewid.: 531/2, 532/8 Gdańsk.

W obszarze inwestycji, oprócz ww. obiektu mostowego znajdują się także dojazdy do niego oraz urządzenia techniczne prowadzone w pasie drogowym oraz na terenie



przyległym do ul. Podwale Przedmiejskie, związane z prowadzeniem mediów w szczególności: sieci elektroenergetycznych, oświetlenia ulicznego, teletechnicznych, wodociągowych i kanalizacji deszczowej. Przyległy teren porośnięty jest trawą, a ciągi komunikacyjne posiadają nawierzchnię umocnioną. Roślinność znajdująca się w sąsiedztwie to roślinność synantropijna, ruderalna. Nie występują tu chronione gatunki roślin czy siedliska przyrodnicze.

Przewidziany do przebudowy obiekt mostowy zlokalizowany jest nad wodami powierzchniowymi płynącymi stanowiącymi ciek - Stara Motława —na wysokości ciągu ulicy Podwale Przedmiejskie.

- Na etapie planowania Inwestor analizował warianty technologiczne jak niżej :
Wariant W1a – polega na wykonaniu mostu o schemacie statycznym w formie belki trójprzęsłowej, o ustroju nośnym wykonanym z prefabrykowanych belek strunobetonowych typu T zespolonych za pomocą monolitycznej płyty żelbetowej, z nawierzchnią torową z płyt prefabrykowanych;
Wariant W1b – jak wariant W1a, ale nawierzchnia torowa wykonana jako tłuczniowa w korycie balastowym;
Wariant W2a – most o schemacie statycznym w formie belki wolnopodpartej jednoprzęsłowej, o ustroju nośnym wykonanym jako zespolony - stalowe dźwigary zespolone za pomocą monolitycznej płyty żelbetowej, z nawierzchnią torową z płyt prefabrykowanych;
Wariant W2b – jak wariant W2a, ale nawierzchnia torowa wykonana jako tłuczniowa w korycie balastowym
Wariant W3 – będący przedmiotem niniejszej decyzji, o takim samym schemacie statycznym co W1 i konstrukcji nawierzchni torowej, ale którego ustrój nośny wykonany jest jako zespolony – stalowe belki z żelbetową płytą zespalającą.

Po dokonaniu analizy porównawczej kosztów budowy , kosztów eksploatacji powyższych wariantów uwzględniając poziom skomplikowania montażu przęseł i uciążliwość budowy, **jako optymalny został wybrany wariant W3**. Z uwagi na prostszy montaż ustroju nośnego skraca się czas budowy, wymagane są mniejsze powierzchnie placów składowych/montażowych, a więc jest on mniej uciążliwy dla mieszkańców i powoduje niższe koszty społeczne.

Aktualnie **nie przewiduje się innego wariantu lokalizacyjnego**, ze względu na to, że lokalizacja przedmiotowego mostu została wskazana po istniejącym śladzie drogi, oraz na terenie, do którego Inwestor będzie posiadał stosowne prawo do dysponowania nieruchomością. Ponadto nie dopuszczalny jest także **wariant zerowy** tj. pozostawienie obiektu mostowego w obecnym, niezadowalającym stanie technicznym, przyczyni się do pogarszania stanu technicznego mostu, co może niekorzystnie wpływać na bezpieczeństwo jazdy oraz warunki życia ludzi. W konsekwencji nie zrealizowanie przedmiotowej inwestycji może sprawić, że most może zostać wyłączony z użytkowania, co wpłynie negatywnie na funkcjonowanie i rozwój obszarów funkcjonalnie z nim związanych.



- Na etapie realizacji przedsięwzięcia wystąpi emisja substancji do powietrza o charakterze nieorganizowanym, której źródłem będą: procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na budowie, prace rozbiórkowe, roboty ziemne oraz transport materiałów budowlanych i sypkich. Emisja ta będzie miała charakter miejscowy i okresowy, ustanie po zakończeniu prac budowlanych. W końcowej fazie realizacji przedsięwzięcia prowadzone będą prace wykończeniowe, które ze względu na zastosowane materiały (np. farby, lakiery) mogą być źródłem emisji lotnych związków organicznych (LZO).

W czasie przebudowy wystąpią okresowo oddziaływania akustyczne i wibracyjne związane zarówno z procesem technologicznym (wykonywaniem prac rozbiórkowych, ziemnych i wykonaniem nowej nawierzchni) jak i ruchem ciężkich pojazdów obsługujących budowę, w tym samochodów dowożących materiały konstrukcyjne (kruszywo, masę bitumiczną) i sprzętu specjalistycznego (m.in. spycharek, równiarek, gruntofrezarek, rozścielaczy asfaltu, walców drogowych, wiertnic itp.). Głośne prace budowlane będą wykonywane w porze dziennej, za wyjątkiem sytuacji podyktowanych reżimem technologicznym. Zasięg pogorszenia klimatu akustycznego można określić na 100-150 m od zgrupowania maszyn i sprzętu budowlanego, w odległości 10 m od pracujących maszyn hałas kształtuje się na poziomie 70-80dB.

Na etapie budowy będą powstawały głównie odpady z grup 08, 15, 17 i 20, wytworzone odpady będą gromadzone w wydzielonym miejscu, na utwardzonym podłożu, selektywnie, w pojemnikach/ kontenerach. Wytworzone odpady będą przekazywane wyłącznie uprawnionym podmiotom do dalszego zagospodarowania. W przypadku pojawienia się niewykorzystanych mas ziemnych, zostaną one wywiezione i zdeponowane w przeznaczonym do tego miejscu,

Na etapie budowy wytworzone przez pracowników ścieki socjalno – bytowe będą gromadzone w szczelnych zbiornikach bezodpływowych, a następnie odbierane przez specjalistyczne firmy zewnętrzne posiadające odpowiednie zezwolenia na ich odbiór.

W trakcie eksploatacji inwestycja nie będzie powodować ponadnormatywnych emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych, stan jakości powietrza na terenie inwestycji będzie zbliżony do stanu obecnego. Przewiduje się, że poprawa jakości obiektu, przyczyni się do zmniejszenia poziomu oddziaływania względem obecnego poziomu. Emisja hałasu będzie w granicach normatywnych, a w odniesieniu do stanu pierwotnego ulegnie zmniejszeniu, ze względu na zmodernizowanie nawierzchni, które poprawi płynność ruchu pojazdów po drodze.

Na przebudowywanym odcinku drogi, wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane z terenu inwestycji tak jak dotychczas, czyli przez wpusty kanalizacji deszczowej, a następnie po uprzednim podczyszczeniu do Starej Motławy.

Na etapie eksploatacji, ze względu na klasę drogi oraz brak infrastruktury związanej z wytwarzaniem odpadów nie przewiduje się generowania znaczących ilości odpadów. Mogą powstawać jedynie odpady związane głównie z utrzymaniem porządku na przedmiotowym terenie, takie jak: odpady uliczne i pochodzące z pielęgnacji zieleni (zmiotki uliczne, odpady roślinne jak trawa, liście, gałęzie, śnieg, odpady ze studzienek kanalizacyjnych) lub odpady powstające podczas prac związanych z konserwacją



elementów dróg. Wytwarzane odpady będą wywożone i zagospodarowane przez uprawnionych odbiorców.

Nie zajdzie potrzeba pozyskiwania nowych terenów ani likwidowania powierzchni obecnie biologicznie czynnych. Nie będą również występowały oddziaływania na głębsze warstwy litosfery, ponadnormatywne emisje związane z emisją ścieków, które mogłyby mieć istotny wpływ na środowisko glebowe.

Z uwagi a charakter inwestycji nie zachodzi ryzyko kumulowania się oddziaływań przedmiotowego przedsięwzięcia z innymi przedsięwzięciami, zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji inwestycji.

- W celu zminimalizowania skutków ewentualnego niekorzystnego oddziaływania przedsięwzięcia na etapie realizacji, Inwestor przewidział zastosowanie m.in. następujących rozwiązań chroniących środowisko:
 - zawężenie prac w korycie rzeki do terenu inwestycji; ograniczając wkroczenie ciężkiego sprzętu na tereny przyległe,
 - zabezpieczenie drzew pozostających w bezpośrednim sąsiedztwie terenu realizacji inwestycji przed uszkodzeniami poprzez owinięcie ich pni matami słomianymi, a następnie oszalowanie deskami do wysokości pierwszych gałęzi, odkryte korzenie będą przykrywane matami słomianymi lub folią;
 - dobór harmonogramu prac tak by był efektywnie wykorzystany, a emisja uciążliwego hałasu występowała w porze dnia;
 - nie zostawianie włączonych silników na biegu jałowym, stosowanie maszyn i sprzętu o możliwie niskiej emisji hałasu i dźwięku;
 - zapewnienie dobrego stanu technicznego maszyn i dobór pojazdów transportowych posiadających zabezpieczenia (np. plandeki), ograniczające emisję oparów masy bitumicznej, pylenie sypkich materiałów;
 - minimalizowanie ilości powstających odpadów, wytwarzane odpady będą magazynowane w sposób selektywny, w wyznaczonych miejscach, a następnie przekazywane do dalszego zagospodarowania uprawnionym odbiorcom;
 - mycie/czyszczenie wodą kół i nadkoli samochodów opuszczających teren budowy;
 - odpowiednia lokalizacja i minimalizacja terenu placu budowy;
 - wyposażenie zaplecza budowy w środki ochrony osobistej pracowników, szczelne sanitariaty;
 - zachowanie wszelkich środków ostrożności zapobiegających przedostaniu się związków ropopochodnych do środowiska gruntowo – wodnego;
 - wykonanie wycinki drzew i krzewów poza okresem lęgowym ptaków
- Most, który podlegał będzie przebudowie, znajduje się na terenie przekształconym antropogenicznie. W sąsiedztwie inwestycji występują pospolite gatunki drzew i krzewów oraz roślinność ruderalna. Nie występują tu chronione gatunki roślin i siedliska przyrodnicze. W obszarze inwestycji nie występują chronione gatunki fauny. Najbliższy obszar leśny zlokalizowany jest ponad 970 m na zachód od inwestycji. Najbliższe obszary górskie zlokalizowane są w odległości ok. 390 km na południe od inwestycji.

Na występującą na poboczu drogi szatę roślinną mają również duży wpływ prowadzone zabiegi utrzymania drogi tj.: koszenie poboczy, a także zimowe utrzymanie drogi, w tym



używanie soli drogowej oraz zgarnianie mas zalegającego na jezdni śniegu i błota pośniegowego poza jezdnię. Te specyficzne warunki powodują wytworzenie się zbiorowisk ruderalnych. Sąsiadujący z planowaną inwestycją drzewostan reprezentowany jest głównie przez drzewa i krzewy liściaste.

Ze względu na fakt, że planowane prace dotyczą przebudowy mostu i będą się odbywały w obrębie ciekę istnieje ryzyko jego zanieczyszczenia powstającymi w wyniku prac odpadami. W celu zabezpieczenia Starej Motławy przed tym zagrożeniem, RDOŚ w wydanym postanowieniu zobowiązał Inwestora, aby zaplecze budowy, bazę materiałowo-sprzętową, miejsca składowania odpadów i materiałów z rozbiórki oraz miejsca deponowania mas ziemnych zlokalizować w odległości nie mniejszej niż 20 m od ciekę. Ponadto, w trakcie trwania remontu mostu koryto Starej Motławy musi być zabezpieczone przed wpadającym gruzem oraz opadaniem cząstek mineralnych poprzez wykonanie szczelnych ekranów ochronnych zabezpieczających miejsce robót oraz tereny przyległe, tj. podwieszenie siatek, ślepego mostu czy barki ustawionej pod przebudowywanym mostem.

W celu wyeliminowania potencjalnego wpływu na drobne ssaki, których nie obserwowano na terenie inwestycji, ale nie można wykluczyć ich występowania w jego sąsiedztwie, RDOŚ w wydanym postanowieniu nałożył na Inwestora obowiązek codziennej kontroli wykopów, poprzedzającej rozpoczęcie prac. Uwięzione w wykopach zwierzęta muszą być niezwłocznie przenoszone poza teren objęty pracami, na właściwe dla nich siedlisko. Przenoszenie należy prowadzić pod nadzorem przyrodnika.

Tut. organ ww. warunki uwzględnił w niniejszej decyzji.

- W zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie znajdują się obszary górskie lub leśne, obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, obszary przylegające do jezior, uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej, obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone.
- Jak wynika z postanowienia RDOŚ, przedmiotowa inwestycja położona jest poza obszarami europejskiej sieci Natura 2000. Najbliżej położone obszary Natura 2000 to:
 - ok. 3,5 km na południowy zachód Zbiornik na Oruni PLH220106,
 - ok. 5,4 km na północny wschód Twierdza Wisłoujście PH220030,
 - ok. 5,5 km na północ Zatoka Pucka PLB220005,
 - ok. 7,6 km na północny wschód Ostoja w Ujściu Wisły PLH220044.

W opinii RDOŚ, planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na ww. obszary Natura 2000. Z uwagi na odległość od ww. obszarów Natura 2000 oraz charakter i zakres planowanej inwestycji nie spowoduje ona utraty powierzchni, ani fragmentacji siedlisk gatunków chronionych w granicach ww. obszarów Natura 2000. Lokalizacja przedsięwzięcia wyklucza również jego wpływ na warunki ekologiczne ostoi. Tym samym nie pogorszy stanu ochrony siedlisk gatunków chronionych w granicach ww. obszarów Natura 2000, nie zaburzy integralności poszczególnych obszarów Natura 2000 ani sieci Natura 2000 jako całości. Dlatego też nie jest konieczne przeprowadzenie oceny w trybie art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG.

Inne najbliższe położone obszary objęte ochroną na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2023 poz.1336 t.j.) to zlokalizowany:



- ok. 2,9 km na południowy zachód Zespół Przyrodniczo- Krajobrazowy Dolina Potoku Oruńskiego,
- ok. 4,0 km na południe Obszar Chronionego Krajobrazu Żuław Gdańskich.

W odległości do 5 km od inwestycji znajdują się cztery użytki ekologiczne. Z uwagi na położenie poza granicami obszarów chronionych objętych ochroną na podstawie przepisów ww. ustawy o ochronie przyrody oraz przy uwzględnieniu charakteru i skali inwestycji, przedsięwzięcie nie narusza przepisów w zakresie tych form ochrony przyrody.

Niemniej RDOŚ zaznacza, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie zastępuje zezwolenia wydanego w trybie art. 56 ustawy o ochronie przyrody. Na ewentualne zniszczenie siedlisk, okazów, gniazd, płoszenie lub przenoszenie gatunków znajdujących się pod ochroną należy uzyskać zezwolenie w trybie art. 56 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody.

Przedsięwzięcie położone jest poza granicami korytarzy ekologicznych. Planowana inwestycja nie będzie wpływać na drożność korytarzy ekologicznych - najbliższy jest w odległości ok. 16,3km na północny zachód - Lasy Powiśla KPn-16A.

Mając powyższe na uwadze oraz skalę przedsięwzięcia, wielkość zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także rodzaj i skalę możliwego oddziaływania inwestycji na środowisko, RDOŚ w wydanym postanowieniu stwierdził brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

- W związku z wejściem w życie z dniem 17 lutego 2023 r. r. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz.U. 2023 r. poz. 300), zmianie uległy jednolite części wód powierzchniowych i podziemnych na terenie planowanej inwestycji. Przedsięwzięcie zgodnie z obowiązującym „Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły” znajduje się w regionie wodnym Dolnej Wisły, na obszarze:
 - zlewni jednolitej części wód powierzchniowych rzecznych o kodzie PLRW20001148699 i nazwie Motława od Dopływu z Lubiszewa do ujścia wraz z Radunią od Kanału Raduńskiego do ujścia i Kłodawą od Styny do ujścia. Stanowi ona silnie zmienioną część wód o złym stanie ogólnym wód. Ocena stanu na podstawie oceny stanu GIOŚ 2014-2019 i oceny eksperckiej (wg klasyfikacji obowiązującej od 1 stycznia 2022 r.): dobry potencjał ekologiczny, poniżej dobrego stan chemiczny. Zlewnia jest monitorowana. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego – zagrożona. Cel środowiskowy dla JCWP: dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Motława w obrębie JCWP (dla troci wędrowniej oraz węgorza europejskiego) oraz na dopływie Radunia od ujścia do zapory w Pruszczu Gdańskim (dla troci wędrowniej); stan chemiczny: dla złągodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Dla JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej.
 - jednolitej części wód podziemnych o kodzie PLGW200015. JCWPd charakteryzującej się dobrym stanem (stan ilościowy dobry, stan chemiczny dobry). JCWPd jest monitorowana. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego – zagrożona



chemicznie. Cele środowiskowe dla JCWPd to dobry stan chemiczny i dobry stan ilościowy.

Jak wynika z opinii WP, planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami wodno-błotnymi i obszarami o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliskach lęgowych. Na podstawie danych z map zagrożenia powodziowego i ryzyka powodziowego (www.isok.gov.pl) opracowanych w ramach Projektu Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym wynika, że planowana inwestycja znajduje w obrębie obszaru szczególnego zagrożenia powodziowego w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2022 poz. 2625 ze zm.). Przedsięwzięcie znajduje się na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 111 Subniecka Gdańska. Inwestycja nie jest zlokalizowana w obrębie stref ochronnych ujęć wód. W JCWP znajdują się również obszary chronione przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tj. Dz.U. z 2022, poz. 916), dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie dla którego cele środowiskowe zostały określone w akcie będącym podstawą prawną obszaru. Przedsięwzięcie nie znajduje się na terenie obszarów chronionych.

W związku z powyższym, uwzględniając charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia oraz planowane rozwiązania techniczne chroniące środowisko, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych, określonych dla nich w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły”, Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. (Dz.U. 2023 r. poz. 300).

- Inwestycja polegać będzie na przebudowie mostu i fragmentu drogi po istniejącym śladzie. Analizowana ulica na wysokości omawianego mostu będzie miała przekrój jednojezdniowy o dwóch pasach ruchu. W wyniku realizacji przedsięwzięcia polepszy się estetyka obszaru przedsięwzięcia, w porównaniu do stanu obecnego, a poprawa parametrów technicznych na badanym odcinku drogi zwiększy bezpieczeństwo dla użytkowników.
- Przekształcenia krajobrazu - biorąc pod uwagę charakter i położenie inwestycji w ciągu istniejącej drogi publicznej, nie przewiduje się oddziaływania przedsięwzięcia na walory krajobrazowe.
- Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie jest związana z ryzykiem wystąpienia poważnej awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych.
- Z uwagi na skalę i rodzaj przedsięwzięcia, nie przewiduje się jego znaczącego wpływu na zmiany klimatu. Ocenia się, że przedsięwzięcie na etapie budowy i eksploatacji nie wpłynie negatywnie na zmiany klimatu. Oddziaływanie przedsięwzięcia na zmiany klimatu będzie jedynie miejscowe, w niewielkim stopniu kształtujące uwarunkowania klimatyczne danego regionu.
- Przedsięwzięcie będzie odporne na ewentualne zmiany klimatu. W ocenie zostały uwzględnione: fale upałów, susze, pożary, ekstremalne opady i burze, silne wiatry, fale mrozów, szkody wywołane zamarzaniem i odmarzaniem. Obiekt będzie wykonany z materiałów odpornych na obciążenia statyczne oraz odpowiednio zabezpieczony przed



uszkodzeniami mechanicznymi, a także będzie odporny na utrzymujące się opady śniegu lub deszczu. Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie wpłynie znacząco negatywnie na pogłębianie zmian klimatycznych. Ponadto, nie przewiduje się, aby klimat i jego zmiany miały znaczący wpływ na funkcjonowanie przedmiotowego przedsięwzięcia.

Zgodnie z dostępnymi opracowaniami – mapami zagrożenia powodziowego (<https://wody.isok.gov.pl/>) stwierdza się, że teren wzdłuż Optywu Motławy, w sąsiedztwie planowanego zadania jest częściowo położony na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią o średnim (1%) – raz na 100 lat (1%) i wysokim – raz na 10 lat (10%) prawdopodobieństwie jej wystąpienia. Planowany do przebudowy most znajduje się częściowo (w niewielkim fragmencie) na ww. obszarze. Planowana inwestycja będzie zlokalizowana w międzywalu. Funkcjonowanie nowego mostu w dotychczasowej lokalizacji nie będzie utrudniało zarządzania ryzykiem powodziowym oraz nie będzie utrudniało przepływu wody w związku z utrzymywaniem urządzenia wodnego, nie przyczyni się także do utrudnień związanych z zachowaniem bezpieczeństwa przeciwpowodziowego. W ramach przedsięwzięcia nie planuje się wykonania nowych urządzeń wodnych na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią.

- Z załączonej karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że zaproponowane rozwiązania, przy uwzględnieniu rodzaju i skali przedsięwzięcia sprawiają, że zasięg jego oddziaływania zostanie znacznie ograniczony do objętego wnioskiem terenu, nie powodując przekroczenia standardów jakości środowiska w zakresie czystości powietrza oraz norm akustycznych na terenie przeznaczonym na pobyt stały ludzi.
- Z analizy karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że rodzaj planowanego przedsięwzięcia, jego skala oraz planowana lokalizacja, przy zastosowaniu warunków i ograniczeń nałożonych przez tut. organ, nie przyczyni się do powstania istotnego czy też znaczącego oddziaływania na środowisko oraz zdrowie i życie ludzi, w tym nie przewiduje się możliwości wywoływania uciążliwości powodowanych przez: zanieczyszczenia powietrza i gleby czy hałas.
- W celu zminimalizowania możliwego negatywnego oddziaływania prac budowlanych na warunki gruntowo – wodne, powierzchnię ziemi na przedmiotowym terenie, nałożono na Inwestora warunki dotyczące sposobu prowadzenia prac ziemnych i budowlanych konieczne do uwzględnienia na etapie realizacji przedsięwzięcia.
- W związku z rodzajem i lokalizacją przedsięwzięcia, wykluczona jest możliwość oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na obszary położone poza granicami Polski zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji. Nie zachodzą, więc przesłanki do przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym.
- Z uwagi na specyfikę inwestycji nie przewiduje się, aby jej realizacja, czy eksploatacja przyczyniły się do wystąpienia znaczących awarii mogących oddziaływać na zdrowie ludzi, bądź środowisko.
- Zgodnie z art. 80 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Nie dotyczy to decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla drogi publicznej, a planowana



inwestycja stanowi rozbudowę drogi publicznej. Ponieważ planowana inwestycja kwalifikuje się jako droga publiczna, nie bada się zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

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 w Gdańsku (RDOŚ), Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Gdańsku (WP) oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarny w Gdańsku (PPIS) nie stwierdzono potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

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.

W dniu 24 września 2019 r. weszła w życie ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U.2019.1712). Na podstawie wprowadzonych ww. zmian, w przypadku stwierdzenia braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, organ prowadzący postępowanie administracyjne nie wydaje postanowienia.

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, w przypadku, gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Informacje o wniosku oraz wydanej decyzji (zostaną zamieszczone po jej wydaniu) zostały ujęte w publicznie dostępnym wykazie danych Ekoportal pod nr 811/2022.

Zgodnie z art. 10 kpa, tut. organ obwieszczeniem z dnia 9 maja 2023 r. powiadomił Strony postępowania o zebraniu pełnej dokumentacji niezbędnej do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia, co do zebranych dowodów i materiałów. Obwieszczenie zostało zamieszczone na stronie internetowej i tablicy ogłoszeń miasta oraz w pobliżu miejsca realizacji przedsięwzięcia. Uwagi nie wpłynęły.

Tut. organ po przeanalizowaniu dokumentacji sprawy uznał, że przy zastosowaniu środków technicznych opisanych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia oraz prowadzeniu prac adaptacyjno – montażowych w sposób zaproponowany przez Inwestora, oddziaływanie przedsięwzięcia na etapie jego realizacji zostanie zminimalizowane i nie będzie uciążliwe dla otoczenia inwestycji.

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



POUCZENIA

Od niniejszej decyzji służy stronie prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Gdańsku (ul. Podwale Przedmiejskie 30, Gdańsk) 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 K.p.a.

Przed upływem terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

Wydanie niniejszej decyzji nie podlega opłacie skarbowej na podstawie art. 7 ustawy z dnia 16 listopada 2006r. o opłacie skarbowej (tekst jedn. Dz.U. z 2022 r., poz. 2142 ze zm.).



Załączniki:

- Nr 1 – Charakterystyka przedsięwzięcia
- Nr 2 – Działki objęte zakresem inwestycji
- Nr 3 – Wykaz drzew przewidzianych do wycinki

PREZYDENT MIASTA GDAŃSKA
z up.

Dagmara Nagórka-Kmieć
ZASTĘPCA DYREKTORA WYDZIAŁU ŚRODOWISKA
KIEROWNIK REFERATU POLITYKI EKOLOGICZNEJ

URZĄD MIEJSKI W GDAŃSKU
WYDZIAŁ ŚRODOWISKA
ul. Nowe Ogrody 8/12
80-802 Gdańsk
(1)

Decyzja stała się ostateczna z dniem 08.11.2023r.

Otrzymują:

1. Pan Karol Kalinowski
Dyrekcja Rozbudowy Miasta Gdańska
80-560 Gdańsk, ul. Żaglowa 11
2. Strony zawiadamiane przez obwieszczenie
3. aa

Do wiadomości:

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

PODINSPEKTOR

Sarnaacka Alicja
Alicja Sarnaacka

ZAŁĄCZNIK NR 1

do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nr WŚ-I.6220.II.116D.2022.AS

(zgodnie z wymogiem, art. 84 ust.2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania środowisko - Dz.U. 2023 r., poz. 1094 z późn. zm.)

Zgodnie z przedłożoną kartą informacyjną przedsięwzięcia, inwestycja polega na przebudowie mostu z 1958 roku zlokalizowanego w ciągu ulicy Podwałe Przedmiejskie (DW 501) będącej początkiem trasy wylotowej w kierunku Warszawy. Pierwotnie most posiadał dwukierunkową jezdnię z niewydzielonym torowiskiem tramwajowym i chodnikami dla pieszych po obu stronach. Kosztem chodników poszerzono jezdnię wprowadzając po trzy pasy ruchu w każdym kierunku z wydzielonym torowiskiem tramwajowym na środku, a ruch pieszych przeniesiono na nowo wybudowane kładki w latach 70.

Obecnie w ramach przedsięwzięcia projektuje się przebudowę mostu (zgodnie z wariantem W3 opisanym w aneksie II z 13 kwietnia 2023 r.) o ustroju nośnym zespolonym, składającym się ze stalowych dźwigarów i żelbetowej płyty monolitycznej. Rozpiętości przęseł mostu zostaną dostosowane do rozpiętości przęseł istniejących kładek dla pieszych zlokalizowanych po obu stronach mostu. Podpory pośrednie zostaną wybudowane w korycie rzeki Stara Motława i swą lokalizacją będą nawiązywały do lokalizacji podpór sąsiednich kładek. Pozostałe elementy pozostaną w podobnym układzie do istniejącego tj. dwa tory tramwajowe w środkowej części mostu, dwie jezdnie drogowe,

z których każda będzie złożona z trzech pasów ruchu samochodowego, z których jeden będzie z pasem dla rowerzystów (po stronie zewnętrznej obiektu). Nastąpi przebudowa sieci elektroenergetycznych (sieć trakcyjna, oświetlenie, kable pętli indukcyjnych) zlokalizowanych na moście z odtworzeniem ich w miejscu istniejącym. Ponadto w ramach inwestycji planuje się przebudowę odcinka wodociągu Ø 300 mm na wodociąg Ø 200 mm dostosowując uzbrojenie do nowej niwelety nawierzchni. Projektuje się budowę kolektora kanalizacji deszczowej w celu zebrania wód opadowych z obiektu mostowego i odprowadzenia jej do kanalizacji miejskiej.

Całkowita długość odcinka mostu i drogi objęta przebudową wynosi ok. 75 m, a szerokość 29,30m. Prace związane z realizacją przedsięwzięcia wraz z przyczółkami dojazdami wyniesie 2388,68 m². Istniejący most jest obiektem żelbetowym, łukowym, drogowo-tramwajowy, o schemacie statycznym belki trójpřęsłowej o rozpiętościach 12+50+12, z dwoma przęsłami wspornikowymi i jednym środkowym przęsłem zawieszonym. Skrajne przęsła są wykonane w części podziemnej i pełnią rolę balastu dla przęsła środkowego, które jest jedynym przęsłem nadziemnym (widocznym). Światło istniejącego mostu jest więc równe szerokości środkowego przęsła i zajmuje całą szerokość koryta rzeki Starej Motławy. Most o konstrukcji nośnej składającej się z kablobetonowych dźwigarów prefabrykowanych połączonych ze sobą poprzecznkami i płytą jezdnią wylewaną na mokro.

Obiekt w obecnym stanie technicznym zgodnie z wnioskami po przeglądzie przez PBW Inżynieria Sp. z o. o. z września 2020 r., nie spełnia warunków nośności i użyteczności dla obciążenia wynikającego z aktualnie obowiązujących przepisów i w związku z tym zalecono wykonanie pilnego remontu mostu lub jego przebudowę. Jednocześnie

wskazano, że jedynie przebudowa pozwoli na uzyskania obiektu o określonej trwałości (kilkukrotnie większej niż dla remontu), parametrach eksploatacyjnych oraz spełniającego obowiązujące normy, rozporządzenia i wytyczne techniczne.

Parametry techniczne projektowanego mostu:

- dł. 64,09 m,
- szer. 31,43 m,
- schemat statyczny belka- trójprzęsłowa z filarami zespolonymi ustrojem nośnym,
- rodzaj konstrukcji – zespolona- stalowe dźwigary z żelbetową płytą pomostowa.

Projektowany most będzie miał większą długość zbliżoną do trójprzęsłowych kładek pieszych, w związku z tym nowe filary mostu zostały zaprojektowane w korycie rzeki. Realizacja inwestycji wymaga rozbiórki istniejącego obiektu i przebudowy istniejącej konstrukcji, której projektowany okres trwałości zbliża się ku końcowi. Z uwagi na konieczność utrzymania ruchu drogowego i tramwajowego przewiduje się „połówkowe” prowadzenie prac związanych z przebudową mostu. Kolejność robót będzie wyglądała następująco m.in.:

- zabezpieczenie koryta rzeki przed zanieczyszczeniami pochodzącymi z rozbiórki, np. poprzez montaż rusztowań i rozwieszenie pod mostem siatek lub mat,
- rozbiórka nawierzchni tramwajowej i drogowej na moście i na dojazdach,
- rozbiórka elementów wyposażenia (bariery, wpusty, krawężniki, itp.),
- rozbiórka ustrój nośnego:
- cięcie wzdłużne środkowej część ustroju nośnego (pomiędzy przegubami gerberowskimi) na sekcje o szerokości około 2m, a następnie ich sukcesywne zdejmowanie za pomocą żurawia samojezdnego,
- cięcie wzdłużne wspornikowych część ustroju nośnego na sekcje o szerokości ok. 2 m,
- podczenie do żurawia, wykonanie cięcia poprzecznego przy podporze i odstawienie sekcji na bok,
- wywiezienie sekcji poza teren budowy w celu ich rozdrobnienia,
- wykonanie tymczasowych ścianek z grodzic stalowych pomiędzy kładkami, a mostem,
- wykonanie wykopów na dojazdach do obiektu,
- rozbiórka filarów i przęseł balastowych za pomocą młotów i norzyc oraz sukcesywne wywożenie materiałów z rozbiórki poza teren budowy.

Budowa nowego mostu:

- wykonanie tymczasowej obudowy fundamentów z grodzic stalowych w miejscach budowy filarów,
- wykonanie posadowienia podpór z pali oraz wykonanie oczepów na palach,
- budowa nowych przyczółków i filarów, montaż konstrukcji stalowej przęseł za pomocą żurawia samojezdnego [konstrukcja zostanie podzielona podłużnie na 3 sekcje (skrajne i środkową), a poprzecznie na tandemy (po dwie belki)]:
- ustawienie sekcji skrajnych na stołeczkach przymocowanych do podpór stałych i sukcesywne scalanie,
- ustawianie sekcji środkowych na „zamkach” wystających z sekcji skrajnych i sukcesywne scalanie,
- wykonanie rusztowań podwieszanych do konstrukcji stalowej mostu,

Odwodnienie drogi będzie realizowane jak w układzie obecnym, tj. do wpustów kanalizacji deszczowej, a następnie po projektowanym podczyszczeniu wody będą odprowadzone do wód cieku Starej Motławy.

W ramach inwestycji konieczne będzie wycięcie jabłoni i śliwy mirabelki oraz krzewu sumaka octowca. Drzewa i krzewy rosnące poza gruntami leśnymi i przewidziane do usunięcia przedstawionego zał. nr 2 oraz zał. nr 3 do decyzji.

W związku z planowaną przebudową nie zmieni się funkcja terenu inwestycji - nadal będzie to droga z torami tramwajowymi i most obsługujące ruch lokalny. Planowana przebudowa ma na celu w szczególności poprawę bezpieczeństwa, jakości ruchu samochodowego.

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych ilości wody, materiałów, paliw oraz energii. W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały, głównie masa bitumiczna, kostka betonowa, kostka kamienna, kruszywa mineralne, piasek, rury i studzienki kanalizacyjne, kable elektroenergetyczne i lampy oświetleniowe, paliwa (oleje i benzyny) do napędu pojazdów samojezdnych i maszyn. Ilości wykorzystanych surowców do budowy drogi, ścieżki rowerowej, chodnika, kanalizacji i oświetlenia będą wynikały z przedmiaru robót i nie będą w żadnej mierze wykraczały poza ilości przewidziane technologią wymienioną w szczegółowych specyfikacjach technicznych. Nie naruszają stanu zasobów surowców regionalnych, w tym wody i kruszywa budowlanego. Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio do tego celu przystosowanym. Wszystkie użyte do budowy materiały i paliwa będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami

PREZYDENT MIASTA GDAŃSKA
z up.
Dagmara Nadojka-Ryńska
ZASTĘPCA DYREKTORA WYDZIAŁU ŚRODOWISKI
KIEROWNIK REPERATURY DRÓG POW. GDAŃSKA

- szalowanie płyty pomostowej (zespalałej dźwigary stalowe) i poprzecznic podpór pośrednich, montaż elementów odwodnienia (wpustów i sączków); szalunki zostaną wykonane jako podwieszone do konstrukcji stalowej,
- betonowanie płyty i poprzecznic,
- wykonanie robót ziemnych (nasypów) na dojazdach do obiektu,
- wykonanie izolacji na płycie pomostowej,
- montaż desek gzymśowych, krawężników i wykonanie kap chodnikowych,
- wykonanie nawierzchni drogowej, nawierzchni tramwajowej i sieci trakcyjnej,
- montaż elementów wyposażenia (bariery, kolektor odwodnienia, itp.).

Po wykonaniu wszystkich robót na jednej części mostu należy przenieść na nią ruch pojazdów, a wszystkie prace powtórzyć dla drugiej części mostu.

Celem zapewnienia wymaganej nośności drogi klasy Z, o prędkości projektowej $V_p=50$ km/h, szerokości jezdni 29,3 m projektuje się konstrukcję nawierzchni, o następujących warstwach:

- warstwa ścieralna SMA 8 o grubości 5 cm,
- warstwa wiążąca z asfaltu lanego MA 11 o grubości 4 cm,
- izolacji z papy termozgrzewalnej o grubości 5 mm,
- płyta żelbetowa C30/37 (nadbeton) o grubości min. 24 cm,
- belki stalowe o grubości min. 90 cm.

Objęty przebudową odcinek drogi będzie miał dł. do 25 m w każdą stronę od przebudowanego mostu.

Konstrukcje torowiska projektuje się w następującym układzie warstw:

- izolacja nawierzchniowa chemoutwardzalna o grubości 4 mm,
- nawierzchnia torowa
- mata wibroizolacyjna
- izolacja chemoutwardzalna o grubości 5 mm,
- płyta żelbetowa C30/37 (nadbeton) o grubości min. 24 cm,
- belki stalowe o grubości min. 90 cm.

Podbudowa słupa trakcyjnego w osi torowiska:

- izolacja nawierzchniowa chemoutwardzalna o grubości 4 mm,
- płyta żelbetowa C30/37 (nadbeton) o grubości min. 24 cm,
- belki stalowe o grubości min. 90 cm.

Pobocze z gzymsem i kolektorem odwodnieniowym:

- izolacja nawierzchniowa chemoutwardzalna o grubości 4 mm,
- kapa chodnikowa C30/37 (nadbeton)
- izolacja z papy termozgrzewalnej 2x 5mm o grubości 10 mm,
- płyta żelbetowa C30/37 (nadbeton) o grubości min. 24 cm,
- belki stalowe o grubości min. 90 cm.

ZAŁĄCZNIK NR 2

do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nr WŚ-I.6220.II.116D.2022.AS

Działki objęte zakresem inwestycji

Inwestycja realizowana będzie na terenie działek nr

- 16/2, 24/1, 24/5, 24/6, 26/1, 194/7 obręb: 099;
- 531/2, 532/8 obręb: 089

Wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych:

24/6 obręb 099 oraz 532/8 obręb 089 .

PREZYDENT MIASTA GDAŃSKA
z up.
Dagmara Majorka-Kmiecik
ZASTĘPCA DYREKTORA WYDZIAŁU ŚRODOWISKA
KIEROWNIK REFERATU POLITYKI EKOLOGICZNEJ

ZAŁĄCZNIK NR 3**do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nr WŚ-I.6220.II.116D.2022.AS****Drzewa i krzewy przewidziane do wycinki poza gruntami leśnymi**

Nr inw.	Nazwa polska	Nazwa łacińska	Obwód pnia [cm]/pow. krzewów [m ²]	Uwagi
1.	Jabłoń	- Malus sp..	15	-
2.	Śliwka mirabelka	o Prunus domestica subsp. Syriaca var. Cerea	12	-
3.	Sumak octowiec	Rhus typhina	28	-

PREZYDENT MIASTA GDAŃSKA
z up.

Dagmara Nagórka-Kmiecik
ZASTĘPCA DYREKTORA WYDZIAŁU ŚRODOWISKA
KIEROWNIK REFERATU POLITYKI EKOLOGICZNEJ



Gdańsk, dnia 20 grudnia 2023 r.

WŚ-I.6220.II.116 Ps.2022.AS
(za dowodem doręczenia)

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 113 § 1 i § 3 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2023 r., poz. 775 z późn. zm.), w związku z wnioskiem strony – Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska z siedzibą w Gdańsku, z dnia 24 października 2023 r., prostuje się oczywistą omyłkę w decyzji nr WŚ-I.6220.II.116D.2022.AS z dnia 5 października 2023 r. wydanej dla przedsięwzięcia polegającego na: **„Przebudowie mostu nad rzeką Starą Motławą w ciągu ul. Podwale Przedmiejskie”**, w zakresie informacji dotyczącej ilości docelowo wydzielonych jezdni oraz ilości pasów ruchu drogi w ciągu przebudowywanego mostu, w miejsce:

1. Pozostałe elementy pozostaną w podobnym układzie do istniejącego tj. dwa tory tramwajowe w środkowej części mostu, dwie jezdnie drogowe, z których każda będzie złożona z trzech pasów ruchu samochodowego, z których jeden będzie z pasem dla rowerzystów (po stronie zewnętrznej obiektu).

powinno być:

2. Pozostałe elementy pozostaną w podobnym układzie do istniejącego tj. dwa tory tramwajowe w środkowej części mostu, dwie jezdnie drogowe, z których każda będzie złożona z trzech pasów ruchu samochodowego i jednego pasa dla rowerzystów (po stronie zewnętrznej obiektu).

oraz

3. „Inwestycja polegać będzie na przebudowie mostu i fragmentu drogi po istniejącym śladzie. Analizowana ulica na wysokości omawianego mostu będzie miała przekrój jednojezdniowy o dwóch pasach ruchu. W wyniku realizacji przedsięwzięcia polepszy się estetyka obszaru przedsięwzięcia, w porównaniu do stanu obecnego, a poprawa parametrów technicznych na badanym odcinku drogi zwiększy bezpieczeństwo dla użytkowników.”

powinno być:

4. „Inwestycja polegać będzie na przebudowie mostu i fragmentu drogi po istniejącym śladzie. Analizowana ulica na wysokości omawianego mostu będzie miała przekrój dwujezdniowy z trzema pasami ruchu i pasem dla rowerów w każdym kierunku oraz wydzielone torowisko tramwajowe w pasie dzielącym. W wyniku realizacji przedsięwzięcia polepszy się estetyka obszaru przedsięwzięcia, w porównaniu do stanu obecnego, a poprawa parametrów technicznych na badanym odcinku drogi zwiększy bezpieczeństwo dla użytkowników.”



UZASADNIENIE

Prezydent Miasta Gdańska w dniu 5 października 2023 r. wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach nr WŚ-I.6220.II.116D.2022.AS dla przedsięwzięcia polegającego na: „**Przebudowie mostu nad rzeką Starą Motławą w ciągu ul. Podwale Przedmiejskie**”.

W dniu 25 października 2023 r. do tut. organu wpłynął wniosek Pani Małgorzaty Polan z Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska z siedzibą w Gdańsku o sprostowanie oczywistej omyłki w ww. decyzji.

Tut. organ pismem z dnia 31 października 2023 r. nr WŚ-I.6220.II.116p10.2022.AS wezwał do przedłożenia aktualnego pełnomocnictwa/ umocowania Pani Małgorzaty Polan do reprezentowania Prezydenta Miasta Gdańska w zakresie wystąpienia z wnioskiem o sprostowanie omyłki pisarskiej w ww. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia, w związku z reorganizacją DRMG i ustąpieniem poprzedniego Dyrektora Pana Karola Kalinowskiego ze stanowiska. W odpowiedzi z 9 listopada 2023 r. (wpływ epuap 10.11.2023 r.) przedłożono pełnomocnictwo dla Pani Małgorzaty Polan (p.o. Zastępcy Dyrektora ds. Projektów Liniowych), w którym zgodnie z § 1 pkt 7 ma upoważnienie do występowania o wydanie decyzji środowiskowych dla inwestycji drogowych nadane przez Krzysztofa Małkowskiego p.o. Dyrektora DRMG ustanowione Zarządzeniem nr 1920/23 Prezydenta Miasta Gdańska z 19 października 2023 r. Jednocześnie w przedłożonym zarządzeniu nie zostało wymienione umocowanie do występowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach [dalej: DoŚU]. W związku z tym tut. organ ponownie wezwał pismem z dnia 15 listopada 2023 r. nr WŚ-I.6220.II.116p11.2022.AS do przedłożenia aktualnego umocowania Pana Krzysztofa Małkowskiego do reprezentowania Prezydenta Miasta Gdańska w zakresie postępowań DoŚU. W odpowiedzi z 18 grudnia 2023 r. (wpływ epuap 19.12.2023 r.) przedłożono aktualne Zarządzenie nr 2331/23 Prezydenta Miasta Gdańska z 14 grudnia 2023 r., w którym zgodnie z § 1 pkt 9 f) Pan Krzysztof Małkowski posiada upoważnienie do występowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji drogowych i działania w toku tych postępowań.

Po przeanalizowaniu treści decyzji, dokumentacji sprawy i wniosku o sprostowanie oczywistej omyłki wraz z uzupełnieniem, ustalono, że w ww. decyzji w wyniku omyłki pisarskiej, błędnie wskazano parametry drogi (w decyzji błędne zamieszczono archiwalny opis).

Prawidłowa informacja w zakresie ilości pasów projektowanej drogi została umieszczona na str. 5 z 19 akapit 4 decyzji. Słuszność korekty potwierdza rysunek z trzema pasami ruchu w jezdni stanowiący zał.2 *_przekrój_poprzeczny* do KIP oraz zapisy na str. 12 karty informacyjnej przedsięwzięcia, które polega na : „*Przebudowie mostu nad rzeką Starą Motławą w ciągu ul. Podwale Przedmiejskie*”, oprac. przez: zespół NATURPROJEKT Sp. z o.o., mgr Bartłomiej Dzierża, mgr inż. Justyna Fronc-Wronowska, mgr inż. Dorota Kolińska, Jacek Kotlarski, mgr Tomasz Pakuła, mgr inż. Paweł Tkacz kierowany przez: mgr Tomasz Pakuła, data sporządzenia: 01.09.2022 r tj. „*Na moście*



Prezydent Miasta Gdańska

zabudowane zostaną dwa tory tramwajowe (w środkowej części mostu) oraz dwie jezdnie drogowe, z których każda będzie złożona z trzech pasów ruchu samochodowego i jednego pasa dla rowerzystów (po stronie zewnętrznej obiektu)." Omyłka powstała podczas przygotowywania czystopisu decyzji.

Ponadto w wyniku weryfikacji decyzji tut. organ stwierdził wystąpienie omyłki dot. lokalizacji ścieżki rowerowej w ciągu drogi w akapicie 5 na str. 5 z 19 decyzji, która ma brzmienie (punkt 1 niniejszego postanowienia):

„Pozostałe elementy pozostaną w podobnym układzie do istniejącego tj. dwa tory tramwajowe w środkowej części mostu, dwie jezdnie drogowe, z których każda będzie złożona z trzech pasów ruchu samochodowego, z których jeden będzie z pasem dla rowerzystów (po stronie zewnętrznej obiektu).”

Z uwagi na zapisy na str.12 KIP, które wskazano powyżej, treść 5 akapitu na str. 5 z 19 ww. decyzji powinno mieć brzmienie (punkt 2 niniejszego postanowienia):

„Pozostałe elementy pozostaną w podobnym układzie do istniejącego tj. dwa tory tramwajowe w środkowej części mostu, dwie jezdnie drogowe, z których każda będzie złożona z trzech pasów ruchu samochodowego i jednego pasa dla rowerzystów (po stronie zewnętrznej obiektu).”

Zgodnie z art. 113 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego organ administracji publicznej może z urzędu lub na żądanie strony prostować w drodze postanowienia błędy pisarskie i rachunkowe oraz inne oczywiste omyłki w wydanych przez siebie decyzjach.

Wobec powyższego postanowiono jak wyżej

POUCZENIE

Na niniejsze postanowienie przysługuje Stronom prawo wniesienia zażalenia do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Gdańsku (Gdańsk, ul. Podwale Przedmiejskie 30) za pośrednictwem Prezydenta Miasta Gdańska, w terminie 7 dni od daty jego otrzymania (adres korespondencyjny: Urząd Miejski w Gdańsku – Wydział Środowiska, ul. Nowe Ogrody 8/12; 80-803 Gdańsk).

PREZYDENT MIASTA GDAŃSKA

z up.

Maciej Lorek

DYREKTOR WYDZIAŁU ŚRODOWISKA

/Podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Otrzymują:

1. Pan Krzysztof Małkowski
Dyrekcja Rozbudowy Miasta Gdańska
80-560 Gdańsk, ul. Żaglowa 11
1. Strony zawiadamiane przez obwieszczenie
2. aa



Prezydent Miasta Gdańska

Otrzymują do wiadomości (bez załączników)

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku (ePUAP)
2. Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Gdyni ((ePUAP)
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku (ePUAP)



POUCZENIA

Od niniejszej decyzji służy stronie prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Gdańsku (ul. Podwale Przedmiejskie 30, Gdańsk) 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 K.p.a.

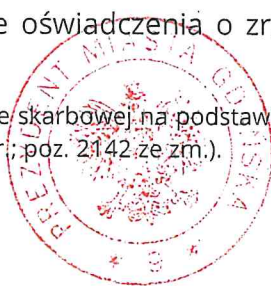
Przed upływem terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

Wydanie niniejszej decyzji nie podlega opłacie skarbowej na podstawie art. 7 ustawy z dnia 16 listopada 2006r. o opłacie skarbowej (tekst jedn. Dz.U. z 2022 r.; poz. 2142 ze zm.).

Załączniki:

- Nr 1 – Charakterystyka przedsięwzięcia
- Nr 2 – Działki objęte zakresem inwestycji
- Nr 3 – Wykaz drzew przewidzianych do wycinki



PREZYDENT MIASTA GDAŃSKA
z up.
Dagmara Maciejko-Kmiecik
ZASTĘPCA DYREKTORA WYDZIAŁU ŚRODOWISKA
KIER. WYDZ. REPERAT. I WYKON. PRAC. KRAJOWYCH

URZĄD MIEJSKI W GDAŃSKU
WYDZIAŁ ŚRODOWISKA
ul. Nowe Ogrody 8/12
80-802 Gdańsk
(1)

Decyzja stała się ostateczna z dniem 08.11.2023r.

Otrzymują:

1. Pan Karol Kalinowski
Dyrekcja Rozbudowy Miasta Gdańska
80-560 Gdańsk, ul. Żaglowa 11
2. Strony zawiadamiane przez obwieszczenie
3. aa

Do wiadomości:

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

PODINSPEKTOR
Sarnocka Alicja
Alicja Sarnocka

