



Gdańsk, dnia 14.05.2009r.

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU

Załącznik Nr 6

RDOŚ-22-WOO.6670/28-5/08/09/ER
zpo

DECYZJA

Na podstawie art. 46 ust. 1 pkt 1, art. 46a ust 9, art. 56 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008r. Nr 25, poz. 150 ze zm.) w związku z art. 153 ust. 1 pkt 2) ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) oraz § 3 ust.1 pkt 56 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 ze zm.) i art.104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000r. Nr 98 poz. 1071 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Gminy Miasta Gdynia znak UIP.MG/2008/1481 z dnia 10.10.2008r., działając w oparciu o:

- 1) raport o oddziaływaniu na środowisko inwestycji pn. „Przebudowa układu drogowego Węzła Św. Maksymiliana wraz z budową tunelu drogowego pod Droga Gdyńską, torami SKM i PKP w Gdyni oraz przebudową odcinków ulic Partyzantów i Kopernika” - złożony w wypełnieniu obowiązku nałożonego postanowieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku znak RDOŚ-22-WOO.6670/28-1/08/ER z dnia 06.01.2009r.
- 2) uzgodnienie Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Gdyni z dnia 30.03.2009r. znak NS-4912/6/09

ORZEKAM

I. Określić dla przedsięwzięcia pn:

„Przebudowa układu drogowego Węzła Św. Maksymiliana wraz z budową tunelu drogowego pod Droga Gdyńską, torami SKM i PKP w Gdyni oraz przebudową odcinków ulic Partyzantów i Kopernika”.

następujące środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia

Inwestycja zlokalizowana jest w centrum Gdyni, w rejonie ograniczonym od strony północnej - Al. Marszałka Piłsudskiego, od strony wschodniej - ul. Władysława IV, ul. Świętojańską i ul. Partyzantów, od strony południowej Al. Zwycięstwa, od strony zachodniej Droga Gdyńską. Przez teren ten na kierunku północ - południe przebiega szlak kolejowy relacji Gdynia - Warszawa oraz SKM.


Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie układu komunikacyjnego wokół przystanku SKM - Wzgórze Św. Maksymiliana. Inwestycja obejmuje:

- budowę i przebudowę ulic: Świętojańskiej, Władysława IV, Al. Zwycięstwa, Partyzantów i Kopernika
- budowę tunelu drogowego pod torami kolejowymi linii 201, 202 i 250 wraz z murem oporowym i infrastrukturą techniczną
- budowę wiaduktu drogowego w ciągu ul. Gdyńskiej
- budowę tunelu dla pieszych pod ulicą Władysława IV i Al. Zwycięstwa

- budowę kładki pieszo-rowerowej nad projektowanym wyjazdem z tunelu drogowego wzdłuż ulicy Władysława IV
 - budowę ścieżek rowerowych
 - budowę murów oporowych
 - budowę zatok komunikacji zbiorowej
 - budowę pochylni dla osób niepełnosprawnych
 - budowę i przebudowę infrastruktury technicznej (sieci kanalizacji sanitarnej, deszczowej, wodociągowej, gazowej, kabli telekomunikacyjnych i energetycznych, oświetlenia, sygnalizacji ulicznej i trakcji trolejbusowej).
- Projektowana przebudowa wykorzystuje częściowo istniejący układ drogowy.

2. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich


- a) Plac budowy i jego zaplecza (w tym bazy techniczne i składy materiałów) lokalizować z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni, a po zakończeniu prac przeprowadzić jego rekultywację, przy czym teren zaplecza budowy powinien być wyznaczony w możliwie największej odległości od zabudowań mieszkalnych i terenów objętych ochroną oraz poza terenami dolin cieków i obszarami bezodpływowymi, a na etapie realizacji przedsięwzięcia należy zapewnić dojazd do posesji usytuowanych wzdłuż trasy prowadzonych wykopów;
- b) Roboty budowlane przygotować z zapewnieniem płynności robót oraz prowadzić z należytą starannością, ze szczególnym uwzględnieniem ograniczenia hałasu i minimalizacją dewastacji zespołów roślinnych; pnie drzew rosnących na terenie realizacji przedsięwzięcia należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem, a prace w obrysie korony wykonywać ręcznie;
- c) Roboty ziemne w projektowanym pasie drogowym poprzedzić usunięciem warstwy ziemi próchnicznej, gromadząc ją poza obszarem robót ziemnych i zapewnić możliwość jej ponownego wykorzystania do tworzenia warstwy urodzajnej na późniejszych etapach budowy lub możliwość wykorzystania przez inne podmioty;
- d) Prace budowlane będące źródłem nadmiernego hałasu w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, w tym zwłaszcza zabudowy mieszkaniowej, prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godzinach od 6⁰⁰ do 22⁰⁰);
- e) W trakcie prac budowlanych należy przestrzegać przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy oraz procedur wynikających z odrębnych przepisów, w tym oznakować teren budowy i zabezpieczyć przed dostępem osób niepowołanych oraz zapewnić wyposażenie placu budowy w środki sorbentowe;
- f) Prace budowlane należy prowadzić w sposób ograniczający uciążliwości dla terenów sąsiednich i minimalizując obszar oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w tym oddziaływania na zdrowie ludzi; zabrania się prowadzenia prac budowlanych powodujących przenoszenie drgań na obiekty mieszkalne, o wielkościach skutkujących przekroczeniem wartości dopuszczalnych określonych w Polskich Normach;
- g) Ze szczególną uwagą i ostrożnością należy wykonywać i zabezpieczać wykopy przebiegające w pobliżu zabudowań, gdzie przebiega inne uzbrojenie infrastrukturalne terenu; prowadzone prace budowlane nie mogą naruszyć stateczności obiektów istniejących tzn. budynków, dróg oraz instalacji podziemnych;
- h) Należy stosować sprawny technicznie sprzęt budowlany zgodnie z certyfikatem dopuszczenia go do użytkowania. W przypadku ewentualnej awarii należy zabezpieczyć grunt w miejscu wykonywania robót przed zanieczyszczeniami substancjami niebezpiecznymi pochodzącymi z uszkodzonych maszyn;
- i) Do budowy układu drogowego należy zastosować technologie i materiały przyjazne środowisku i posiadające wymagane prawem certyfikaty;
- j) Należy zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami wytwarzanymi w czasie budowy, w tym minimalizować ich ilość, gromadzić je selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się

 **GSPBK** s.a. w Gdańsku
 „Za zgodność kopii z oryginałem”
Kierownik zespołu architektury
 mgr inż. arch. Sławomir Bryczkowski

- do środowiska substancji szkodliwych oraz zapewnić ich sprawny odbiór lub ponowne wykorzystanie;
- k) W przypadku natrafienia podczas budowy na grunty zdegradowane należy przeprowadzić ich rekultywację;
 - l) Należy zabezpieczyć wykopy i wody gruntowe przed możliwością przedostania się zanieczyszczeń związanych z pracami budowlanymi oraz chronić otwarte wykopy w obrębie gruntów spoistych przed ich zalaniem;
 - m) Należy zabezpieczyć przed osuwaniem tereny zagrożone erozją, np. strome stoki nasypu kolejowego, wykopy związane z przebudową uzbrojenia terenu;
 - n) Realizacja przedsięwzięcia powinna przeciwdziałać zagrożeniom środowiskowym, zwłaszcza sposób składowania urobku z wykopów oraz innych materiałów i środków chemicznych - paliwa, farby, lakiery, itp. należy składować na powierzchniach uszczelnionych, a place budowy wyposażyć w sorbenty;
 - o) Realizacja przedsięwzięcia i późniejsza eksploatacja nie może zmienić trwale stosunków wodnych w gruncie; ewentualne odwodnienie wykopów należy utrzymać na minimalnym poziomie, w zależności od niezbędnej wydajności tak, aby utrzymać teren budowy w stanie suchym;
 - p) Należy uwzględnić interesy osób trzecich, polegające na dostępie do drogi publicznej;
 - q) Należy usunąć wszelkie ewentualne szkody wynikające z realizacji przedsięwzięcia;
 - r) Po zakończeniu prac należy uporządkować teren, z wykorzystaniem wierzchniej warstwy gleby zdjętej podczas wykopów;
 - s) Po wykonaniu nasypów i skarp zapewnić, w możliwie najkrótszym czasie, ich zabezpieczenie przed zachodzącą erozją powierzchniową, np. poprzez obsianie lub damiowanie;
 - t) Należy wzmocnić strukturę przyrodniczą terenów sąsiadujących z projektowaną drogą poprzez nasadzenia drzew oraz poprzez urządzenie żywopłotów z gatunków drzew i krzewów odpornych na zanieczyszczenia pyłowe i gazowe związane z komunikacją – zwłaszcza w granicach odcinków przebiegających w sąsiedztwie i przez tereny zainwestowane;
 - u) Należy właściwie zabezpieczyć istniejące w rejonie budowy obiekty o wartościach kulturowych, a prace ziemne związane z przebudową dróg na przedmiotowym odcinku prowadzić pod nadzorem archeologicznym.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:

- a) Projekt winien być sporządzony wg wytycznych zawartych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. Nr 120, poz. 1133), w szczególności określać dane techniczne charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko, o których mowa w § 11 ust.2 pkt 10 w/w rozporządzenia;
- b) W projekcie należy sporządzić bilans mas ziemnych usuwanych albo przemieszczanych w związku z realizacją inwestycji oraz wskazać warunki i sposób ich zagospodarowania w przypadku, gdy ich zastosowanie nie spowoduje przekroczeń wymaganych standardów jakości gleby i ziemi, o których mowa w w/w ustawie Prawo ochrony środowiska. Dane te należy zamieścić w pozwoleniu na budowę. Postępowanie z masami ziemnymi, których zanieczyszczenia przekraczają wymagane standardy jakości gleby i ziemi, winno być zgodne z przepisami ustawy o odpadach;
- c) Projekt budowlany winien zakładać rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne minimalizujące oddziaływanie na środowisko w szczególności w fazie budowy, z uwzględnieniem odpowiednich odległości od podziemnego uzbrojenia terenu i uzgodnieniem przejścia w miejscach kolizji z gestorami tych sieci;
- d) Należy zastosować skuteczne środki ochrony akustycznej, zapewniające dotrzymanie standardów jakości środowiska na terenach wymagających ochrony przed hałasem;
- e) Należy przewidzieć zastosowanie technologii oraz materiałów budowlanych przyjaznych środowisku;

 **BPSK** s.a. w Gdańsku
 „Za zgodność kopii z oryginałem”
 Kierownik zespołu architektury
 mgr inż. arch. Sławomir Bryczkowski

podpis _____

- f) Należy zdefiniować wszystkie potencjalne zagrożenia jakie mogą wystąpić w trakcie eksploatacji inwestycji wraz z opisem czasu i sposobu ich usunięcia;
- g) Projekt budowlany winien uwzględniać rozwiązania odwodnienia wykopów w przypadku wystąpienia wody gruntowej;
- h) Należy zastosować taki sposób oczyszczalnia i przechwytywania ścieków opadowych, który maksymalnie zabezpieczy wody powierzchniowe i podziemne przed zanieczyszczeniem zarówno w czasie normalnej eksploatacji jak i w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnych; na odpływie wód opadowych z terenu układu drogowego należy zainstalować urządzenia do ich podczyszczania;
- i) Należy opracować inwentaryzację kolidującej zieleni (drzewa i krzewy w wieku powyżej 5 lat) wraz z gospodarką drzewostanem zawierającą m.in. wykaz kolidującej zieleni, sposób zabezpieczenia drzew oraz opinię dotyczącą wpływu przedsięwzięcia (wykopy, odwodnienie, praca ciężkiego sprzętu) na istniejącą zieleni, w przypadku wystąpienia kolizji z istniejącą zielenią.

4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczonych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii:

W przypadku wystąpienia poważnego wypadku drogowego obowiązuje postępowanie zgodne z zasadami ratownictwa zintegrowanego.

5. Wymogi w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko, w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko:

Przedsięwzięcie ma charakter lokalny i jego oddziaływanie będzie zawężone tylko i wyłącznie do miejsca realizacji, nie zachodzi więc prawdopodobieństwo oddziaływania transgranicznego, wobec czego nie wystąpiła potrzeba przeprowadzenia postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko.

II. Nałożyć na wnioskodawcę następujące obowiązki:

1. w zakresie zapobiegania, ograniczenia oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

- a) Na etapie realizacji należy przewidzieć odpowiednie działania, mające na celu zabezpieczenie przed ewentualnym wyciekiem substancji niebezpiecznych przy poborze paliwa dla urządzeń i maszyn budowlanych;
- b) Należy przestrzegać warunków eksploatacyjnych urządzeń podczyszczających zgodnie z instrukcją producenta;
- c) Należy zapewnić właściwą organizację prac w czasie remontów i napraw;
- d) Należy wykonać analizę porealizacyjną po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienie jej wyników w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

Analiza porealizacyjna winna obejmować zakresem:

- skuteczność zastosowanych środków ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem,
- jakość wód opadowych odprowadzanych do odbiorników i ocenę ich wpływu na wody podziemne i powierzchniowe,
- stan zanieczyszczenia powietrza.

Pomiary akustyczne, na zewnątrz i wewnątrz pomieszczeń mieszkalnych, położonych na najwyższych kondygnacjach, należy przeprowadzić przede wszystkim dla przypadków, w których równoważny poziom hałasu drogowego będzie przekraczał wartość dopuszczalną dla pory nocy. W przypadku stwierdzenia przekroczenia wartości dopuszczalnego poziomu hałasu wewnątrz pomieszczeń

mieszkalnych, należy zastosować środki zaradcze polegające np. na zastosowaniu stolarki okiennej o podwyższonym wskaźniku oceny izolacyjności akustycznej właściwej.

2. wykonania kompensacji przyrodniczej:

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami Natura 2000. Najbliżej położony obszar specjalnej ochrony ptaków „Zatoka Pucka” PLB 220005 znajduje się w odległości około 1,2 km na wschód od planowanego przedsięwzięcia. Planowany do przebudowy układ komunikacyjny objęty wnioskiem znajduje się w rejonie zurbanizowanym centralnej części miasta Gdynia.

Biorąc pod uwagę powyższą odległość, położenie inwestycji w terenie silnie przekształconym i zurbanizowanym, jej charakter i zakres, wyklucza się możliwość utraty lub fragmentacji siedlisk gatunków ptaków objętych ochroną w granicach OSO „Zatoka Pucka”. Nie ma podstaw do uznania za negatywny wpływ zamierzenia na obszar Natura 2000. Nie zachodzi więc konieczność wykonania kompensacji przyrodniczej.

Załącznikiem do niniejszej decyzji jest charakterystyka przedsięwzięcia.

UZASADNIENIE

Gmina Miasta Gdyni wystąpiła do Wojewody Pomorskiego z wnioskiem, znak UIP.MG/2008/1481 z dnia 10.10.2008r., o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn. „Przebudowa układu drogowego Węzła Św. Maksymiliana wraz z budową tunelu drogowego pod Drogą Gdyńską, torami SKM i PKP w Gdyni oraz przebudową odcinków ulic Partyzantów i Kopernika”.

Do podania wnioskodawca załączył:


1. informację o planowanym przedsięwzięciu,
2. kopię mapy ewidencyjnej obejmującą przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, wraz z terenem działek sąsiednich.

Stosownie do brzmienia art. 46a ust. 9 w związku z art. 382 ust.1 ustawy – Prawo ochrony środowiska organem właściwym do rozpoznania sprawy był Wojewoda Pomorski. Od dnia 15.11.2008r., na podstawie art. 144 pkt 9 w zw. z art. 153 ust. 1 pkt. 2) ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), właściwym w sprawie jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku.

Na podstawie przedstawionej we wniosku informacji, planowane przedsięwzięcie zostało zaliczone do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko może być wymagany zgodnie z § 3 ust.1 pkt 56 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 ze zm.), a tym samym jest przedsięwzięciem, o jakim mowa w art.51 ust.1 pkt 2 ustawy - Prawo ochrony środowiska.

Po uzupełnieniu wniosku, zawiadomieniem noszącym datę 04.11.2008r., Strony zostały poinformowane o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiotowej sprawie i możliwości zapoznania się z dokumentami oraz składania ewentualnych uwag i wniosków. Informacje o wniosku zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych *Ekoportal* (www.ekoportal.pl), prowadzonym na podstawie art. 19 ust. 6 ustawy Prawo ochrony środowiska, pod numerem 2009/A/0003. W trakcie prowadzenia postępowania nie wpłynęły uwagi od stron postępowania.

W toku postępowania tut. organ ustalił i zważył co następuje:

 **IBPBK** s.a. w Gdańsku
„Za zgodność kopii z oryginałem”
Kierownik zespołu architektury
mgr inż. arch. Sławomir Bryczkowski

Zgodnie z treścią art. 46 ust. 1, w brzmieniu ustalonym ustawą z dnia 18 maja 2005r. o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 113, poz. 954), realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko, określonego w art. 51 ust. 1 pkt 1 i 2 - jest dopuszczalna wyłącznie po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, zwanej „decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach”.

Wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem decyzji, o jakich mowa w art. 46 ust. 4 ustawy – Prawo ochrony środowiska, jak też przed dokonaniem zgłoszenia budowy lub wykonywania robót budowlanych oraz zgłoszenia zmiany sposobu użytkowania obiektu budowlanego lub jego części - na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane.

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie w centrum Gdyni integracyjnego łącznika drogowego tzw. Węzła Św. Maksymiliana z wykorzystaniem częściowo istniejącego układu drogowego. Nowy łącznik prowadzić będzie ruch drogowy w kierunku centrum miasta, Urzędu Miasta i do dzielnicy Redłowo, a także dalej w kierunku Gdańska. Poprzez połączenie z istniejącym łącznikiem u wylotu Al. Marszałka Piłsudskiego prowadzić będzie ruch drogowy w kierunku Szczecina, Helu oraz dzielnic miasta: Chylonii, Witomina, Małego Kacka, Karwin. W ramach przedsięwzięcia nastąpi przebudowa układu drogowego połączona z budową tunelu drogowego pod Droga Gdynią, torami PKP i SKM oraz przebudową odcinków ulic Partyzantów i Kopernika, a także wykonanie tunelu i ciągów dla pieszych oraz ścieżek rowerowych. Funkcjonowanie Węzła w obecnym stanie znacznie utrudnia komunikację w obrębie Śródmieścia Gdyni.

Za początek okresu planowania inwestycji polegającej na realizacji Węzła Integracyjnego „Wzgórze Św. Maksymiliana w Gdyni” należy przyjąć 1994 rok, gdy opracowano „Założenia do ogólnego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Gdyni” (zatwierdzone uchwałą Rady Miasta Gdyni z dnia 18 maja 1994 r.). W 1999 roku i następnych latach przyjęto kolejne dokumenty określające politykę przestrzenną miasta, podlegające konsultacjom społecznym, które przewidują rozwój Węzła Integracyjnego na Wzgórzu Św. Maksymiliana w Gdyni jako elementu podstawowego układu komunikacyjnego.

Realizacja planowanej rozbudowy jest zgodna z zapisami szeregu dokumentów obowiązujących na szczeblu regionalnym oraz lokalnym. Najważniejsze z nich to: „Regionalna strategia rozwoju transportu w województwie pomorskim na lata 2007-2020”, „Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego”, „Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013”, zaktualizowane „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdyni” z dnia 27 lutego 2008 r.

W procesie przygotowania przedmiotowej inwestycji poddano analizie następujące warianty przedsięwzięcia:

Wariant I – zakładający zapewnienie połączenia ciągu komunikacyjnego ul. Śląska – Droga Różowa (obecnie Droga Gdynią) z ul. Władysława IV dwoma jednokierunkowymi łącznikami pod torami PKP i SKM (prostopadłymi do torów) na południe i północ od przystanku SKM Wzgórze Św. Maksymiliana. Przewidywał on również przedłużenie ul. Śląskiej do ul. Kieleckiej oraz przesunięcie jezdni zachodniej ul. Władysława IV do jezdni wschodniej - rozwiązanie to zostało uznane przez specjalistów ds. Inżynierii drogowej za charakteryzujące się największą sprawnością komunikacyjną. Z ww. wariantu wyodrębnione zostały dwa podwarianty różniące się między sobą w zakresie sposobu rozwiązania skrzyżowania z ul. Władysława IV w ul. Śląską (jadąc od strony Sopotu i Gdańska w kierunku Rumi):

- poprzez przebudowę skrzyżowania ul. Władysława IV i Al. Marszałka Piłsudskiego – Wariant IA lub
- poprzez dostosowanie odcinka ul. Świętojańskiej i Al. Marszałka Piłsudskiego do poprowadzenia ww. ruchu lewoskrętnego - Wariant IB

Wariant II – zakładający poszerzenie istniejącego połączenia ul. Śląskiej z ul. Władysława IV poprzez budowę w bliskim sąsiedztwie istniejącego łącznika drugiej równoległej do istniejącej jezdni z wiaduktem pod torami PKP. Ul. Śląska miała być poprowadzona nad Al. Marszałka J. Piłsudskiego i włączona do Drogi Różowej (obecnie Droga Gdynią). W rejonie ul. Kieleckiej zaplanowano budowę węzła typu trąbka, w który można by włączyć ul. Poznańską.

Wariant III – zakładający przebicie ul. Śląskiej (Drogi Gdyńskiej) pod torami PKP i SKM oraz włączenie w ul. Władysława IV pod łagodniejszym kątem (ok. 45°). Było to rozwiązanie zapewniające płynne prowadzenie głównych relacji Gdańsk – Szczecin i odwrotnie, co wymagałoby budowy skrzyżowań o wszystkich relacjach tj.:

- ul. Śląska / Al. Marszałka Piłsudskiego,
- ul. Śląska / ul. Kielecka,
- Al. Marszałka Piłsudskiego / ul. Władysława IV

oraz estakady w ul. Władysława IV dla kierunku centrum Gdyni – Gdańsk. Pozostałe elementy pokrywały się z działaniami przewidzianymi w ramach Wariantu I.

Do dalszego opracowania i realizacji wybrano wariant I z uwzględnieniem korekt wynikających z uzgodnień, analiz ruchu oraz potrzeb komunikacyjnych, tj w wersji IA. Podstawowe założenia zakładają:

- a) budowę prostopadłego do torów PKP tunelu drogowego na południe do stacji SKM Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana z bezkolizyjnym przejściem pod jezdnią wschodnią Drogi Gdyńskiej z dodatkowym pasem wyłączenia ze wschodniej jezdni Drogi Gdyńskiej,
- b) wykorzystanie istniejącej Al. Piłsudskiego od strony ul. Władysława IV do ul. Śląskiej jako jednokierunkowej,
- c) budowę tunelu dla pieszych od stacji SKM do Placu Plymouth (pod ul. Władysława IV i ul. Świętojańską)
- d) przebudowę ul. Świętojańskiej, ul. Władysława IV oraz ul. Partyzantów i ul. Kopernika porządkując ruch drogowy, w tym rozdzielenie ruchu do centrum od dojazdów do zabudowy mieszkaniowej przy ul. Partyzantów, ul. Kopernika, ul. Bpa Dominika i innych ulic lokalnych. Korektę skrzyżowań ul. Władysława IV z Al. Piłsudskiego i ul. Świętojańską,
- e) budowę ścieżek rowerowych z dojazdem do przystanku SKM i chodników porządkujących ruch pieszy w tym dojście do tuneli dla pieszych pod torami PKP od Drogi Gdyńskiej do ul. Świętojańskiej (Plac Plymouth - Urząd Miasta Gdyni)
- f) uporządkowanie kanalizacji deszczowej w celu uniknięcia podtopienia Al. Piłsudskiego pod torami PKP, przebudowę pozostałego uzbrojenia podziemnego i budowę sygnalizacji świetlnej przystosowanej do programu sterowania ruchem - TRISTAR

W projekcie uporządkowano i rozdzieleno ruch pieszy i samochodowy, utworzono obszar pomiędzy torami PKP i ulicami Władysława IV / Świętojańską umożliwiając zagospodarowanie terenów w rejonie przystanku SKM pod zabudowę kubaturową.

Powyższe elementy zostały opisane jako wariant IA rekomendowany przez Inwestora do realizacji. Rozwiązanie to po zastosowaniu wszystkich wymaganych i zalecanych rozwiązań technicznych, minimalizujących negatywne oddziaływania środowiskowe, na etapie realizacji i funkcjonowania nie będzie powodowało negatywnych oddziaływań na stan środowiska, w tym na stan zdrowia i życia ludzi.

Podjęcie planowanego przedsięwzięcia w zakresie proponowanym w wariantie realizacyjnym, przy zachowaniu założeń określonych w „Raporcie ...”, powodować będzie daleko idące pozytywne skutki w stanie i w funkcjonowaniu układu drogowego. Wybór tego wariantu i jego realizacja doprowadzi do poprawy warunków technicznych i parametrów komunikacyjnych oraz bezpieczeństwa ruchu kierowców i niechronionych użytkowników ulic w tym rejonie, co w efekcie zmniejszy zagrożenie kolizjami i ewentualnymi skażeniami środowiska na skutek wypadków komunikacyjnych, a przyjęte rozwiązania technologiczno-techniczne pozwolą na skuteczną ochronę środowiska.

Dla przedstawionego wariantu przebiegu trasy projektowanego układu dróg, jako optymalnego zostały określone uwarunkowania środowiskowe w niniejszej decyzji. Pełną charakterystykę przedsięwzięcia przedstawia opis zawarty w załączniku do niniejszej decyzji.

W myśl art. 46 ust. 3 ustawy – Prawo ochrony środowiska wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wymaga przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, które dla tego samego przedsięwzięcia przeprowadza się jednokrotnie. Postępowanie to zgodnie z art. 48 ust.1 w/w ustawy przeprowadza organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W przedmiotowej sprawie Wojewoda Pomorski wystąpił o opinię w sprawie obowiązku sporządzenia raportu i jego zakres do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Gdyni, który postanowieniem z dnia 02.12.2008r. znak NS-4911/45/08 i z dnia 11.12.2008r. znak NS-4911/45/08 (sprostowanie), uznał za konieczne sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Postanowieniem z dnia 08.01.2009r. znak RDOŚ-22-WOO.6670/28-1/08/ER Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku w oparciu o w/w opinię nałożył obowiązek sporządzenia raportu oddziaływania na środowisko w pełnym zakresie, ze szczególnym uwzględnieniem wpływu przebudowy na ludzi mieszkających w sąsiedztwie, analizy wariantów trasy przebiegu planowanej inwestycji oraz możliwych konfliktów społecznych. Wobec postanowienia nie wniesiono zażalenia. Postanowienie stało się ostateczne. Zgodnie z art. 53 w/w ustawy POŚ prowadzone postępowanie wymagało udziału społeczeństwa.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, pismem z dnia 05.02.2009r. znak RDOŚ-22-WOO.6670/28-2/08/09/ER powiadomił Strony postępowania o złożeniu przez Inwestora raportu o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia, a obwieszczeniem z dnia 05.02.2009r., zgodnie z art.32 ustawy Prawo ochrony środowiska, podał do publicznej wiadomości informację o zamieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o wniosku i złożeniu raportu ooś w postępowaniu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, wskazując jednocześnie miejsce i 21-dniowy termin składania ewentualnych uwag i wniosków. Obwieszczenie umieszczono na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku oraz na tablicach ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku i Urzędu Miejskiego w Gdyni. W postępowaniu z udziałem społeczeństwa w określonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi czy wnioski.

Ocena oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia stanowiącego przedmiot wniosku została dokonana w oparciu o informacje o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko zawarte w złożonym raporcie. W ocenie tutejszego organu przedłożony raport oddziaływania na środowisko odpowiada treści art. 52 ustawy Prawo ochrony środowiska, a jego ustalenia są logiczne i przekonujące.

Na podstawie analiz przeprowadzonych w przedłożonym w sprawie raporcie ooś, określono oddziaływania i potencjalne zagrożenia środowiska związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia. Przeprowadzone analizy pozwoliły na zaproponowanie środków zapobiegawczych i minimalizujących potencjalne negatywne oddziaływania.

W toku przeprowadzonej procedury oceny oddziaływania na środowisko, uwzględniając materiał dowodowy zebrany w sprawie, tutejszy organ dla wybranego wariantu realizacji przedsięwzięcia ustalił co przedstawiono poniżej.

Planowana inwestycja zajmuje teren zróżnicowany pod względem funkcjonalnym. Po zachodniej stronie terenu kolejowego w rejonie Drogi Gdyńskiej praktycznie nie występuje funkcja mieszkaniowa. Dominuje tu funkcja komunikacyjna oraz usługowa. Po wschodniej stronie terenów kolejowych znajdują się budynki usługowe oraz mieszkaniowo-usługowe - na „wysepce” między ulicą Świętojańską, Władysława IV a Al. Piłsudskiego, a także wzdłuż Al. Zwycięstwa (od strony Zatoki Gdańskiej). Mieszkańcy bloków położonych przy Al. Zwycięstwa i budynków na „wysepce” są narażeni na ponadnormatywne oddziaływania hałasu drogowego i kolejowego. Przy ul. Partyzantów i Kopernika znajduje się zabudowa mieszkaniowa i usługowa. Mieszkańcy i pracownicy przebywający w wymienionych obiektach znajdują się pod wpływem oddziaływań komunikacyjnych z istniejącego w Śródmieściu Gdyni układu drogowego i kolejowego. Warunki bioklimatyczne tego rejonu są korzystne.

Węzeł Św. Maksymiliana w obecnym stanie nie jest zdolny obsłużyć rosnącego ruchu drogowego. Przy obecnym układzie dróg w tym rejonie tworzą się znacznej długości kolejki pojazdów (tzw. „korki”) poruszających się z niewielką prędkością, powodując istotne obciążenie środowiska poprzez wzmożoną emisję zanieczyszczeń komunikacyjnych i hałasu. Utrudniony dostęp drogowy do centrum - miejsc pracy i usług - oddziałuje negatywnie zarówno na rozwój Śródmieścia jak i pośrednio na rozwój całego miasta.

Teren inwestycji jest częściowo zlokalizowany w II strefie ochrony konserwatorskiej - to znaczy na obszarze ochrony konserwatorskiej historycznego rozplanowania zabudowy z dopuszczeniem pewnych przekształceń i uzupełnień. Są to tereny śródmiejskie nie wpisane do rejestru zabytków. W tej strefie znajdują się: ulica Władysława IV, tereny SKM na północ od Al. Piłsudskiego, tereny zlokalizowane na złączeniu ulic Świętojańskiej i Władysława IV, tereny na wschód od ul. Świętojańskiej potem od Al. Zwycięstwa. W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji występują także tereny zakwalifikowane do I strefy ochrony konserwatorskiej - obszary pełnej ochrony oraz restytucji zasobów. Do I strefy zaliczone są dwa obszary w rejonie inwestycji, pierwszy z nich to Zespół Urbanistyczny Śródmieścia Gdyni - wpisany na listę zabytków, a drugi to Domy Zakładu Ubezpieczeń Społecznych zajmujące kwartał pomiędzy ul. Świętojańską, Partyzantów, Bema i Kopernika - postulowany do wpisu do rejestru zabytków. Pierwszy z obszarów leży na północ od Al. Piłsudskiego i na wschód od ul. Świętojańskiej (teren Urzędu Miasta) drugi zaś obejmuje budynki przy skrzyżowaniu ul. Świętojańskiej z ul. M. Kopernika (na południe od ul. Kopernika). W sąsiedztwie inwestycji znajduje się kamienica przy ul. Świętojańskiej 122 - obiekt wpisany do rejestru zabytków nieruchomości pod nr A-1270. Aleja Piłsudskiego od skrzyżowania z ulicą Świętojańską w kierunku Zatoki Gdańskiej jest objęta ochroną jako ważna oś kompozycyjna miasta. Obiektem stanowiącym o wartości krajobrazu i symbolicznie miejsca jest także pomnik Ofiar Grudnia '70 znajdujący na się na przeciwko Urzędowi Miasta Gdynia oraz skwer Plymouth.

Na obszarze inwestycji występuje strefa ochrony archeologicznej. Na zachód od ulicy Władysława IV naprzeciwko stacji SKM Wzgórze Św. Maksymiliana znajduje się cmentarzysko płaskie pochodzące z wczesnej epoki żelaza.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia nie wpłynie na zmianę funkcji zagospodarowania przestrzennego ani na względy krajobrazowe. Inwestycja planowana jest na terenie zagospodarowanym przez człowieka, w związku z powyższym nie przyczyni się do utraty terenów dotychczas przez człowieka nieprzekształconych.

W trakcie realizacji bądź eksploatacji inwestycji nie będą wykorzystywane nieodnawialne lub ograniczone zasoby środowiska.

Analiza budowy geologicznej i warunków hydrogeologicznych w rejonie projektowanego obiektu wykazała, że warunki naturalnej ochrony użytkowej warstwy wodonośnej występującej na tym obszarze są wystarczające. Najpłycej położona czwartorzędowa warstwa wodonośna występuje 30 - 50 m pod powierzchnią terenu. Użytkowym jest poziom wodonośny piętra kredowego zalegający 150 m poniżej terenu i dobrze izolowany od wpływu zanieczyszczeń z powierzchni terenu lub z instalacji podziemnych. Inwestycja położona jest w granicach Głównego Zbiornika Wód Podziemnych Nr 111 - Subniecka Gdańska, wyznaczonego w utworach kredowych. Ze względu na wystarczającą izolację od powierzchni terenu, zapobieganie zanieczyszczeniu zasobów zbiornika nie wymaga utworzenia strefy ochronnej.

W bezpośrednim sąsiedztwie ani na terenie inwestycji nie występują wody powierzchniowe. Wody opadowe z utwardzonych powierzchni komunikacyjnych odprowadzane są do kanalizacji burzowej i uchodzą do wód Zatoki Gdańskiej.

Proponowane zasady ochrony wód - zbieranie wód opadowych, ich podczyszczanie przed odprowadzeniem do odbiornika - sieci kanalizacji deszczowej, rokuja skuteczne zabezpieczenie przed zanieczyszczeniem zasobów wód podziemnych i powierzchniowych.

Stan czystości powietrza atmosferycznego w rejonie planowanego przedsięwzięcia kształtują zanieczyszczenia komunikacyjne, zależne od natężenia ruchu oraz zanieczyszczenia pyłowe i gazowe transportowane w masach powietrza z otaczających terenów miejskich, w tym komunikacyjnych.

Uchwałą Nr XXIV/567/08 Rady Miasta Gdyni z dnia 22 października 2008 r. przyjęto „Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Gdyni”. Bazując na mapie wrażliwości hałasowej dla Gdyni określono obszary miasta objęte programem działań naprawczych ze względu na wysoki poziom przekroczenia norm hałasu drogowego lub kolejowego, lotniczego i przemysłowego. Wyznaczono 6 terenów objętych ochroną przed hałasem drogowym: Dęptowo, Chwarzno, Dąbrowa, Wielki Kack, Orłowo, Witomino.

Ze względu na wysoki stopień przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu kolejowego wyznaczono 6 obszarów objętych ochroną: Orłowo, Śródmieście, Grabówek, Chylonia, Głogowa oraz rejon inwestycji będącej przedmiotem niniejszego postępowania – Wzgórze Św. Maksymiliana. Obszar przekroczeń Wzgórze Św. Maksymiliana obejmuje zabudowę mieszkaniową zlokalizowaną w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych oraz budynki położone wzdłuż Al. Zwycięstwa. Przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu kolejowego na fasadach budynków przy Al. Zwycięstwa znajdujących się najbliżej torów sięgają 10 dB. W wyniku analizy wpływu modernizacji linii kolejowej E65 na terenie Gdyni, dokonano obliczeń emitowanego hałasu po zakończeniu prac i stwierdzono, że nie będzie dalszych przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. Prace modernizacyjne na terenie kolejowym przewidują budowę ekranu akustycznego od zachodniej strony Al. Zwycięstwa. Planowany ekran akustyczny będzie przebiegał po wschodniej stronie torowiska na odcinku od połowy odległości między ul. Partyzantów a ul. Kopernika do wysokości ul. Redłowskiej. Zakończenie prac modernizacyjnych linii kolejowej E65 planowane jest na rok 2015.

Oddziaływanie negatywne na środowisko występować będzie na etapie budowy przedmiotowej inwestycji i związane będzie z emisją hałasu i pyłu z maszyn budowlanych i środków transportu wykorzystywanych w trakcie budowy. Będzie miało charakter czasowy. Po zakończeniu przebudowy i zmianie przebiegu głównych dróg na węźle zostaną uwolnione tereny pod nowe inwestycje na terenach sąsiadujących bezpośrednio z węzłem. Funkcjonowanie węzła komunikacyjnego nie wpłynie degradująco na obecny stan powierzchni ziemi i glebę, a sąsiadujące z drogą tereny zostaną pokryte nasadzeniami nowych drzew i krzewów oraz powierzchniami zieleni niskiej.

Przedstawiona w raporcie oś analiza wykazała, że nowe rozwiązanie drogowe mające na celu usprawnienie funkcjonowania układu komunikacyjnego na omawianym terenie, poprzez zwiększenie przepustowości oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu, wpłynie na obniżenie jednostkowych emisji węglowodorów, tlenków węgla, azotu i siarki z poruszających się pojazdów.

Po zrealizowaniu inwestycji lokalnie nastąpi wzrost natężenia ruchu pojazdów, którego następstwem nie będzie proporcjonalny przyrost emisji zanieczyszczeń motoryzacyjnych, ponieważ nastąpi zwiększenie płynności ruchu. Dodatkowym czynnikiem jest tendencja do ograniczenia zawartości siarki w paliwach oraz wprowadzanie nowych rozwiązań konstrukcyjnych silników wpływające na zmniejszenie emisji toksycznych związków w spalinach. W efekcie czego nawet przy wzroście natężenia ruchu kołowego będzie możliwa poprawa warunków aerosanitarnych w obszarze projektowanej inwestycji.

Z akustycznego punktu widzenia hałas emitowany z przebudowanego układu komunikacyjnego docierający do istniejącej zabudowy będzie podobny lub nieznacznie większy od obserwowanego obecnie. Należy podkreślić, że będzie to hałas emitowany głównie w okresach szczytów komunikacyjnych. Przebudowany układ drogowy będzie miał nową równą nawierzchnię, co znacznie ograniczy generowanie hałasu i drgań. Hałas zewnętrzny drogowy przenikający do pomieszczeń mieszkalnych położonych w budynkach na kondygnacjach najbardziej narażonych na hałas nie może przekroczyć wartości dopuszczalnych określonych w PN-87/B-02151/02: *Akustyka Budowlana. Ochrona przed hałasem pomieszczeń w budynkach. Dopuszczalne wartości poziomu dźwięku w pomieszczeniach. Dla osiągnięcia wymaganych wskaźników mają być zaprojektowane skuteczne izolacje akustyczne.*

Oddziaływanie inwestycji w trakcie eksploatacji wymaga przeprowadzenia analizy porealizacyjnej, aby wyniki analiz teoretycznych skorygować ze stanem faktycznym.

Uzyskane wyniki analizy potencjalnych zagrożeń środowiska nie wymagają wyznaczenia obszaru ograniczonego użytkowania dla projektowanej inwestycji.

Ze względu na odległość od granic Polski, charakter inwestycji i zawężenie jej oddziaływania tylko i wyłącznie do miejsca realizacji, przedsięwzięcie nie będzie źródłem transgranicznego oddziaływania na środowisko, pochodzącego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie miało negatywnego wpływu na siedliska przyrodnicze oraz gatunki roślin i zwierząt podlegających ochronie na obszarach Natura 2000, ani inne tereny ochrony przyrodniczej, bądź o wysokich walorach krajobrazowych i kulturowych podlegające ochronie na podstawie ustawy z 16 kwietnia 2004 o ochronie przyrody.

Najbliżej położonym obszarem chronionym w ramach sieci Natura 2000 od planowanej inwestycji jest PLB220005 Zatoka Pucka oddalony o ok. 1,2 km na wschód od planowanego przedsięwzięcia. Biorąc pod uwagę chronione gatunki roślin, zwierząt i siedlisk oraz możliwe zagrożenia dla ochrony powyższych obszarów ocenia się, że inwestycja nie spowoduje zaburzeń w Naturze 2000, żaden z obszarów nie zostanie zlikwidowany, ograniczony, nie zidentyfikowano żadnego wpływu na korytarze pomiędzy obszarami NATURA 2000. W konsekwencji, mając łącznie na uwadze odległość przedsięwzięcia od ww. obszarów oraz rodzaj i cechy przedmiotu ochrony na tych obszarach, przedsięwzięcie nie wymaga procedury oceny oddziaływania na obszar Natura 2000.

Na terenie objętym przedsięwzięciem obowiązują miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego:

- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic Wileńskiej i Kieleckiej w Gdyni, zatwierdzony Uchwałą Nr IX/184/03 Rady Miasta Gdyni z dnia 25 czerwca 2003 r. (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego z dnia 19 września 2003 r., Nr 109, poz. 1972). Nr planu 1001, obejmuje tereny inwestycji po zachodniej stronie torów kolejowych;
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Wzgórze Św. Maksymiliana w Gdyni, rejon Skweru Plymouth, zatwierdzony Uchwałą XVIII/431/08 Rady Miasta Gdyni z dnia 26 marca 2008 r., (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego z dnia 18 czerwca 2008 r., Nr 54, poz. 1517). Nr planu 1301, obejmuje tereny położone na południe od Al. Piłsudskiego i na wschód od ul. Świętojańskiej.

Planowane przedsięwzięcie jest zgodne z ustaleniami w/w planów. Obszar inwestycji jest tylko częściowo pokryty miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Dla części terenów pozostałego obszaru planowanej inwestycji podjęto uchwały o przystąpieniu do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, dla reszty terenów takich uchwał nie podjęto.

Rada Miasta Gdyni podjęła następujące uchwały o przystąpieniu do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla terenu, na którym planowane jest podjęcie przedmiotowej inwestycji:

- uchwała Nr XVII/403/08 Rady Miasta Gdyni z dnia 27 lutego 2008 r. w sprawie przystąpienia do sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnic Kamienna Góra i Śródmieście w Gdyni, rejon ulic Słowackiego, Krasickiego i Al. Marszałka Piłsudskiego; (49,94 ha). Przeznaczenie terenu: zgodnie z ustaleniami „Studium...” dla obszaru objętego planem przewiduje się strefę funkcjonalną śródmiejską, w granicach której przewiduje się centrum miasta, tereny wielofunkcyjne oraz główne przestrzenie publiczne. Ponadto „Studium...” przewiduje w zakresie struktury funkcjonalnej: tereny usług komercyjnych z dopuszczeniem obiektów handlowych o pow. sprzedaży powyżej 2000 m², tereny usług publicznych (usługi administracji, usługi nauki, usługi oświaty), tereny o przewadze zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Zachodnia część obszaru planu objęta jest granicami obszaru wpisanego do rejestru zabytków.
- uchwała Nr XIII/310/07 z dnia 24 października 2007 r. Rady Miasta Gdyni w sprawie przystąpienia do sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnic Śródmieście i Wzgórze Św. Maksymiliana, rejon ulic Władysława IV, 10 Lutego i Świętojańskiej; (45,28 ha). Przeznaczenie terenu: dla obszaru objętego planem „Studium...” przewiduje: restrukturyzację dostosowawczą mieszkalnictwa do śródmiejskiego charakteru obszaru, szczególną strefę aktywności publicznej, tereny koncentracji usług śródmiejskich (z wyjątkiem zachodnich fragmentów planu wzdłuż linii kolejowej), tereny ekspansji usług centralnych (fragment planu wzdłuż linii kolejowej), pełną ochronę konserwatorską (strefa „A”) obszar do bezwzględnego zachowania i rewitalizacji (północna część obszaru wraz z ul. Świętojańską), pośrednią ochronę konserwatorską (strefa „B”) w zakresie utrzymania rozplanowania zasadniczych elementów istniejącej substancji o wartościach kulturowych (część obszaru zawarta między ul. Świętojańską, Władysława IV, Batorego i 3 Maja), obszary ścisłej ochrony i restytucji zasobów (północna część obszaru oraz pas wzdłuż ul. Świętojańskiej).

obszary pełnej ochrony elementów najcenniejszych z dopuszczeniem przekształceń i uzupełnień (plac przed dworcem Szybkiej Kolei Miejskiej oraz część obszaru wzdłuż ul. Władysława IV, zawarta między ul. Batorego i Al. Marszałka J. Piłsudskiego).

- uchwała Nr XXII/535/08 z dnia 27 sierpnia 2008 r. w sprawie przystąpienia do sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Działki Leśne, rejon ul. Kieleckiej i Drogi Gdyńskiej; (29,99 ha). Uchwałą objęto teren, na którym obowiązuje obecnie miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic Wileńskiej i Kieleckiej w Gdyni.

Obowiązki określone w punkcie II decyzji nałożono na podstawie art. 56 ust. 4 ustawy Prawo ochrony środowiska. Obowiązki te wynikają z zaleceń sporządzonego raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Obowiązki te nałożono ze względu na konieczność stwierdzenia rzeczywistego oddziaływania inwestycji na środowisko na etapie funkcjonowania oraz monitorowania wszelkich zmian związanych ze stanem i jakością wód opadowych wprowadzanych do urządzeń kanalizacyjnych miasta.

Analizowane oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko, przy zastosowaniu przedstawionych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, nie wykazało nadmiernie negatywnego wpływu na otoczenie, przy równoczesnym umożliwieniu osiągnięcia znacznego polepszenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Drogi projektowanego układu wykonane będą w nowoczesnej technologii, ograniczającej zagrożenia dla środowiska.

Zgodnie z art. 48 ust.2 ustawy – Prawo ochrony środowiska decyzję wydano po uzgodnieniu z Państwowym Powiatowym Inspektorem Sanitarnym w Gdyni – postanowienie z dnia 30.03.2009r. znak NS-4912/6/09. Organ inspekcji sanitarnej nałożył dla planowanego przedsięwzięcia uwarunkowania, które zostały uwzględnione w niniejszej decyzji, nie wnosząc równocześnie zastrzeżeń, co do lokalizacji, technologii realizacji i użytkowania planowanego przedsięwzięcia.

W tym stanie należało orzec jak na wstępie. Informacja o niniejszej decyzji podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych.

POUCZENIE

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 46 ust. 4b ustawy – Prawo ochrony środowiska; wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Termin ten może ulec wydłużeniu o dwa lata, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stosuje się odpowiednio przepisy o wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Od niniejszej decyzji służy stronie prawo wniesienia odwołania do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku w terminie 14 dni od daty jej otrzymania, zgodnie z art. 127 i 129 kpa.


Na podstawie art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16.11.2006r. o opłacie skarbowej (Dz.U. Nr 225 poz. 1635 ze zm.) niniejsza decyzja podlega zwolnieniu z opłaty skarbowej.

Załącznik: Charakterystyka przedsięwzięcia



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku

Hanna Dzikowska

 **IBPSK** s.a. w Gdańsku
„Za zgodność kopii z oryginałem”
Kierownik zespołu architektury
mgr inż. arch. Sławomir Bryczkowski

Otrzymują:

1. Gmina Miasta Gdynia, Al. Marszałka Piłsudskiego 52/54, 81-382 Gdynia
- ② Prezydent Miasta Gdyni – Starosta Grodzki, Al. Marszałka Piłsudskiego 52/54, 81-382 Gdynia
3. Polskie Koleje Państwowe S.A. w Warszawie, ul. Dyrekcyjna 2-4, 80-958 Gdańsk
4. INVEST KOMFORT S.A., Plac Kaszubski 15/3, 81-350 Gdynia
5. a/a – 9104/9664



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W GDAŃSKU**

ZAŁĄCZNIK

Do decyzji nr RDOŚ-22-WOO.6670/28-5/08/09/ER
(zgodnie z wymogiem, art. 56 ust.3 ustawy z dn. 27 kwietnia 2001
Prawo Ochrony Środowiska)

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa układu drogowego Węzła Św. Maksymiliana wraz z budową tunelu drogowego pod Droga Gdynią, torami SKM i PKP w Gdyni oraz przebudową odcinków ulic Partyzantów i Kopernika”.

Planowane przedsięwzięcie położone jest na terenie zurbanizowanym, w śródmieściu Gdyni w rejonie ograniczonym od strony północnej - Al. Marszałka Piłsudskiego, od strony wschodniej – ul. Władysława IV, ul. Świętojańska i ul. Partyzantów, od strony południowej Al. Zwycięstwa, od strony zachodniej Droga Gdynią.

Inwestycja zlokalizowana jest na następujących działkach:

1) 422, 423, 424, 425, 441, 442, 658/418, 66/420, 660/421, 662/421, 665/420, 670/419 (KM GD 56),

2) 103, 108, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 146, 147, 148, 166, 196, 268, 413/145, 414/145, 520/145, 521/145, 530/109, 532/112, 536/70, 538/71, 542/70, 578/69, 636/130, 664/145, 704/70, 706/107, 707/70, 746/179, 752/171, 753/171, 755/170, 790/114, 792/139, 794/141, 796/142, 798/143, 799/143, 800/144, 801/144, 803/150, 807/155, 808/140, 833/158, 834/158, 1226/172, 1275/170, 1276/170, 1292/164, 1299/169, 1300/169, 1301/169, 1304/180, 1305/180, 1308/193, 1397/194, 1400/194, 1426/159, 1430/172, 1518/102, 1519/102 (KM GD 58),

3) 2, 10, 17, 20, 21, 22, 23, 24, 29, 30, 31, 32, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 47, 63, 65, 66, 71, 73, 74, 75, 78, 83, 84, 85, 92, 93, 95, 96, 97, 216, 299/129, 368/42, 388/19, 389/19, 390/19, 393/209, 394/209, 453/77, 455/76, 456/76, 458/72, 461/81, 464/80, 465/79, 525/70, 546/1, 549/5, 552/6, 555/7, 569/87, 651/228, 674/70, 699/55, 700/55, 702/51, 703/50, 704/48, 705/48, 706/234, 707/234, 715/45, 738/9, 754/94, 755/94, 771/9, 795/234, 812/60, 819/94; 821/94; 822/94 (KM GD 59).

Inwestycja przebiega częściowo na terenie zamkniętym, tj. na działkach nr 162, 1298/160 (KM GD 58) oraz 14, 15, 18, 372/228, 775/13, 807/13, 808/13 (KM GD 59).

Obecnie dominują tu elementy:

- infrastruktury drogowej i kolejowej:

- ulice i aleje: Zwycięstwa, Władysława IV, Świętojańska, Piłsudskiego, Partyzantów, Kopernika, Śląska, Kielecka i Droga Gdynią,

- na kierunku północ-południe przebiega szlak kolejowy relacji Gdynia – Warszawa oraz Szybka Kolej Miejska,

- zabudowa mieszkaniowa i usługowa przy wyżej wymienionych ulicach i alejach oraz zieleni miejska.

Dotychczasowy sposób wykorzystania terenu i jego zagospodarowania jest w większości identyczny z planowanym po przebudowie tzn. komunikacja. Planowana inwestycja ma na celu poprawę warunków oraz bezpieczeństwa ruchu kierowców i niechronionych użytkowników ulic.

Przebudowa układu komunikacyjnego obejmuje:

- budowę i przebudowę ulic:
 - Świętojańskiej - zmiana wylotu na odcinku od ul. Władysława IV do ul. Partyzantów, przebudowa na odcinku około 70 m,
 - Władysława IV - zmianę trasy przebiegu na odcinku od Al. Zwycięstwa do Al. Marszałka J. Piłsudskiego (odcinek około 580 m), budowę prawoskrętu na Al. Marszałka J. Piłsudskiego,
 - Al. Zwycięstwa - w celu połączenia z nowym przebiegiem jezdni ul. Władysława IV,
 - Partyzantów - przebudowa na odcinku około 25 m,
 - Kopernika - przebudowa na odcinku około 15 m,
 - Śląskiej - poszerzenie o jeden pas ruchu,
 - Drogi Gdyńskiej - poszerzenie zachodniej jezdni o dwa pasy dla lewoskrętu - łącznica zjazdowa, budowa łącznicy zjazdowej ze wschodniej jezdni, przebudowa włączenia wjazdu z centrum handlowego w jezdnię wschodnią,
 - przebudowa skrzyżowań:
 - ul. Śląskiej z Al. Marszałka J. Piłsudskiego dla wprowadzenia jednokierunkowego ruchu na odcinku Alei pomiędzy ul. Władysława IV a ul. Śląską,
 - ul. Śląskiej i Drogi Gdyńskiej z ul. Kielecką,
- budowę tunelu (wiaduktu) drogowego pod torami kolejowymi PKP/SKM (linii 201, 202 i 250) wraz z murem oporowym i infrastrukturą techniczną,
- budowę wiaduktu drogowego (klasy A) wzdłuż wschodniej jezdni Drogi Gdyńskiej,
- budowę tunelu dla pieszych pod ulicą Władysława IV i ul. Świętojańską na odcinku od przystanku SKM Wzgórze Św. Maksymiliana do Skweru Plymouth,
- budowę kładki pieszo-rowerowej o długości około 20 m nad projektowanym wyjazdem z tunelu drogowego wzdłuż ul. Władysława IV,
- budowę ścieżek rowerowych,
- budowę murów oporowych,
- budowę zatok postojowych dla komunikacji zbiorowej przy ul. Władysława IV, Al. Zwycięstwa i ul. Śląskiej,
- budowę pochylni dla osób niepełnosprawnych,
- budowę i przebudowę infrastruktury technicznej (sieci kanalizacji sanitarnej, deszczowej, wodociągowej, gazowej, kabli telekomunikacyjnych i energetycznych, oświetlenia, sygnalizacji ulicznej i trakcji trolejbusowej).

Powierzchnia objęta przedsięwzięciem to około 53 200 m² terenu. W tym:

- jezdnie - około 24 000 m²,
- ścieżki rowerowe - około 2 300 m²,
- chodniki - około 10 000 m²,
- zjazdy i wjazdy z kostki betonowej - około 520 m²,
- zatoki postojowe - około 800 m²,
- zatoki autobusowe - około 1 300 m²,
- wyspy dzielące - 80 m²,
- tunel (wiadukt) drogowy pod torami PKP - około 700 m²,
- wiadukt drogowy w ciągu ul. Gdyńskiej - około 230 m²,
- kładka pieszo-rowerowa - około 180 m²,
- tunel dla pieszych wraz z pochylniami - 2 100 m².

Założenia techniczne

Al. Marszałka J. Piłsudskiego - przekrój uliczny:

- klasa drogi - Z 1/4 odcinek od ul. Świętojańskiej do ul. Władysława IV oraz - Z 1/3 odcinek od ul. Władysława IV do ul. Śląskiej,
- prędkość projektowa $V_p = 50$ km/h,
- szerokość pasa ruchu - dostosowano do szerokości istniejących pasów: 3,25 m i 3,15 m,
- szerokość ścieżki rowerowej dwukierunkowej - 2 m,
- szerokość pasa rozdzielającego chodnik od ścieżki rowerowej - minimum 0,3 m,
- szerokość chodnika - minimum 2 m,

- szerokość pasa zieleni pomiędzy jezdnią i chodnikiem - 0 + 3 m.

Ul. Władysława IV i Al. Zwycięstwa - przekrój uliczny:

- klasa drogi - G 2/2,
- prędkość projektowa $V_p = 50$ km/h,
- prędkość miarodajna ($V_m = V_p + 10$ km/h): $V_m = 60$ km/h,
- szerokość pasa ruchu - 3,25 + 3,5 m,
- szerokość pasa ruchu dla lewoskrętu (pasy pojedyncze i podwójne) - 3,25 + 3,5 m,
- długość pasa dla lewoskrętu - 130 + 180 m,
- odcinek zmiany pasa - 15 m,
- szerokość pasa ruchu dla prawoskrętu - 3,25 m,
- długość pasa dla prawoskrętu - 60 m,
- odcinek zmiany pasa - 20 m,
- długość zatok autobusowych (wielostanowiskowych) - $n \times 20$ m (krawężń peronu w linii prostej),
- szerokość zatok autobusowych - 3 m,
- szerokość wyspy oddzielającej przystanek - 1 m (lokalizacja przystanku na zewnętrznym łuku w planie),
- szerokość peronu - 3 m,
- szerokość pasów dzielących - 3 m + 10 m,
- szerokość ścieżki rowerowej dwukierunkowej - 2 m,
- szerokość pasa rozdzielającego chodnik od ścieżki rowerowej - 0,2 + 1 m,
- szerokość chodnika - 2 + 4 m,
- szerokość pasa zieleni pomiędzy jezdnią i chodnikiem - 0 + 3 m.

Ul. Świętojańska - przekrój uliczny:

- klasa drogi - Z - 1/3 i 1/4,
- prędkość projektowa - $V_p = 50$ km/h,
- szerokość pasa ruchu - 3,5 m + poszerzenie na łuku na wlocie do ul. Władysława IV i na skrzyżowaniu z Al. Marszałka J. Piłsudskiego; 3,5 m - cztery pasy ruchu z wydzieleniem poszczególnych pasów z jezdni dla ruchu: na wprost; w lewo; w prawo oraz pas dla ruchu przeciwnego z dostępem tylko dla pojazdów komunikacji zbiorowej,
- szerokość ścieżki rowerowej dwukierunkowej - 2 m,
- szerokość pasa rozdzielającego chodnik od ścieżki rowerowej - minimum 0,3 m,
- szerokość chodnika - 2 + 4 m.

Ul. Partyzantów - przekrój uliczny:

- klasa drogi - L - 1/2,
- prędkość projektowa - $V_p = 30$ km/h,
- szerokość pasa ruchu - 4 m oraz dostosowano do stanu istniejącego oraz rozwiązania,
- szerokość chodnika - 2 + 3,7 m,
- szerokość pasa zieleni pomiędzy jezdnią i chodnikiem - 2 m.

Ul. Kopernika - przekrój uliczny:

- klasa drogi - L 1/2,
- prędkość projektowa $V_p = 30$ km/h,
- szerokość pasa ruchu - 2,5 m oraz dostosowano do stanu istniejącego - 3,8 m,
- szerokość chodnika - minimalnie 1,5 m (na całej szerokości pomiędzy ścieżką rowerową a ścianą zabudowy).

Droga Gdyńska - przekrój uliczny:

- klasa drogi - G 2/2,
- prędkość projektowa - $V_p = 50$ km/h (60 km/h),
- prędkość miarodajna ($V_m = V_p + 10$ km/h) - $V_p = 60$ km/h (70 km/h),
- szerokość istniejącego pasa ruchu - 3 + 3,5 m,
- szerokość projektowanych pasów ruchu dla lewoskrętu - 3,25 + 3,5 m,
- długość pasa dla lewoskrętu pojedynczego/podwójnego - 190 m / 150 m,
- odcinek zmiany pasa - 30 m,
- szerokość istniejącego pasa ruchu dla prawoskrętu - 3 m,

- długość stanowiska postojowego autobusu - 2 x 20 m,
- szerokość stanowiska postojowego autobusu - 3 m (jak pas dla prawoskrętu),
- szerokość peronu - 3 m,
- szerokość pasów dzielących - 1,7 m + 8,25 m (nie przewiduje się przejść dla pieszych),
- szerokość chodnika (przebieg niezwiązany z ulicą) - 1,5 + 3,5 m.

Łącznice - przekrój uliczny:

- łącznica zjazdowa z jezdni wschodniej Drogi Gdyńskiej:
 - jednopasowa jednokierunkowa - P 1,
 - prędkość projektowa $V_p = 30$ km/h,
 - szerokość łącznicy - 5 m,
 - poszerzenie łącznicy na łuku - R25 m do 7 m,
- łącznica zjazdowa z jezdni zachodniej Drogi Gdyńskiej:
 - dwupasowa jednokierunkowa - P 2,
 - prędkość projektowa - $V_p = 30$ km/h,
 - szerokość łącznicy - 7 m,
 - łuki poziome - 40 m,
 - poszerzenie łącznicy na łuku - R40m do 8,75 m,
 - wyłączenie z jezdni Drogi Gdyńskiej - z dwóch pasów dla lewoskrętu,
- tunel - łącznik pod wiadukтами do włączenia Drogi Gdyńskiej w ul. Władysława IV - przekrój uliczny:
 - trzypasowy jednokierunkowy - P 2,
 - prędkość projektowa - $V_p = 30$ km/h,
 - szerokość łącznicy - 10,5 m,
 - poszerzenie łącznicy na łuku - R25m do 9,8 m; 9,6m.

Uwaga: Jeśli chodzi o wiadukt drogowy w ciągu Drogi Gdyńskiej to na obiekcie są 2 -3 pasy ruchu po 3,5 m, a pod obiektem 2 pasy w łuku o szerokości łącznej jezdni 8,75 m. Jeśli chodzi o tunele (wiadukty) kolejowe to przekrój jest trzypasowy 3 x 3,5 m.

Konstrukcje i obiekty inżynierskie:

a) **tunel (wiadukt) kolejowy w rejonie przystanku SKM Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana**
Pod torami kolejowymi po południowej stronie przystanku SKM powstanie tunel - biegnący prostopadle do torów łącznik drogowy z jednostronnym chodnikiem, pomiędzy ul. Władysława IV a Drogą Gdyńską. Będzie on biegł pod wiaduktem kolejowym równolegle do wiaduktu drogowego. Wiadukt będzie zlokalizowany na terenie kolejowym w km 19,239 linii nr 250 (SKM Gdańsk - Wejherowo), w km 19,267 linii nr 202 (Gdańsk - Stargard Szczeciński) oraz w km 202,62 toru nr 101 i 202,71 toru nr 102 linii nr 201 (Nowa Wieś Wielka - Gdynia Port Centralny). STAN ISTNIEJĄCY: Nad planowanym łącznikiem - w miejscu projektowanego wiaduktu znajduje się 6 torów kolejowych położonych na nasypie:

- 2 tory zelektryfikowane linii nr 250 SKM Gdańsk - Wejherowo (tor nr 501 i 502),
- 2 tory zelektryfikowane linii nr 202 Gdańsk - Stargard Szczeciński,
- 2 tory nieelektryfikowane linii nr 201 Nowa Wieś Wielka - Gdynia Port Centralny (tor nr 101 i 102).

Warunki gruntowe dla realizacji inwestycji są dobre. W poziomie posadowienia występują piaski średnie i drobne średniozagęszczone. Powyżej piaski drobne i średnie luźne oraz nasyp kolejowy. Woda gruntowa występuje kilka metrów poniżej poziomu posadowienia fundamentów. DOCELOWY UKŁAD TOROWY: Po wykonaniu wiaduktu tory na obiekcie i dojazdach zostaną odbudowane. Prace regulacyjne i stabilizacyjne odbędą się na długości po 100 m dla każdego toru. Docelowy układ torowy przewiduje pozostawienie 6 istniejących torów oraz budowę dodatkowego toru Kolei Metropolitalnej, usytuowanego po prawej stronie toru nr 501 SKM w odległości osiowej 6 m. Przebieg istniejących torów może ulec minimalnym zmianom w planie i profilu, wynikającym z docelowej regulacji torów.

PRZĘSŁA WIADUKTU: Będzie to wiadukt jednoprzęsłowy o konstrukcji stalowej. Na zewnętrznych krawędziach przęseł wielodźwigarowych przewidziano wydzielone kanały kablone. Podpory wiaduktu będą masywne żelbetowe, a ściany przyczółków zostaną

przedłużone ścianami oporowymi o konstrukcji żelbetowej. Wzdłuż krawędzi przęsła będą usytuowane chodniki służbowe.

PRZYCZÓŁKI: Zaprojektowano dwa przyczółki pod istniejącymi torami kolejowymi oraz pod docelowym torem Kolei Metropolitalnej. Będą to masywne przyczółki żelbetowe posadowione bezpośrednio na gruncie. Kształt ścian będzie dostosowany do linii krawężnika jezdni pod obiektem.

ODWODNIENIE: Przewidziano odwodnienie obiektu skąd odprowadzenie będzie prowadziło do kanalizacji deszczowej.

ORGANIZACJA RUCHU KOLEJOWEGO PODCZAS ROBÓT: Budowa wiaduktu będzie prowadzona w trzech etapach przy czynnym ruchu kolejowym na linii nr 250 i 202, a ruch na linii nr 201 będzie prowadzony przemiennie po jednym torze. Maksymalna dopuszczalna prędkość jazdy pociągów w tym czasie będzie wynosiła 30 km/godz.

LIKWIDACJA KOLIZJI: Niezbędna będzie przebudowa kolejowej sieci trakcyjnej – ogólna długość przebudowywanej sieci wraz z regulacją wynosi około 4,5 tkm. Kolejne kolizje wymagające likwidacji dotyczą: urządzeń i instalacji sterowania ruchem kolejowym (srk), kabli teletechnicznych, usunięcia kolizji z istniejącą siecią energetyczną - linią kablową średniego napięcia SN-PKP ENERGETYKA w rejonie przystanku SKM Wzgórze Św. Maksymiliana w Gdyni.

b) wiadukt drogowy

W ciągu wschodniej jezdni Drogi Gdyńskiej powstanie wiadukt drogowy nad planowanym łącznikiem pomiędzy Drogą Gdyńską (jezdnią zachodnią) oraz ul. Władysława IV.

Wiadukt przewidziano na obciążenia klasy A co oznacza, że po wiadukcie będą mogły poruszać się pojazdy o masie 500 kN (50 ton) bez ograniczeń. Układ statyczny wiaduktu będzie stanowić rama żelbetowa jednoprzęsłowa. Ogólne gabaryty wiaduktu:

- długość całkowita (po osi Drogi Gdyńskiej) - 18,44 m,
- szerokość całkowita obiektu (po zewn. krawędziach belek) - 13,6 m,
- szerokość jezdni na obiekcie - $3 \times 3,5 = 10,5$ m,
- spadek poprzeczny jednostronny - 2%,
- spadek podłużny, jednostronny w kierunku ul. Śląskiej - 1%.

Pod obiektem będzie biegła droga o szerokości 8,75 m oraz ciąg pieszy – rewizyjny o szerokości 1 m. Poprowadzona będzie tamtędy również trakcja trolejbusowa.

Wysokość skrajni drogowej pod obiektem zaprojektowano na 4,9 m, a jego przekrój poprzeczny oraz elementy wyposażenia dostosowano do istniejącego przekroju Drogi Gdyńskiej. Podpory obiektu stanowiły będą żelbetowe ściany o grubości 120 cm, natomiast płytę górną o grubości 80 cm zaprojektowano w spadku dostosowanym do niwelety drogi.

W rejonie przyczółków nawierzchnie zostaną wzmocnione geowłókniną na bazie włókna szklanego, odpornego na wysoką temperaturę masy bitumicznej, zatopioną w warstwie wiążącej i ścieralnej nawierzchni.

Na krawędzi wiaduktu od strony zachodniej zainstalowane zostaną stalowe barieroporcze, a przy krawędzi jezdni od strony toru kolejowego bariera energochłonna.

Ponadto przewidziano balustrady stalowe z pochwytem, które zostaną połączone z istniejącymi obecnie balustradami w ciągu Drogi Gdyńskiej.

Wody opadowe z obiektu i drogi odprowadzane będą powierzchniowo poza obiekt do wpustów drogowych. Woda przenikająca przez nawierzchnię do izolacji płyty wiaduktu, będzie zbierana przez dren podłużny i odprowadzana poza obiekt.

Do ścian obiektu zostaną przytwierdzone elementy mocujące trakcji trolejbusowej.

Ponadto od strony toru PKP, pod wspornikiem płyty zaprojektowano podwieszone rurki PCV za pomocą typowego systemu podwieszeń, do przeprowadzenia kabla zasilającego latarnie oświetleniowe, które następnie zostaną przeprowadzone przez ściany podpór.

Nad trakcją trolejbusową zaprojektowano osłony przeciwporażeniowe.

c) tunel dla pieszych

Tunel dla pieszych ma powstać na przedłużeniu istniejącego tunelu pod torami aby zapewnić bezkolizyjny ruch pieszych pod ul. Władysława IV i ul. Świętojańską.

Konstrukcja nośna będzie przystosowana do obciążenia taborem samochodowym według klasy A - przez obiekt będzie mógł przejechać bezpiecznie pojazd o masie całkowitej 500 kN (tj. 50 ton). Tunel będzie składał się z głównego ciągu dla pieszych ze schodami wyjściowymi,

schodów bocznych oraz pochylni dla pieszych i osób niepełnosprawnych o posadzce z płyt kamiennych - granitowych. Planowane parametry tunelu:

- szerokość konstrukcyjna tunelu w świetle ścian - 9 m,
- wysokość w świetle stropu - 2,5 m,
- długość po osi tunelu - 100,35 m,
- powierzchnia całkowita - 727,6 m²,
- powierzchnia użytkowa - 612 m²,
- kubatura wewnętrzna tunelu - 1 853 m³.

Z uwagi na osiadanie gruntu nasypowego za ścianami tunelu, co wiąże się z deformacją nawierzchni, po obu stronach na całej długości tunelu, zarówno pod ul. Władysława IV, ul. Świętojańską, jak i łącznikiem przy schodach bocznych, zaprojektowano wylewane na mokro płyty przejściowe.

Podczas prac realizacyjnych konieczne będzie przełożenie wszystkich urządzeń kolidujących z tunelem tj.: gazu, wody, kanalizacji sanitarnej, deszczowej oraz kabli energetycznych i telekomunikacyjnych.

SCHODY: Schody wyjściowe powstaną od strony przystanku SKM (o całkowitej długości 12,3 m) oraz na przeciwległym końcu tunelu (o całkowitej długości 10,55 m). Będą to schody o dwóch biegach ze spocznikiem dolnym, pośrednim i górnym o szerokości w świetle między ścianami 6,5 m.

POCHYLNIE: Zaplanowano wykonanie dwóch pochylni umożliwiających wyjazd z tunelu osobom niepełnosprawnym i ułatwiających poruszanie się osobom starszym – przy ul. Świętojańskiej oraz przy ul. Władysława IV.

POMIESZCZENIA: W tunelu przewidziano lokalizację pomieszczeń o następujących funkcjach: gospodarczej, rozdzielni energetycznej i toalet.

OŚWIETLENIE: W tunelu przewidziano następujące rodzaje oświetlenia: oświetlenie podstawowe, oświetlenie dodatkowe, oświetlenie pochylni, oświetlenie schodów.

ODWODNIENIE: Dla przechwycenia wody z posadzki tunelu zaprojektowano kanały odwadniające biegnące o zróżnicowanej w zależności od umiejscowienia wysokości. W miejscu podłączenia każdego kanału do kanalizacji deszczowej umieszczone będą skrzynki odpływowe z osadnikami. Dla umożliwienia okresowego czyszczenia kanałów wstawione zostaną kanały rewizyjne. Na przyłączach zamontowane będą zasuwy zwrotne odcinające dopływ wód z kanalizacji deszczowej zewnętrznej do tunelu. Z uwagi na parametry projektowanego tunelu oraz zakres i skomplikowanie niezbędnych prac realizacja infrastruktury tunelu podzielona będzie na cztery etapy.

d) kładka pieszo-rowerowa

Nad łącznikiem Drogi Gdyńskiej z drogą wojewódzką nr 468 w obrębie ul. Władysława IV zaplanowano po wschodniej stronie torów kolejowych kładkę pieszo-rowerową zapewniającą ciągłość ruchu pieszych i rowerzystów wzdłuż głównej arterii aglomeracji.

Kładkę zaprojektowano na obciążenie tłumem pieszych o wartości 4 kN/m². Układ statyczny kładki stanowić będzie rama żelbetowa jednoprzęsłowa posadowiona na palach wierconych ukośnych. Przewidziano nawierzchnię epoksydowo-poliuretanową.

Ogólne gabaryty kładki:

- długość całkowita - 20,4 m,
- szerokość całkowita - 6,4 + 11,15 m,
- szerokość ciągu rowerowego - 2 + 2,08 m,
- szerokość ciągu pieszego - 3,5 + 8,035 m,
- spadek poprzeczny jednostronny - 2%,
- spadek podłużny - łuk R = 30 m.

Na krawędzi obiektu zaprojektowano balustrady stalowe z pochwytem. Wody opadowe odprowadzane będą powierzchniowo poza kładkę. Nad trakcją trolejbusową podczepioną do konstrukcji obiektu zostaną zainstalowane osłony przeciwporażeniowe wykonane w formie stalowego rusztu z rur kwadratowych ze sali pokrytej płytami poliwęglanowymi.

e) mury oporowe

Z uwagi na rodzaj projektowanej infrastruktury dla zapewnienia jej trwałości i bezpieczeństwa użytkowników niezbędne będzie wykonanie murów oporowych wzdłuż jezdni i ciągów pieszych przewidzianych do realizacji w ramach przedsięwzięcia. W zależności od niwelet oraz umiejscowienia przewidziano kilka rodzajów murów.

 **BSBK** s.a. w Gdańsku

„Za zgodność kopii z oryginałem”
Kierownik zespołu architektury
mgr inż. arch. Sławomir Bryczkowski

Trakcja trolejbusowa - ze względu na przebudowę układu drogowego węzła, powstanie całkowicie nowego odcinka drogi i związanej z tym znaczącej reorganizacji ruchu konieczna będzie dogłębna przebudowa trolejbusowej sieci trakcyjnej dla likwidacji pojawiających się kolizji. Niezbędne będą m.in.:

- demontaż istniejącej sieci trakcyjnej w obrębie węzła,
- demontaż istniejących słupów trakcyjnych i trakcyjno-oświetleniowych kolidujących z planowaną inwestycją,
- budowa sieci trakcyjnej dla nowego układu drogowego,
- ustawienie nowych słupów trakcyjnych i trakcyjno-oświetleniowych (około 112 szt.),
- budowa linii kablowej dla zasilania trakcji w ul. Władysława IV, ul. Świętojańskiej i Al. Marszałka J. Piłsudskiego stanowiącej przedłużenie istniejącej linii kablowej „Wzgórze” ze stacji prostownikowej REDŁOWO,
- budowa stacji prostownikowej KIELECKA, z której będzie zasilana sieć trakcyjna w obrębie Drogi Gdyńskiej.

Kanalizacja deszczowa - realizacja inwestycji wymagała będzie przebudowy istniejącego uzbrojenia podziemnego oraz budowy odwodnienia projektowanego układu drogowego oraz odwodnienia projektowanego tunelu dla pieszych, a w szczególności:

- budowy odwodnienia obu jezdni ulic podlegających przebudowie: Drogi Gdyńskiej, Władysława IV, Świętojańskiej, Al. Marszałka Piłsudskiego,
- budowy kolektorów deszczowych o średnicy 800 - 1 200 mm,
- przebudowy i renowacji istniejących kolektorów deszczowych o średnicy 900 - 1 000 mm w ul. Świętojańskiej i Al. Zwycięstwa,
- budowy dwóch komór kaskadowych monolitycznych żelbetowych.

Studzienki, do których będą włączone wpusty uliczne zostaną wyposażone w osadniki. Łącznie zainstalowanych i wymienionych zostanie około 1 830 m rur kanalizacyjnych z tworzyw sztucznych oraz około 260 tulei ochronnych, również z tworzyw sztucznych.



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku

Hanna Dzikowska

TEPBK s.a. w Gdańsku
„Za zgodność kopii z oryginałem”
Kierownik zespołu architektury
mgr inż. arch. Sławomir Bryczkowski

podpis _____