

Niniejszy projekt budowlany oraz projekt  
zagospodarowania terenu stanowi  
integralną część decyzji

z dnia 02.10.2023 r.  
502/2023/LH

z up. WOJEWODY POMORSKIEGO

Małgorzata Cymerys  
DYREKTOR  
Wydziału Infrastruktury

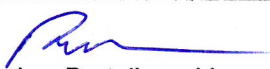
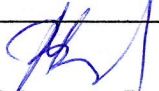
## OPINIE, UZGODNIENIA, POZWOLENIA I INNE DOKUMENTY

**TEMAT:** Przebudowa wiaduktu nad linią kolejową do Portu Północnego w ciągu  
ul. Elbląskiej w Gdańsku - kier. centrum  
na następujących działkach geodezyjnych:  
- obręb 0101: 159/3, 160/2, 165/2, 159/2, 160/1, 165/1, 161, 162.  
- obręb 0102: 24/8, 24/9, 24/4, 24/1, 24/6.  
jednostka ewidencyjna: 226101\_1, M.Gdańsk

**INWESTOR:** Gmina Miasta Gdańska  
80-803 Gdańsk, ul. Nowe Ogrody 8/12

**JEDNOSTKA  
PROJEKTUJĄCA:** „TRAB - Mosty. Projektowanie. Nadzory. Zbigniew Bartnikowski”  
81-595 Gdynia, ul. Makuszyńskiego 34

**KATEGORIA  
OBIEKTU:** Kategoria XXVIII - drogowe i kolejowe obiekty inżynierskie, jak: mosty,  
wiadukty, estakady, kładki, przejścia podziemne, tunele, przepusty.

Projektant	Sprawdzający
 mgr inż. Zbigniew Bartnikowski upr. nr 1921/EI/94 w spec. konst.- inż. w zakresie mostów	 mgr inż. Małgorzata Bartnikowska upr. nr 187/Gd/01 w spec. konst.- bud. bez ograniczeń

Gdynia, kwiecień 2023 r.

## SPIS ZAWARTOŚCI

## Załączniki do projektu budowlanego

<i>Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach</i>	str.	3
<i>Uzgodnienia branżowe:</i>		
- uzgodnienie GZDiZ dot. branży mostowej	str.	18
- opinia GZDiZ dot. branży elektrycznej	str.	23a
- uzgodnienie GZDiZ dot. branży elektrycznej	str.	24
- uzgodnienie Gdańskie Wody dot. sieci kanalizacji deszczowej	str.	28
- uzgodnienie GIWK dot. sieci wod-kan	str.	29
- uzgodnienie Referatu Koordynacji Sytuowania Projektowanego Uzbrojenia Terenu	str.	31
<i>Uzgodnienia kolejowe:</i>		
- uzgodnienie PKP PLK SA Zakład Linii Kolejowych w Gdyni z dn. 11.10.2021 r.	str.	36
- uzgodnienie PKP SA Oddział Gospodarow. Nieruchomościami w Gdańsku dn. 12.04.2022 r.	str.	39
- uzgodnienie PKP TELKOL Sp. z o.o. z dn. 25.08.2022 r.	str.	42
- uzgodnienie PKP TELEKOM Sp. z o.o. z dn. 24.05.2022 r.	str.	46
- uzgodnienie PKP Energetyka Obsługa Sp. z o.o. z dn. 08.02.2023 r.	str.	48
<i>Informacja BIOZ</i>	str.	51





WŚ-I.6220.II.50D.2021.AN

**DECYZJA**  
**o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. 2021 r., poz. 735 z późn. 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 (Dz.U. 2021 r., poz. 2373 z późn. zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 62 w związku z § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 r., poz. 1839), po rozpatrzeniu wniosku Pana Zbigniewa Bartnikowskiego działającego z upoważnienia Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska z dnia 11 maja 2021 r. (wpływ 13.05.2021 r., wpływ uzupełnień 12.07.2021 r.) w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji pn.:

**„Przebudowa wiaduktu nad linią kolejową do Portu Płn. W ciągu ul. Elbląskiej –  
kierunek centrum Gdańska”**

**ORZĘKAM**

1. nie stwierdzać potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko,

2. określić następujące warunki i wymagania:

**Etap realizacji:**

- a) Prace prowadzić w sposób niezagrażający stateczności istniejących w sąsiedztwie obiektów, w tym budynków, dróg, instalacji.
- b) Prace budowlane będące źródłem hałasu prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godzinach od 6:00 do 22:00), chyba że wymagane jest zachowanie ciągłości technologicznej prowadzonych prac.
- c) Zadbać, by urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu, w miarę możliwości, nie pracowały jednocześnie, a w czasie przerw w pracy, urządzenia i maszyny nie pracowały na tzw. biegu jałowym.
- d) Wszystkie drzewa i krzewy, znajdujące się w zasięgu oddziaływania inwestycji przeznaczone do adaptacji, zabezpieczyć na czas budowy przed mechanicznym uszkodzeniem poprzez odeskowanie, którego wysokość w zależności od pokroju drzewa powinna wynosić 1,5-2 m; w przypadku występowania na drzewach plech chronionych gatunków porostów odeskowanie zastąpić siatkami okalającymi pień drzewa tak, aby nie uszkodzić stanowisk porostów; obłamane gałęzie na drzewach natychmiast przycinać i miejsca uszkodzone zabezpieczać środkami zapobiegającymi rozwojowi patogenów; krzewy, które mają być



**zachowane wygrodzić, wykonać obudowę z desek do wysokości określonej indywidualnie dla każdego krzewu.**

- e) Dostosować przewidywane godziny wzmożonego ruchu samochodowego związanego z transportem materiałów budowlanych i innych materiałów i towarów związanych z budową do bieżących warunków drogowych na trasie dojazdowej, tak aby nie powodować dodatkowych utrudnień dla innych podmiotów działających w otoczeniu inwestycji.
- f) 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.
- g) Teren budowy wyposażać w sorbenty lub inne środki do zwalczania skutków incydentalnych wycieków substancji ropopochodnych.
- h) Zastosować szczelne nawierzchnie komunikacyjne, zapobiegające przenikaniu zanieczyszczeń do gruntu.
- i) Prowadzić prace budowlane z zachowaniem ostrożności, w celu zapobiegania przedostawaniu się zanieczyszczeń do wód podziemnych, powierzchniowych i gleby.
- j) Prowadzić roboty przy pomocy odpowiednio przeszkolonych i zapoznanych z zagrożeniami pracowników, przy użyciu odpowiedniego sprzętu i urządzeń dobrej jakości, prawidłowo eksploatowanych i konserwowanych.
- k) Naprawy sprzętu budowlanego nie mogą być wykonywane na terenie budowy.
- l) Gospodarkę odpadami prowadzić zgodnie z obowiązującymi przepisami, z zachowaniem zasady bliskiego transportu oraz preferowania odzysku odpadów nad ich unieszkodliwianiem, zarówno podczas realizacji, jak i eksploatacji przedsięwzięcia.
- m) Zaplecze budowy wyposażać w sanitariaty.
- n) 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 pylących 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 **czyszczyć**, a w przypadku oczyszczania w warunkach niskiej wilgotności powietrza konieczne jest zraszanie nawierzchni drogi wodą,
- pojazdy opuszczające plac budowy oraz okolice wyjazdu z budowy **czyszczyć** z ziemi/piasku naniesionych na kołach pojazdów.

## UZASADNIENIE

Pismem z dnia 11 maja 2021 r. (wpływ 13.02.2021 r., wpływ uzup. 12.07.2021 r.) Pan Zbigniew Bartnikowski działając z upoważnienia Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska wystąpił z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji pn.: **„Przebudowa wiaduktu nad linią kolejową do Portu Płn. W ciągu ul. Elbląskiej – kierunek centrum Gdańska”**.

Do podania Wnioskodawca załączył:

1. kartę informacyjną przedsięwzięcia,
2. wypis i wyrys z ewidencji gruntów obejmujący teren przewidziany pod inwestycję oraz teren, na który planowane przedsięwzięcie będzie oddziaływać,
3. załącznik graficzny przedstawiający zasięg oddziaływania przedsięwzięcia.

Stosownie do brzmienia art. 75, ust. 1 pkt 4) ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko organem właściwym do rozpoznania sprawy jest Prezydent Miasta Gdańska.

Po zapoznaniu się z wniesionymi materiałami tut. organ pismem nr WŚ-I.6220.II.50p1.2021.AN z dnia 7 czerwca 2021 r. wezwał do uzupełnienia wniosku. Uzupełnienia wpłynęły w dniu 12 lipca 2021 r.

Tut. organ obwieszczeniem z dnia 13 sierpnia 2021 r. zawiadomił strony o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie, informując jednocześnie o możliwości zapoznania się z dokumentami i złożenia ewentualnych uwag i wniosków (obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń oraz BIP urzędu oraz w pobliżu miejsca realizacji przedsięwzięcia). Uwagi od stron postępowania nie wpłynęły.

Zgodnie z przedłożoną kartą informacyjną, projektowane przedsięwzięcie obejmuje przebudowę wiaduktu nad linią kolejową do portu Płn. w ciągu ul. Elbląskiej - kierunek centrum Gdańska. Konstrukcję nośną wiaduktu stanowi 9-przęsłowy ustrój ciągły ramowy, z ryglem w postaci uciągłonych prefabrykowanych belek strunobetonowych typu korytkowego BSK oraz monolitycznych żelbetowych węzłów nadpodporowych. W przekroju poprzecznym wiaduktu usytuowanych jest 8 belek. Rozpiętość pojedynczego przęsła wynosi 23,0 m. Całkowita długość wiaduktu wynosi 209,0 m. W przekroju poprzecznym wiaduktu znajduje się jezdnia drogowa o szerokości 7,00 m, całkowita szerokość wiaduktu wynosi 12,80 m. Na chodnikach zamocowane są stalowe bariery ochronne i balustrady. Przyczółki posiadają konstrukcję masywną



żelbetową zatopioną w nasypie. Filary wykonane są jako konstrukcje pełnościennie. Posadowienie przyczółków i filarów wiaduktu wykonane jest na palach.

Z uwagi na to, że projektowana inwestycja przewiduje rozbiórkę elementów dotychczasowej konstrukcji przęseł i podpór, niezbędne jest w pierwszej kolejności wyznaczenie objazdu i zamknięcie dla ruchu odcinka ul. Elbląskiej. Zaplecze budowy i miejsce składowania niezbędnych materiałów budowlanych bezpośrednio przed ich wbudowaniem będzie usytuowane w bliskim sąsiedztwie, na wolnym terenie przyległym do przebudowywanego wiaduktu. Z uwagi na charakter i zakres planowanego przedsięwzięcia, nie przewiduje się specjalnej bazy transportowej i składu ogółu materiałów na budowie. Mieszanka betonowa, masy bitumiczne i pozostałe materiały do przebudowy obiektu będą dostarczane z wytwórni bezpośrednio przed ich wbudowaniem.

Zakres i kolejność przewidywanych prac:

- Rozbiórka nawierzchni jezdni i chodników na długości wiaduktu. Przewiduje się frezowanie nawierzchni bitumicznej na jezdni.
- Rozbiórka kap chodnikowych oraz demontaż barier ochronnych, balustrad i osłon przy zastosowaniu np. podwieszonych deskowań, ekranów itp. dla zabezpieczenia torowiska kolejowego i jezdni Trasy Sucharskiego przed zanieczyszczeniem spadającymi elementami z rozbiórki.
- Rozbiórka konstrukcji przęseł i części korpusów podpór etapami, przy pełnym zachowaniu ruchu samochodowego na obu jezdniach Trasy Sucharskiego i ruchu pociągów na linii do Portu Północnego.
- Wykonanie nowych korpusów podpór (filarów i przyczółków) na istniejących (pozostawionych bez rozbiórki) fundamentach.
- Montaż etapami nowej konstrukcji przęseł z betonu sprężonego lub stalowej z żelbetową płytą pomostu, przy pełnym utrzymaniu ruchu samochodowego na obu jezdniach Trasy Sucharskiego oraz ruchu pociągów na 2-torowej linii do Portu Północnego.
- Wykonanie nowego wyposażenia obiektu: izolacji, nawierzchni na jezdni, chodników, krawężników, barier ochronnych i balustrad, osłon przeciwporażeńiowych, oświetlenia itd.
- Przebudowa istniejącego odwodnienia obiektu obejmująca montaż podwieszonego kolektora.
- Odprowadzenie wód opadowych z obszaru wiaduktu do kanalizacji deszczowej poprzez podłączenie projektowanego kolektora do istniejących studni rewizyjnych za wiaduktem.
- Naprawa istniejącego umocnienia stożków i skarp wokół przyczółków.
- Przebudowa jezdni i chodników przyległych dojazdów w zakresie wynikającym ze zmiany przekroju poprzecznego wiaduktu po jego przebudowie.
- Zabezpieczenie przed uszkodzeniem, na czas trwania robót, istniejących urządzeń i sieci uzbrojenia terenu, usytuowanych w obrębie realizowanych robót.





- Uporządkowanie terenu wokół wiaduktu po zakończeniu projektowanych prac, przywrócenie wykorzystanego przyległego obszaru do stanu sprzed rozpoczęcia przebudowy.

W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały takie jak: beton towarowy, stal zbrojeniowa, kruszywa oraz inne elementy wykończenia ulicy.

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 13 sierpnia 2021 r. nr WŚ-I.6220.II.50R.2021.AN wystąpił o opinię do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Gdańsku (PPIS), Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (RDOŚ) w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego „Wody Polskie” (WP), co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Inwestycja będzie realizowana w oparciu o zgłoszenie zmiany sposobu użytkowania obiektu budowlanego, w związku z powyższym postępowanie prowadzone jest bez udziału Inspekcji Sanitarnej.

W odpowiedzi na powyższe RDOŚ postanowieniem z dnia 9 września 2021 r. nr RDOŚ-Gd-WOO.4220.735.2021.AJ.1 wyraził opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

PPIS pismem z dnia 30 sierpnia 2021 r. nr SZNS.9022.4.38.2021.APF.1 wyraził opinię, że nie zachodzi potrzeba przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.

WP pismem z dnia 14 września 2021 r. nr GD.ZZŚ.3.435.411.1.2021.AK wezwały do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia, tut. organ przekazał ww. wezwanie do inwestora. Uzupełnienia wpłynęły w dniu 20 października 2021 r.

Tut. organ pismem nr WŚ-I.6220.II.50R.2021.AN z dnia 29 października 2021 r. przekazał wniesione uzupełnienia do WP, RDOŚ i PPIS.

Po przekazaniu uzupełnień WP pismem nr GD.ZZŚ.3.435.411.2.2021.AK z dnia 22 listopada wyraziły opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

RDOŚ pismem nr RDOŚ-Gd-WOO.4220.735.2021.AJ.3 z dnia 15 listopada 2021 r. i PPIS pismem nr SZNS.9022.4.38.2021.APF.2 z dnia 15 listopada 2021 r. podtrzymały wcześniej wyrażone stanowiska o braku konieczności przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.

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 polegające na „**Przebudowie wiaduktu nad linią kolejową do Portu Płn. W ciągu ul. Elbląskiej – kierunek centrum Gdańska**” 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) 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 „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”

W związku z powyższym zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko i wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

- Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla niniejszego przedsięwzięcia niezbędna jest do uzyskania m.in. decyzji o pozwoleniu na budowę.
- Planowany do przebudowy wiadukt o długości 209,0 m, znajduje się nad linią kolejową do portu Płn. w ciągu ul. Elbląskiej - kierunek centrum Gdańska.
- Teren, na którym znajduje się planowana inwestycja charakteryzuje się zagospodarowaniem o charakterze zurbanizowanym z zabudową przemysłową i usługową oraz nielicznymi zabudowaniami mieszkalnymi w zabudowie jednorodzinnej (oddalone o min. 200 m od terenu inwestycji).
- Inwestor analizował różne warianty realizacji przedsięwzięcia:  
 Wariant 0 – polegający na odstąpieniu od realizacji przedsięwzięcia,  
 Wariant 1 – doraźny remont istniejącego obiektu, powstrzymujący pogarszanie się stanu technicznego obiektu,  
 Wariant 2 – inwestycyjny, objęty decyzją.  
 Do realizacji przyjęto Wariant 2, jako najbardziej optymalny i przynoszący trwały efekt.
- Zgodnie z przedłożoną dokumentacją oddziaływanie podczas realizacji inwestycji będzie miało zasięg lokalny, krótkotrwały i odwracalny. Zaplecze budowy zostanie usytuowane w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca realizacji robót, na terenie





przyległym do wiaduktu. Zgodnie z informacjami zawartymi w Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia, z uwagi na charakter i zakres planowanego przedsięwzięcia, nie przewiduje się organizowania specjalnej bazy transportowej i składu materiałów na budowie. Mieszanka betonowa, masy bitumiczne i pozostałe materiały do przebudowy obiektu i przebudowy dojazdów będą dostarczane z wytwórni (od producenta) bezpośrednio przed ich wbudowaniem.

- Podczas prac budowlanych emitowane będą zanieczyszczenia gazowe i pyłowe. Źródłem tych zanieczyszczeń będzie głównie ruch poruszających się pojazdów, praca silników maszyn budowlanych oraz transport i przeładunek materiałów sypkich. Powstające ilości zanieczyszczeń i pyłu ograniczą się swoim oddziaływaniem do terenu budowy i nie zmienią istniejącego stanu aerosanitarnego przyległego terenu.
- Zaplecze budowy będzie zaopatrzone w sanitariaty, a ścieki socjalno-bytowe odprowadzone zostaną do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.
- W trakcie prac budowlanych wystąpią bezpośrednie, okresowe i krótkotrwałe oddziaływania akustyczne spowodowane pracą ciężkiego sprzętu budowlanego oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały. Zgodnie ze specyfiką przebudowy tego typu obiektów, teren intensywnych prac będzie przesuwiał się wraz z postępowaniem prac budowlanych.
- Zaproponowane przez inwestora rozwiązania, minimalizujące oddziaływanie przedsięwzięcia na komponenty środowiska oraz zdrowie ludzi, obejmują, m.in.: ciężki sprzęt budowlany będzie pracował w godzinach 8-14, wykonawca prac budowlanych zapewni jak najmniej uciążliwą technologię prac rozbiórkowych i budowlanych, zastosowane będą maszyny i urządzenia powodujące jak najmniejsze zapylenie oraz natężenie hałasu, zastosowane zostaną materiały nie powodujące szkodliwych emisji do środowiska, przewożone materiały budowlane oraz grunt będą zabezpieczone przed pyleniem np. poprzez zapewnienie optymalnej wilgotności oraz użycie wywrotek ze specjalnymi zabezpieczeniami.
- W związku z planowanymi pracami rozbiórkowymi, przewidywana uciążliwość dla środowiska w fazie budowy wiąże się głównie z powstawaniem odpadów. Odpady te należą w większości do grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz drogowych. Ponadto powstawać będą odpady o charakterze komunalnym o kodzie 20 03 - inne odpady komunalne. Gospodarka odpadami będzie prowadzona zgodnie z obowiązującymi przepisami.
- Na etapie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na środowisko. W ramach inwestycji przewiduje się rozbiórkę istniejącej nawierzchni z asfaltobetonu na jezdni wiaduktu i przyległych dojazdów. Nawierzchnia ta jest w złym stanie technicznym, z dużą ilością ubytków, nierówności i spękań. W ramach planowanej przebudowy przewiduje się zastosowanie nowej, równej (gładkiej) nawierzchni, co spowodować będzie mniejszą emisję hałasu na styku jezdni - opona pojazdu samochodowego, tym samym poprawi się stan klimatu akustycznego na terenach bezpośrednio przyległych do pasa drogowego.





Substancjami wprowadzanymi do środowiska na etapie eksploatacji, związanymi z funkcjonowaniem drogi publicznej są spaliny samochodowe. Planowane przedsięwzięcie nie będzie powodować zwiększenia ruchu pojazdów - przewiduje się przebudowę istniejącego obiektu przy zachowaniu podstawowych parametrów technicznych. Celem planowanego przedsięwzięcia jest jedynie poprawa bezpieczeństwa i warunków ruchu drogowego. W związku z tym, ilość wprowadzanych do środowiska substancji pozostanie na dotychczasowym poziomie.

- Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w oddaleniu od obszarów wodno-błotnych, obszarów górskich, obszarów na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone, obszarów przylegających do jezior, uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej. Ocenia się, że z uwagi na charakter przedsięwzięcia i w związku z jego znacznym oddaleniem od ww. obszarów realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie będzie na nie oddziaływać.
- W bezpośrednim sąsiedztwie obiektu nie występują drzewa oraz inna szata roślinna, nie licząc roślinności trawiastej (zielnej) rosnącej na skarpach nasypu drogowego na dojazdach za przyczółkami. Realizacja inwestycji nie wiąże się z wycinką drzew.
- Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza granicami obszarów Natura 2000. Najbliżej położony obszar sieci Natura 2000 to:
  - ok. 3,44 km na północny wschód Zatoka Pucka PLB220005;
  - ok. 4,85 km na północny zachód Twierdza Wisłoujście PLH220030;
  - ok. 4,87 km na północny wschód Ostoja w Ujściu Wisły PLH220044.

Inne najbliższe położone obszary chronione objęte ochroną na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie to: - ok. 3,79 km na południe Obszaru Chronionego Krajobrazu Żuław Gdańskich, - ok. 5,81 km na wschód Obszaru Chronionego Krajobrazu Wyspy Sobieszewskiej, - ok. 5,83 km na wschód rezerwat przyrody „Ptasi Raj”.

Jak wynika z opinii RDOŚ położenie przedmiotowej inwestycji poza granicami obszarów Natura 2000, w terenie zurbanizowanym wyklucza możliwość utraty powierzchni i fragmentacji siedlisk przyrodniczych. Mając na uwadze położenie geograficzne, skalę i charakter przedsięwzięcia oraz zasięg jego potencjalnego oddziaływania na elementy przyrodnicze, nie ma podstaw przypuszczać, aby realizacja inwestycji mogła również spowodować modyfikację warunków ekologicznych ostoj, tym samym: pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony zostały wyznaczone ww. obszary Natura 2000; wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony obszary te zostały wyznaczone, pogorszyć integralność obszarów Natura 2000 lub ich powiązania z innym obszarami. Nie jest więc konieczne przeprowadzenie oceny w trybie art. 6.3 Dyrektywy Siedliskowej 92/43/EWG.

Ponadto, z uwagi na położenie poza granicami pozostałych obszarów chronionych objętymi ochroną na podstawie przepisów ww. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, oraz przy uwzględnieniu charakteru i skali inwestycji, przedsięwzięcie nie narusza przepisów w tym zakresie.





Przedmiotowe przedsięwzięcie wraz z obszarem oddziaływania nie znajdują się w zasięgu korytarzy ekologicznych oraz nie oddziałują na nie.

- Przedmiotowe przedsięwzięcie według podziału zlewniowego określonego w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły położone jest w regionie wodnym Dolnej Wisły, na obszarze:
  - zlewni jednolitej części wód powierzchniowych o kodzie PLRW20000487 i nazwie Martwa Wisła do Strzyży. Stanowi ona silnie zmienioną część wód o złym stanie ogólnym (zły potencjał ekologiczny, stan chemiczny - poniżej stanu dobrego, przekroczone stężenia średnioroczne). Jest ona monitorowana i zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWP to dobry potencjał ekologiczny oraz dobry stan chemiczny. 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 (Dz.U. z 2020, poz. 55 ze zm.), dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie dla którego cele środowiskowe zostały określone w akcie będącym podstawą prawną obszaru, planowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na terenie obszarów chronionych,
  - jednolitej części wód podziemnych o kodzie PLGW200015. JCWPd charakteryzuje się dobrym stanem (stan ilościowy dobry, stan chemiczny dobry), jest monitorowana i zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, którymi są utrzymanie dobrego stanu ilościowego i chemicznego.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami wodno-błotnymi i siedliskami łągowymi, w oddaleniu od obszarów objętych strefą ochrony bezpośredniej i pośredniej ujęć wód, obszarów ochronnych zbiorników wód lądowych. Teren inwestycji nie jest położony na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią na którym obowiązują ograniczenia wynikające z ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz.U. z 2021 r. poz. 624 ze zm.)

W związku z powyższym, po przeanalizowaniu załączonej do wniosku karty informacyjnej przedsięwzięcia, uwzględniając charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia oraz planowane rozwiązania techniczne chroniące środowisko, Wody Polskie nie przewidują negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych, określonych dla nich w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły”, przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz. U. z 2016 poz. 1911 i 1958).

W związku z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia, mając na uwadze planowane rozwiązania chroniące środowisko, nie przewiduje się zagrożenia dla wód





powierzchniowych i podziemnych oraz gleby. Stosownie do treści art. 81 ust. 3 ww. ustawy OOS, 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.

- W rejonie planowanej inwestycji nie są planowane inne przedsięwzięcia, których oddziaływanie mogłoby się kumulować z oddziaływaniami planowanej inwestycji.
- Z załączonej karty informacyjnej wynika, że zaproponowane rozwiązania, przy uwzględnieniu rodzaju i skali przedsięwzięcia sprawią, że zasięg jego oddziaływania zostanie ograniczony do objętych wnioskiem działek, nie powodując przekroczenia standardów jakości środowiska w zakresie czystości powietrza oraz norm akustycznych na terenie chronionym zabudowy przeznaczonej 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: hałas, zanieczyszczenia powietrza i gleby.
- Planowana inwestycja z uwagi na jej charakter (przebudowa istniejącego wiaduktu) nie spowoduje przekształcenia krajobrazu.
- Z uwagi na skalę i rodzaj przedsięwzięcia, nie przewiduje się jego znaczącego wpływu na zmiany klimatu. Ocenia się, że przedsięwzięcie na etapie realizacji i eksploatacji nie wpłynie negatywnie na zmiany klimatu. Oddziaływanie przedsięwzięcia na zmiany klimatu będzie jedynie miejscowe, w niewielkim stopniu kształtujące uwarunkowania klimatyczne danego regionu. Ponadto nie przewiduje się, aby klimat i jego zmiany miały znaczący wpływ na funkcjonowanie przedmiotowego przedsięwzięcia.
- W związku z rodzajem i lokalizacją przedsięwzięcia, oddaloną o bezpieczną odległość od granic Państwa, wykluczona jest możliwość oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na obszary położone poza granicami Polski zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji. Nie zachodzą, więc przesłanki do przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym.
- 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.
- Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie objętym ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:





- Rudniki rejon ulicy Litewskiej i rzeki Rozwójki w mieście Gdańsku zatwierdzony uchwałą Rady Miasta Gdańska nr XXXI11/902/17 z dnia 12 stycznia 2017 r.,
- Rudniki - Błonia rejon ul. Miałki Szlak w mieście Gdańsku zatwierdzony uchwałą Rady Miasta Gdańska nr XXIX/847/2000 z dnia 30 listopada 2000 r.

Lokalizacja przedsięwzięcia jest zgodna z ustaleniami ww. mpzp. 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 (Dz.U z 2021 poz. 2373 z późn. zm.), organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach należy dokonać analizy zgodności lokalizacji inwestycji z ustaleniami mpzp, szczegółowa analiza poszczególnych elementów inwestycji z zapisami mpzp dokonywana jest na etapie pozwolenie na budowę na podstawie projektu budowlanego inwestycji.

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, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Gdańsku i Państwowego Gospodarstwa Wodnego „Wody Polskie” nie stwierdzono potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia 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.

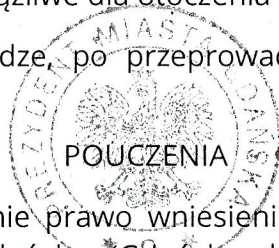
Informacje o wniosku oraz wydanej decyzji (zostaną zamieszczone po jej wydaniu) zostały ujęte w publicznie dostępnym wykazie danych Ekoportal pod nr 279/2021.



Zgodnie z art. 10 kpa tut. organ obwieszczeniem z dnia 29 listopada 2021 listopada 2021 r. powiadomił Strony postępowania o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia, co do zebranych dowodów i materiałów (obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń oraz BIP urzędu 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 robót budowlanych w sposób zaproponowany przez Inwestora, oddziaływanie przedsięwzięcia na etapie jego realizacji oraz eksploatacji zostanie zminimalizowane i nie będzie uciążliwe dla otoczenia inwestycji.

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



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.

W trakcie biegu 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, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

Niniejsza decyzja nie podlega opłacie skarbowej na podstawie art. 7 Ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz.U. 2021, poz. 1923).

#### Załączniki:


Nr 1 – Charakterystyka przedsięwzięcia

Decyzja stała się ostateczna z dniem 23 lutego 2022 r.



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



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





**Prezydent Miasta Gdańska**

15  
POMORSKI URZĄD WOJEWÓDZKI  
W GDAŃSKU  
WYDZIAŁ INFRASTRUKTURY  
ul. Okopowa 21/27, 80-810 GDAŃSK

Otrzymują:

1. Pan Zbigniew Bartnikowski  
TRAB MOSTY Projektowanie Nadzory  
81-595 Gdynia, ul. Makuszyńskiego 34
2. Strony przez obwieszczenie
3. a/a

Do wiadomości:

1. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Gdańsku
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Gdańsku
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie  
Zarząd Zlewni w Gdańsku



**ZAŁĄCZNIK NR 1****do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nr WŚ-I.6220.II.50D.2021.AN**

*(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 na środowisko - Dz. U. z 2021 r. poz. 2373 z późn. zm.)*

Zgodnie z przedłożoną kartą informacyjną, projektowane przedsięwzięcie obejmuje przebudowę wiaduktu nad linią kolejową do portu Płn. w ciągu ul. Elbląskiej - kierunek centrum Gdańska. Konstrukcję nośną wiaduktu stanowi 9-przęsłowy ustrój ciągły ramowy, z ryglem w postaci uciągłonych prefabrykowanych belek strunobetonowych typu korytkowego BSK oraz monolitycznych żelbetowych węzłów nadpodporowych. W przekroju poprzecznym wiaduktu usytuowanych jest 8 belek. Rozpiętość pojedynczego przęsła wynosi 23,0 m. Całkowita długość wiaduktu wynosi 209,0 m. W przekroju poprzecznym wiaduktu znajduje się jezdnia drogowa o szerokości 7,00 m, całkowita szerokość wiaduktu wynosi 12,80 m. Na chodnikach zamocowane są stalowe bariery ochronne i balustrady. Przyczółki posiadają konstrukcję maszyną żelbetową zatopioną w nasypie. Filary wykonane są jako konstrukcje pełnościennie. Posadowienie przyczółków i filarów wiaduktu wykonane jest na palach.

Z uwagi na to, że projektowana inwestycja przewiduje rozbiórkę elementów dotychczasowej konstrukcji przęseł i podpór, niezbędne jest w pierwszej kolejności wyznaczenie objazdu i zamknięcie dla ruchu odcinka ul. Elbląskiej. Zaplecze budowy i miejsce składowania niezbędnych materiałów budowlanych bezpośrednio przed ich wbudowaniem będzie usytuowane w bliskim sąsiedztwie, na wolnym terenie przyległym do przebudowywanego wiaduktu. Z uwagi na charakter i zakres planowanego przedsięwzięcia, nie przewiduje się specjalnej bazy transportowej i składu ogółu materiałów na budowie. Mieszanka betonowa, masy bitumiczne i pozostałe materiały do przebudowy obiektu będą dostarczane z wytwórni bezpośrednio przed ich wbudowaniem.

Zakres i kolejność przewidywanych prac:

- Rozbiórka nawierzchni jezdni i chodników na długości wiaduktu. Przewiduje się frezowanie nawierzchni bitumicznej na jezdni.
- Rozbiórka kap chodnikowych oraz demontaż barier ochronnych, balustrad i osłon przy zastosowaniu np. podwieszonych deskowań, ekranów itp. dla zabezpieczenia torowiska kolejowego i jezdni Trasy Sucharskiego przed zanieczyszczeniem spadającymi elementami z rozbiórki.
- Rozbiórka konstrukcji przęseł i części korpusów podpór etapami, przy pełnym zachowaniu ruchu samochodowego na obu jezdniach Trasy Sucharskiego i ruchu pociągów na linii do Portu Północnego.
- Wykonanie nowych korpusów podpór (filarów i przyczółków) na istniejących (pozostawionych bez rozbiórki) fundamentach.
- Montaż etapami nowej konstrukcji przęseł z betonu sprężonego lub stalowej z żelbetową płytą pomostu, przy pełnym utrzymaniu ruchu samochodowego na obu jezdniach Trasy Sucharskiego oraz ruchu pociągów na 2-torowej linii do Portu Północnego.



- Wykonanie nowego wyposażenia obiektu: izolacji, nawierzchni na jezdni, chodników, krawężników, barier ochronnych i balustrad, osłon przeciwporażeniowych, oświetlenia itd.
- Przebudowa istniejącego odwodnienia obiektu obejmująca montaż podwieszonego kolektora.
- Odprowadzenie wód opadowych z obszaru wiaduktu do kanalizacji deszczowej poprzez podłączenie projektowanego kolektora do istniejących studni rewizyjnych za wiaduktem.
- Naprawa istniejącego umocnienia stożków i skarp wokół przyczółków.
- Przebudowa jezdni i chodników przyległych dojazdów w zakresie wynikającym ze zmiany przekroju poprzecznego wiaduktu po jego przebudowie.
- Zabezpieczenie przed uszkodzeniem, na czas trwania robót, istniejących urządzeń i sieci uzbrojenia terenu, usytuowanych w obrębie realizowanych robót.
- Uporządkowanie terenu wokół wiaduktu po zakończeniu projektowanych prac, przywrócenie wykorzystanego przyległego obszaru do stanu sprzed rozpoczęcia przebudowy.

PREZYDENT MIASTA GDAŃSKA  
z up.

*Dagmara Naciorka-Kimiecik*  
ZASTĘPCA DYREKTORA WYDZIAŁU ŚRODOWISKA  
KIEROWNIK REFERATU POLITYKI EKOLOGICZNEJ





Gdańsk, dnia 28 listopada 2022 r.

## UZGODNIENIE

NR GZDiZ.ZD.6330.302.2.2022.KK.5817

Uzgadnia się	<b>Projekt budowlany pn.: „Przebudowa wiaduktu nad linią PKP do Portu Północnego w ciągu ul. Elbląskiej – kier. Centrum” w Gdańsku, w zakresie:</b>  1. Branża: mostowa - przebudowa wg szczegółowego zakresu i lokalizacji określonej na PZT nr 1.0 z dnia 02.2022r., stanowiącego integralną część niniejszego uzgodnienia
w liniach rozgraniczających ulic / działek	- <b>ul. Elbląska</b> – działka dr o nr ewid. 159/3, 160/2, 165/2, 159/2, 160/1 i 165/1 w obrębie 0101, - <b>ul. Elbląska</b> – działka dr o nr ewid. 24/9, 24/4, 24/1 i 24/6 w obrębie 0102, Działka Tk o nr ewid. 161 i 162 w obrębie 0102 oraz Tk o nr ewid. 24/8 w obrębie 0101, <b>w Gdańsku</b>
Inwestor	<b>Dyrekcja Rozbudowy Miasta Gdańska</b> , ul. Żaglowa 11 w Gdańsku 80-560

### z poniższymi uwarunkowaniami:

- Niniejsze uzgodnienie zarządcy drogi **stanowi przyznanie prawa** do dysponowania nieruchomością stanowiącą działkę nr 159/3, 160/2, 165/2, 159/2, 160/1 i 165/1 w obrębie 0101 i 24/9, 24/4, 24/1 i 24/6 w obrębie 0102, tj. na cele budowlane zgodnie z art. 3 pkt. 11 ustawy Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 z późn. zm.). Pozostałe działki, ujęte w obszarze opracowania nie stanowią drogi publicznej w rozumieniu Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1693 z późn. zm.), nie znajdują się w trwałym zarządzie tut. organu. Prawo do dysponowania terenem należy uzyskać od użytkownika wieczystego tego terenu.
- Inwestor zobowiązany jest do zachowania zgodności z obowiązującymi przepisami, w tym na drogach publicznych z wymogami ustawy z dnia 21.03.1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r. poz. 1693 z późn. zm.) oraz Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. **w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych** (Dz.U. 2022 r., poz. 1518 z późn. zm.).
- Przed rozpoczęciem robót należy uzyskać stosowne zezwolenie na prowadzenie robót w pasie drogowym ulic w Gdańsku.
- W czasie realizacji zamierzenia należy zapewnić dojazd oraz w miarę możliwości dojazd do obiektów znajdujących się w rejonie inwestycji. Prace organizować w sposób nieutrudniający dojazdu mieszkańcom posesji przyległych.
- Należy pracować projekt docelowej organizacji ruchu, jak również należy opracować projekt tymczasowej organizacji ruchu na czas prowadzenia ruchu. Projekty organizacji ruchu podlegają zatwierdzeniu przez zarządzającego ruchem w Gdańsku tj. Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu Miejskiego w Gdańsku.
- Zasypkę wykopów wykonać zgodnie z normą PN-S-02205 i zagęszczeniem jej, zgodnie z wymogami podanymi w pkt. 2.11.4 normy. Należy przewidzieć konieczność wymiany gruntu rodzimego z zagęszczeniem warstwami



mieszanki dowiezionej w celu uzyskania prawidłowego współczynnika zagęszczenia podłoża w miejscu wykopu.

**Spełnienie powyższego należy potwierdzić protokołem z badań.**

7. Po robotach teren w rejonie inwestycji należy uporządkować. Wszelkie nawierzchnie utwardzone oraz zieleni, uszkodzone w trakcie wykonywania prac związanych z realizacją inwestycji należy odtworzyć, doprowadzając je do właściwego stanu technicznego, niegorszego niż stan przed przystąpieniem do wykonywania robót, z zachowaniem istniejących spadków poprzecznych i podłużnych, rodzaju i koloru nawierzchni.
8. **Projekt uzgodnić z Gdańskimi Wodami.**
9. W przypadku kolizji ww. inwestycji z istniejącymi w pasie drogowym urządzeniami lub elementami sieci, inwestor zobowiązany jest do uzgodnienia powyższego z właściwymi gestorami sieci, dokonując na własny koszt przełożenia lub zabezpieczenia uzgodnionej sieci.
10. Realizację i koszty budowy lub modernizacji urządzeń, nawierzchni w pasie drogowym związanych z wykonaniem zadania, w tym likwidacją kolizji projektowanych urządzeń ze stanem istniejącym, ponosi inwestor.
11. Utrzymanie zjazdów należy do właścicieli lub użytkowników gruntów przyległych do drogi, na które zostały wykonane zjazdy.
12. Inwestor zobowiązany jest w trakcie trwania budowy do utrzymania w należytym stanie oraz czystości drogi publicznej w rejonie inwestycji.
13. Inwestor ponosić będzie odpowiedzialność za ewentualne uszkodzenia istniejącej infrastruktury zlokalizowanej w pasie drogowym dróg publicznych w rejonie inwestycji oraz zobowiązany będzie do jej naprawy własnym staraniem i na własny koszt.
14. Należy dokonać regulacji terenowej i prawnej celem umożliwienia przekazania drogi Gminie Miasta Gdańska.
15. Do obowiązków Inwestora należy:
  - a) w celu zapewnienia należytej ochrony dróg publicznych, po których poruszać się będą pojazdy inwestora lub jego wykonawcy lub podwykonawców prowadzących prace budowlane, uzgodnienie z Gdańskim Zarządem Dróg i Zieleni sposobu obsługi komunikacyjnej placu budowy i zawarcie odrębnej umowy o ochronę drogi, przy czym inwestor zobowiązany jest pisemnie zgłosić GZDiZ co najmniej na jeden miesiąc przed rozpoczęciem jakichkolwiek prac budowlanych (w tym także wywozu ziemi, czy prac archeologicznych), zamiar ich rozpoczęcia wraz z propozycją trasy dojazdu pojazdów budowy,
  - b) usunięcie uszkodzeń w drogach prowadzących do placu budowy spowodowanych środkami transportu inwestora, jego wykonawcy lub podwykonawców,
  - c) bieżące i systematyczne oczyszczanie dróg, po których poruszać się będą pojazdy inwestora lub jego wykonawcy lub podwykonawców prowadzących prace budowlane, w tym w szczególności okolicy zjazdu na teren placu budowy z błota, ziemi i innych zanieczyszczeń nawiezionych przez te pojazdy, wraz z wywozem zebranego piasku z nieczystościami do zakładu utylizacyjnego.
16. **Z treści całego opracowania bezwzględnie należy odstąpić o nazewnictwa tj. „ciąg pieszo-rowerowy” i określić „ciąg komunikacyjny na niechronionych uczestników ruchu”.**
17. **Należy opracować projekt wykonawczy w którym uwzględnić następujące uwagi:**

- a. Wykonanie chodnika na dojeździe do wiaduktu z nawierzchni z płytek betonowych o gładkiej strukturze i w rozmiarze 30x30cm, kolorze jasnoszarym i układzie ciosowym lub karo, o szerokości (szerokość użytkowa) tożsamej, jak na wiadukcie. Nawierzchnię należy zaprojektować od przejścia dla pieszych do granicy od której rozpoczyna się przebudowa wiaduktu (z nawierzchni syntetycznej) w zbliżeniu do istniejącej jezdni. Na zewnętrznej stronie należy zaprojektować obszar biologicznie czynny, a na pozostałej części nawierzchnię wykonać z kostki betonowej o gładkiej fakturze w rozmiarze 10/10 koloru grafitowego w układzie ciosowym lub prostym,
- b. Określić klasy MLC dla projektowanego obiektu zgodnie z wydanymi warunkami z dnia 10.12.2019 r.,
- c. Podać dane materiałowe dla konstrukcji i wyposażenia wiaduktu,
- d. Uwagi do przekroju poprzecznego:
- Przewidzieć chodnik dla obsługi o szerokości min 0,9 m przy lewej krawędzi pomostu. Chodnik zlokalizować w opasce jezdni której szerokość powinna wynosić 1,0 m. Z uwagi na ustaloną szerokość obiektu (12,80 m) dopuszcza się zmniejszenie szerokości chodnika dla pieszych (w stosunku do wydanych warunków) do min 2,50 m,
  - Opisać parametry barier (klasę powstrzymywania, szerokość pracująca oraz ASI) Lico bariery zlokalizować w odległości min 0,7 m od krawędzi pomostu w celu zwiększenia asortymentu możliwych do zastosowania barier,
  - Oś odwodnienia zlokalizować w odległości min. 0,2 m od krawężnika. Przeciw-spadek nawierzchni przy krawężniku wykonać z asfaltu lanego,
  - Przewidzieć kanał technologiczny o przekroju 4x fi 110. Rury kanałów zlokalizować po dwa pod każdym z wsporników. Rury osłonić deskami gzymsowymi. Kanały zakończyć studniami min. SKR-1. Zaznaczyć lokalizację kabla zasilania latarni. Kabel poprowadzić w rurze osłonowej fi 110. Zlikwidować kanały w kapach chodnikowych,
  - Zlikwidować dodatkowe deski osłaniające oraz ingerencję mocowania zawiesi w belki strunobetonowe,
- e. Podać podstawowe wartości obciążeń i wyniki obliczeń,
- f. Na stożkach przewidzieć chodniki, półki dla obsługi w celu przeglądu łożysk, dylatacji. Zakres umocnień określić przez odpowiednie zakreskowanie,
- g. Przewidzieć schody skarpowe na obu stożkach przyczółków,
- h. Bariery i barieroporęcze zabezpieczyć przez cynkowanie – zrezygnować z ich malowania,
- i. Przewidzieć zabezpieczenie antykorozyjne elementów stalowych przez cynkowanie (bariery balustrady, zakotwienia, osłony przeciwporażeńiowe, zawiesia odwodnienia, zawiesia kanałów technologicznych),
- j. Przewidzieć zabezpieczenie krawędzi urządzeń dylatacyjnych np. w postaci osłon z blachy nierdzewnej,
- k. Przewidzieć kotwienie krawężników,
- l. Opisać dylatowanie kap chodnikowych,
- m. Wpusty wyposażyć w kosze osadcze,



- n. Opisać zasypkę przyczółka i jej odwodnienie,
- o. Przewidzieć zabezpieczenie podpór powłokami anty-grafitti,
- p. Opisać izolacje przeciwwodne podpór,
- q. Przewidzieć montaż reperów,
- r. Obiekt sprawdzić obliczeniowo na możliwość podniesienia np. w celu wymiany łożysk. Określić warunki podniesienia obiektu,
- s. Projekt uzupełnić o:
  - Projekt niwelety obiektu,
  - Rysunki podpór
  - Rysunek balustrady, osłon przeciwporażeniowych
  - Plan łożyskowania z podaniem ich charakterystyk
  - Parametry dylatacji (minimalne przesuwu)
  - Wytyczne do organizacji ruchu na czas budowy.

**Projekt wykonawczy wymaga złożenia w tut. jednostce i uzyskania akceptacji wydanej przez dział Obiektów Inżynierskich GZDiZ.**

- 18. Uzgodnienie jest ważne do dnia 28 listopada 2024r..
- 19. Integralną część niniejszego uzgodnienia stanowi załącznik graficzny ostemplowany pieczętą tut. Zarządu, zawierający numer opinii, datę oraz ilość załączników.

**Jednakże informujemy, iż:**

- 1. Zgodnie z prawem budowlanym za rozwiązania projektowe oraz zgodność opracowania z obowiązującymi przepisami, w tym techniczno-budowlanymi oraz jego jakość, odpowiedzialność ponosi projektant oraz osoba sprawdzająca projekt.
- 2. **Należy odrębnym opracowaniem (zgodnie z pkt. 4.56. Opisu technicznego) opracować wykonanie oświetlenia obiektu. Dokumentację sporządzić w oparciu o WT GZDiZ, a następnie złożyć do GZDiZ celem uzgodnienia.**
- 3. **W przypadku rozszerzenia opracowania o branżowe (niż te wynikające z niniejszego uzgodnienia), Inwestor zobowiązany jest do uzgodnienia z GZDiZ branżowej dokumentacji projektowej, wykraczającej poza zakres branżowy ww. uzgodnienia. Urządzenia/obiekty obce/drogowe należy uzgodnić z właściwym gestorem sieci tj. kanalizację deszczową – Gdańskie Wody, kanalizacja sanitarna i wodociągi – Gdańska Infrastruktura Wodociągowo-Kanalizacyjna itd..**

REFERENT DS. UZGODNIEN  
Dział Uzgodnień

Kordian Kozłowski

Zgodnie z art. 13 ogólnego rozporządzenia o ochronie danych osobowych z dnia 27 kwietnia 2016 r. (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016) Gdański Zarząd Dróg i Zieleni informuje, że:

1. administratorem Pani/Pana danych osobowych jest Gdański Zarząd Dróg i Zieleni,
2. kontakt do Inspektora Ochrony Danych (IOD): Gdański Zarząd Dróg i Zieleni, ul. Partyzantów 36, 80-254 Gdańsk, e-mail: [iod.gzdiz@gdansk.gda.pl](mailto:iod.gzdiz@gdansk.gda.pl), tel. 58 52 44 509,
3. Pani/Pana dane osobowe przetwarzane będą w celu realizacji ustawowych zadań urzędu, dla potrzeb wydania postanowienia lub decyzji administracyjnej,
4. odbiorcami Pani/Pana danych osobowych będą wyłącznie podmioty uprawnione do uzyskania danych osobowych na podstawie przepisów prawa,
5. Pani/Pana dane osobowe przechowywane będą w czasie określonym przepisami prawa, zgodnie z instrukcją kancelaryjną GZDiZ,
6. posiada Pani/Pan prawo do żądania od administratora dostępu do danych osobowych, prawo do ich sprostowania, usunięcia lub ograniczenia przetwarzania, prawo do wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania, prawo do przenoszenia danych, prawo do cofnięcia zgody w dowolnym momencie; w celu skorzystania z powyższych praw należy skontaktować się z administratorem lub IOD, korzystając ze wskazanych wyżej danych kontaktowych; przysługuje Pani/Panu prawo wniesienia skargi do organu nadzorczego zajmującego się ochroną danych osobowych w Polsce,
7. podanie danych osobowych jest obligatoryjne w oparciu o przepisy, które mają zastosowanie do prowadzenia postępowania administracyjnego w przedmiotowym zakresie, a w pozostałym zakresie jest dobrowolne.

Otrzymują:

1. **Pełnomocnik:** Pan Zbigniew Bartnikowski, ul. Makuszyńskiego 34, Gdynia 81-595
2. **GZDiZ ZD KK** - a/a