

## **STRESZCZENIE**

### **Raport o oddziaływaniu na środowisko**

planowanego przedsięwzięcia realizowanego w ramach projektu

**„Połączenie dróg krajowych - Trasa Sucharskiego”**

**Zadanie I. Odcinek Obwodnica Południowa Gdańska – Węzeł Elbląska**

**Zadanie II. Odcinek Węzeł Wosia Budzysza – Węzeł Ku Ujściu**

**Zadanie III. Odcinek Węzeł Ku Ujściu – Terminal Promowy Westerplatte**

maj 2010



**Zespół autorski:**

**mgr inż. Marzenna Ćwikła-Duda – główny autor**

**mgr Jacek Błażuk**

**dr Mateusz Ciechanowski**

**prof. dr hab. inż. Jerzy A. Ejsmont**

**mgr inż. Marcin S. Wilga**

Uwaga: w opracowaniu wykorzystano m.in. obszerne fragmenty „Raportu o oddziaływaniu na środowisko dla planowanych przedsięwzięć realizowanych w ramach projektu „Połączenie dróg krajowych – Trasa Sucharskiego” Zadanie I. Odcinek Obwodnica Południowa Gdańska – Węzeł Elbląska; Zadanie II. Odcinek Węzeł Wosia Budzysza – Węzeł Ku Ujściu” (październik 2009) wykonanego przez **Biuro Projektowo-Doradcze EKO-KONSULT** w Gdańsku przy współpracy firmy INFO-EKO oraz Pracowni Ochrony Środowiska Projekt 2000.

## **WPROWADZENIE**

„Raport o oddziaływaniu na środowisko planowanych przedsięwzięcia realizowanego w ramach projektu „Połączenie dróg krajowych – Trasa Sucharskiego”

Zadanie I. Odcinek Obwodnica Południowa Gdańska – Węzeł Elbląska

Zadanie II. Odcinek Węzeł Wosia Budzysza – Węzeł Ku Ujściu

Zadanie III. Odcinek Węzeł Ku Ujściu – Terminal Promowy Westerplatte

został wykonany przez Biuro Projektów EKO-MAR na podstawie umowy z Gminą Miasta Gdańsk, reprezentowaną przez Gdańskie Inwestycje Komunalne Euro 2012 Sp. z o.o. W raporcie wykorzystano m.in. fragmenty raportu opracowanego dla Zadania I i II przez Biuro Projektowo-Doradcze EKO-KONSULT w Gdańsku przy współpracy firmy Info-Eko oraz Pracowni Ochrony Środowiska Projekt 2000 (październik 2009).

Trasa Sucharskiego jest jedną z najważniejszych i największych inwestycji drogowych w północnej Polsce, a w połączeniu z Obwodnicą Południową Gdańska będzie miała strategiczne znaczenie nie tylko dla Pomorza, ale i Polski. Realizacja Trasy umożliwi rozwiązanie występujących obecnie problemów komunikacyjnych w centrum miasta oraz zapewni powiązanie miasta z podstawowym układem dróg krajowych i międzynarodowych. Inwestycja umożliwi sprawne i bezkolizyjne połączenie Portu Gdańsk z wyżej wymienionym układem dróg.

Trasa Sucharskiego łączyć będzie ogólnodostępne morskie przejście graniczne (stanowiące część Terminalu Promowego Westerplatte) oraz inne części Portu Gdańsk z Obwodnicą Południową, a dalej z autostradą A1. W związku z powyższym Ministerstwo Infrastruktury po analizie układu dróg krajowych w Gdańsku w wyraziło stanowisko, iż Trasa Sucharskiego po zrealizowaniu inwestycji może zostać włączona do sieci dróg krajowych (pismo z 19.03.2010 nr TA-7B-4600-20a/10).

Należy podkreślić, że budowa Trasy Sucharskiego będzie przedmiotem wniosku o dofinansowanie ze środków funduszy Unii Europejskiej. Planowane przedsięwzięcie ujęte jest w wykazie projektów kluczowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko pod nazwą „Połączenie dróg krajowych – Trasa Sucharskiego (POLiŚ 8.2 – 23).

### **Kwalifikacja przedsięwzięcia**

Planowana budowa Trasy Sucharskiego składa się z trzech zadań: zadanie I polega na budowie drogi dwujezdniowej (klasy GP - droga główna ruchu przyspieszonego) o długości ok. 3 km; zadanie II polega na budowie drogi dwujezdniowej (klasy GP) o długości ok. 2,7 km; zadanie III polega na przebudowie istniejącej jednojezdniowej ulicy Sucharskiego (ulica klasy Z – droga zbiorcza) o długości ok. 2,7 km.

Pomiędzy ww. zadaniami występuje istotna różnica polegająca na tym, że w przypadku dwóch pierwszych zadań planowana jest budowa nowej drogi dwujezdniowej, a w przypadku trzeciego zadania planowana jest przebudowa nawierzchni istniejącej jednojezdniowej ulicy (bez zmiany trasy, bez budowy oświetlenia i bez budowy zatok autobusowych).

Raport o oddziaływaniu na środowisko stanowi element obowiązującej procedury warunkującej uzyskanie przez Inwestora decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na podstawie przepisów 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. Nr 199 poz. 1227, z późniejszymi zmianami).

Zgodnie z ww. ustawą uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane dla przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, wymienionych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 roku 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.). Planowane przedsięwzięcie zostało zaliczone do przedsięwzięć „mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko” wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 56) „*drogi publiczne o nawierzchni utwardzonej ...*” ww. rozporządzenia.

Działaniami towarzyszącymi budowie Trasy Sucharskiego będzie m.in. przebudowa napowietrznych linii elektroenergetycznych 110 kV i 400 kV (w ramach Zadania I) oraz przebudowa sieci kanalizacyjnych. Zgodnie z rozporządzeniem jw. są to przedsięwzięcia sklasyfikowane jako mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko (§ 3 ust. 1 pkt 7 i 72a).

Dla przedsięwzięć z tzw. II grupy (mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko) obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko stwierdza organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (w tym przypadku Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska RDOŚ, gdyż część działek objętych przedsięwzięciem należy do terenów zamkniętych). Dla planowanego przedsięwzięcia RDOŚ w Gdańsku wydał postanowienie z dnia 09.02.2010 r. znak RDOŚ-22-WOO.6670/82-10/09/10/KP o obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz nałożył obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Zgodnie z Załącznikiem II Dyrektywy 85/337/EWG z dnia 27.06.1985 r w sprawie oceny wpływu skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne (Dz. Urz. Wspólnot Europejskich L 175/40 z dnia 5 lipca 1985 r. ze zm.) omawiane przedsięwzięcie jako przedsięwzięcie infrastrukturalne pkt.10. ppkt. d)

„budowa dróg, portów...” podlega ocenie zgodnie z art. 5 – 10 Dyrektywy, jeżeli Państwa Członkowskie uznają, że wymóg taki wynika z cech tych przedsięwzięć.

#### **FORMALNO-PRAWNE PODSTAWY WYKONANIA RAPORTU**

Analizę i ocenę Trasy Sucharskiego odniesiono do obowiązującego stanu prawa. Uwzględniono zapisy konwencji międzynarodowych, prawa unijnego i krajowego odnoszące się do ocen oddziaływania na środowisko i ochrony poszczególnych komponentów środowiska.

Realizacja planowanej Trasy Sucharskiego jest zgodna z zapisami dokumentów strategicznych obowiązujących na szczeblu krajowym i regionalnym. Najważniejsze z nich to: „Strategia Rozwoju Kraju na lata 2007-2015”, Program Operacyjny „Infrastruktura i Środowisko” na lata 2007-2013, „Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego” oraz „Regionalna strategia rozwoju transportu w województwie pomorskim na lata 2007-2020”.

Planowana Trasa Sucharskiego została uwzględniona zarówno w zapisach „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania miasta Gdańska” oraz miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego uchwalonych w latach 2000-2009.

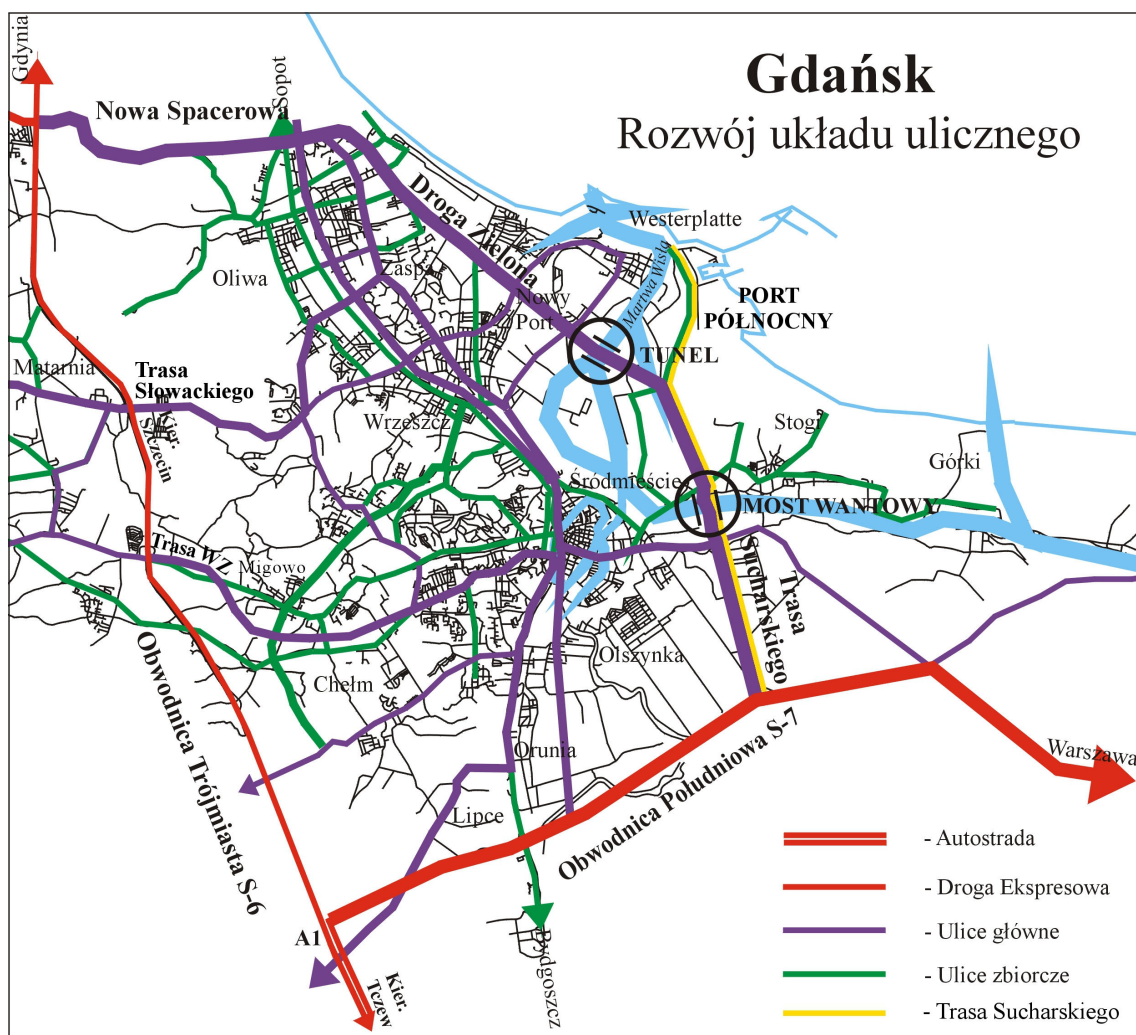
#### **OPIS PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA**

##### **Cel projektu i powiązania z układem drogowym**

Głównym celem projektu jest wzrost dostępności komunikacyjnej Gdańska oraz północnego regionu Polski poprzez poprawę stanu infrastruktury drogowej. Projektowana trasa, stanowiąca alternatywę istniejącego układu drogowego, przejmie część tranzytowego ruchu pojazdów ciężarowych, w tej chwili odbywającego się przez centrum miasta. Dzięki temu poprawi się przepustowość układu komunikacyjnego w centrum Gdańska, stan środowiska naturalnego oraz skróci się czas przejazdu na sieci drogowej.

Projekt jest powiązany z (rys. 1): budową Drogi Zielonej i Trasy Słowackiego, budową autostrady A1 i Obwodnicy Południowej Gdańska, projektami dotyczącymi poprawy dostępności do portu i jego obsługi (m.in. przebudową linii kolejowej do portu i przebudową ulicy Marynarki Polskiej) oraz budową Trasy W-Z. Inwestycje te realizowane są przez różne podmioty: Gminę Miasta Gdańska, Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.

Realizacja inwestycji umożliwi połączenie Portu Gdańsk z wyżej wymienionym układem dróg, co jest jednym z podstawowych warunków zwiększenia jego zdolności przeładunkowej, a tym samym jego dalszego rozwoju. Rozwój portu, będącego jednym z najważniejszych elementów pomorskiej gospodarki, będzie mieć wpływ na rozwój gospodarczy całego kraju.



**Rys. 1 Powiązania Trasy Sucharskiego z układem drogowym**

### Lokalizacja przedsięwzięcia

Trasa Sucharskiego prowadzić będzie od Obwodnicy Południowej Gdańską w kierunku ul. Elbląskiej do mostu wantungowego im. Jana Pawła II i dalej wzdłuż ul. Sucharskiego do ul. Ku Ujściu. Ostatni odcinek Trasy to modernizacja istniejącej ulicy Mjr. Sucharskiego od ul. Ku Ujściu do ul. Kpt. Poinca (Przedpola Terminalu Promowego Westerplatte). Planowana budowa Trasy Sucharskiego składa się z trzech zadań (Rys. 2).

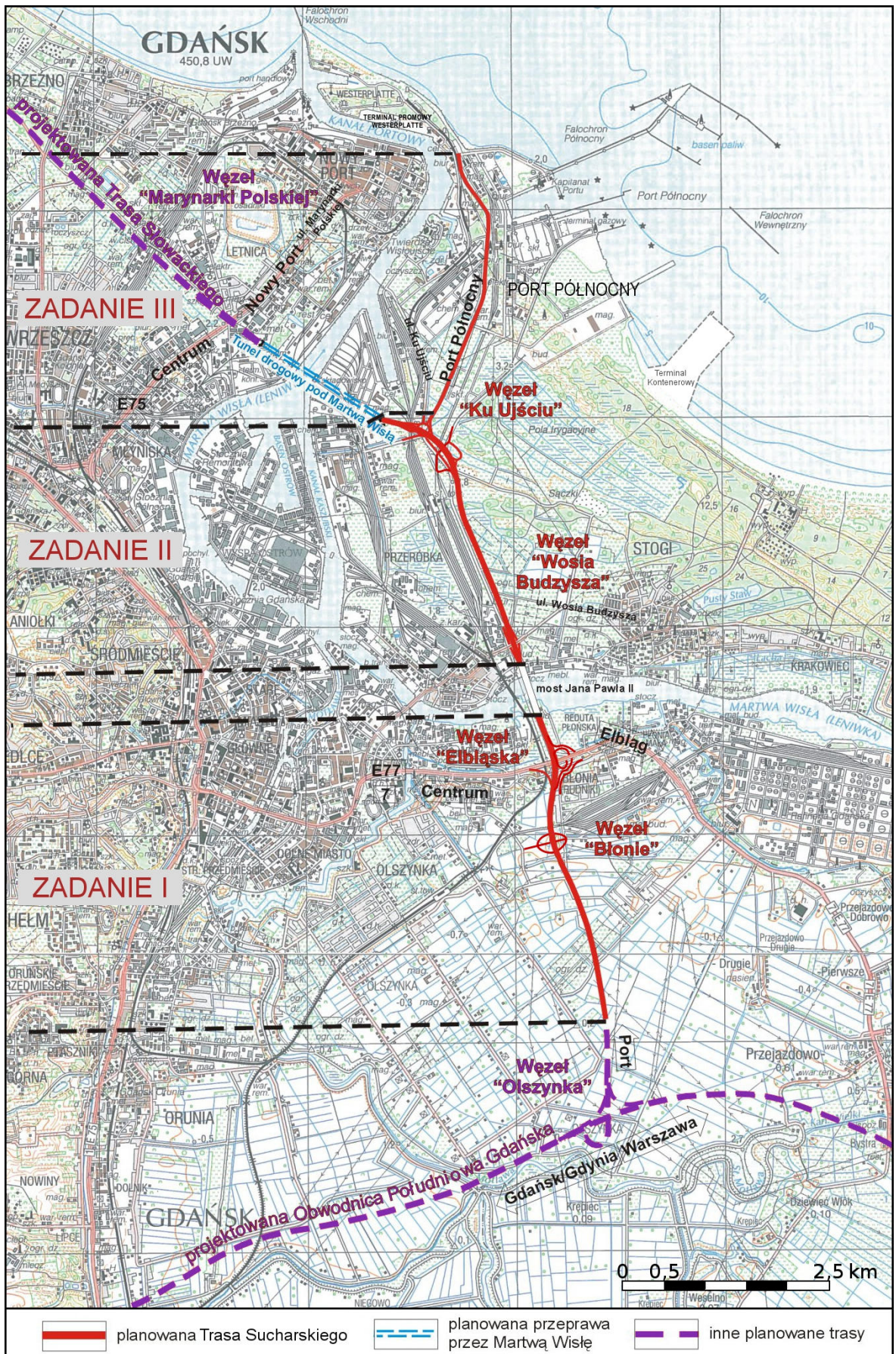
- Zadanie I – polega na budowie drogi dwujezdniowej o długości ok. 3 km na odcinku Obwodnica Południowa Gdańska – Węzeł Elbląska. Projektowana droga początkowo przebiega w nowoprojektowanym korytarzu po terenach polderu „Rudniki” na południe od istniejącej drogi Tama Pędzichowska. W sąsiedztwie zlokalizowany jest obiekt elektroenergetyczny - Główny Punkt Zasilania Błonie. Dalej Trasa prowadzona jest przez tereny ogródków działkowych do Węzła Błonie. Węzeł Błonie jest elementem mającym zapewnić połączenie trasy z planowanym docelowo układem komunikacyjnym. Następnie projektowany korytarz Trasy przechodzi zachodnim skrajem jednorodzinnej zabudowy

mieszkaniowej, głównie po terenach upraw rolnych i ogrodnictw, następnie krzyżuje się z ulicami Miałki Szlak i Elbląską. Istniejące zagospodarowanie planowanego pasa drogowego to tereny rolnicze, ogródki działkowe i na ostatnim odcinku zabudowa mieszkaniowo-usługowa w rejonie ulic: Sitowie i Miałki Szlak oraz szkoła przy ul. Miałki Szlak. Węzeł Elbląska zrealizowany został w ramach budowy mostu wantowego im. Jana Pawła II i posiada obecnie połączenia (w obu kierunkach) dla relacji Śródmieście - Wyspa Stogi oraz Przejazdowo - Wyspa Stogi. Obecnie planowana jest realizacja powiązań we wszystkich kierunkach i w związku z tym rozbudowa Węzła Elbląska.

- Zadanie II – polega na budowie drogi dwujezdniowej o długości ok. 2,7 km na odcinku Węzeł Wosia Budzysza – Węzeł Ku Ujściu. Projektowana droga rozpoczyna się za istniejącym mostem wantowym w ciągu ul. Sucharskiego. Od Węzła Wosia Budzysza Trasa biegnie skrajem ogrodów działkowych, równoległe do torów kolejowych stacji Port Północny, przez tereny Portu Gdańskiego do planowanego Węzła Ku Ujściu (w tym rejonie przechodzi przez niezainwestowane tereny składowe oraz nieużytki krzyżując się z układem lokalnych dróg oraz torami kolejowymi). Tereny bezpośrednio sąsiadujące z planowaną trasą są różnorodnie zagospodarowane - są to tereny zarówno o charakterze rolnym, jak i tereny z zabudową mieszkaniową (budynki wielorodzinne do 5 kondygnacji w rejonie ulic Siennej i Siennickiej, budynki mieszkalne wysokie do 11 kondygnacji w rejonie ulic Lenartowicza i Dickensa, szkoła przy ul. Siennej), tereny ogródków działkowych i obszarów zmeliorowanych, torowiska kolejowe, obszary uprzemysłowione oraz tereny dawnych pól irygacyjnych.

- Zadanie III - polega na przebudowie i modernizacji istniejącej jednojezdniowej ulicy Sucharskiego na odcinku o długości ok. 2,7 km – od Węzła Ku Ujściu do skrzyżowania z ul. Kpt. Poinca (Przedpola Terminalu Promowego Westerplatte). Na tym odcinku ulica Mjr. Sucharskiego przebiega w całości przez teren portowo-przemysłowy. W najbliższym otoczeniu znajdują się torowiska kolejowe, terminale przeładunkowe Portu Gdańsk (Baza Węgla, teren planowanego Terminalu Chemicznego, teren projektowanego Terminalu Masowego itd.) oraz „Siarkopol Gdańsk” i Gdańskie Zakłady Nawozów Fosforowych.

Lokalizację projektowanej Trasy przedstawiono na rysunku nr 2.



Rys. 2 Lokalizacja odcinków projektowanej Trasy Sucharskiego tanowiących zadania I,II,III



## Charakterystyka przedsięwzięcia

- Zadanie I – odcinek o długości około 3 km, biegnący od Obwodnicy Południowej Gdańska do Węzła Elbląska i istniejącego obiektu mostowego im. Jana Pawła II, obejmuje:
  - budowę dwóch nowych jezdni drogi klasy GP (droga główna ruchu przyspieszonego), szerokość jezdni - 2 x 3,5 m, pas dzielący - 4 m, pas awaryjny - 2,5 m (do Węzła Błonie) szerokość poboczy gruntowych - 1,5 m;
  - budowę Węzła Błonie i przebudowę Węzła Elbląska z zachowaniem istniejących obiektów;
  - budowę obiektów inżynierskich w ciągu i nad projektowanymi jezdniami oraz nad liniami kolejowymi;
  - budowę dróg dojazdowych, lokalnych i zbiorczych w zakresie niezbędnym do prawidłowego funkcjonowania Trasy Sucharskiego i prawidłowej obsługi przyległych terenów;
  - budowę odcinków murów oporowych, budowę odcinków chodników dla pieszych oraz ścieżek rowerowych, budowę urządzeń organizacji ruchu (oznakowanie pionowe i poziome), budowę i przebudowę oświetlenia drogowego;
  - budowę ekranów i osłon akustycznych w zakresie niezbędnym do ochrony przed hałasem;
  - budowę przepustów przeznaczonych do przepływu wód w poprzek przebudowywanej drogi
  - budowę systemu odprowadzania wód opadowych z powierzchni drogi wraz z budową elementów kanalizacji deszczowej, budowę urządzeń podczyszczających ścieki opadowe spływające z projektowanego pasa drogowego;
  - przebudowę istniejącego uzbrojenia tj. gazu, wodociągów, teletechniki, energetyki i urządzeń melioracyjnych w zakresie niezbędnym do realizacji inwestycji;
  - usunięcie drzew i krzewów kolidujących z zakresem przebudowy drogi wraz z nasadzeniami nowej zieleni;
  - rozbiórkę odcinków istniejącej jezdni, wyburzenie zabudowań kolidujących z inwestycją, przestawienie i budowę ogrodzeń.

Wzdłuż Trasy na odcinku poza miastem (zamiejskim) zaprojektowano drogi serwisowe obsługujące pobliskie działki. Trasa poprowadzona będzie na nasypie o minimalnej rzędnej 2 m n.p.m. Poza obszarem miejskim droga nie będzie oświetlona. Projektowana nawierzchnia - z betonu asfaltowego. Ścieki opadowe z jezdni na odcinku zamiejskim (drogowym) odprowadzane będą do rowów drogowych; na odcinku ulicznym oraz z węzłów komunikacyjnych ścieki opadowe odprowadzane będą do kanalizacji deszczowej. Przed wprowadzeniem do odbiorników (istniejących bądź projektowanych rowów i kanałów melioracyjnych) ścieki opadowe podczyszczane będą w osadnikach i

separatorach substancji ropopochodnych.

- Zadanie II – odcinek o długości około 2,7 km, rozpoczynający się za mostem wantowym i biegnący od Węzła Wosia Budzysza do Węzła Ku Ujściu obejmuje:
  - budowę dwóch nowych jezdni drogi klasy GP, szerokość jezdni 2 x 3,5m, pas dzielący 4 m, szerokość poboczy gruntowych 1,5 m;
  - budowę Węzła Wosia Budzysza i budowę Węzła Ku Ujściu;
  - budowę obiektów inżynierskich w ciągu i nad projektowanymi jezdniami oraz nad liniami kolejowymi;
  - budowę dróg dojazdowych, zbiorczych w zakresie niezbędnym do prawidłowego funkcjonowania Trasy Sucharskiego i prawidłowej obsługi przyległych terenów;
  - budowę odcinków murów oporowych, przebudowę odcinków istniejących ulic, budowę zatok autobusowych, budowę zatok postojowych wraz ze stanowiskami do ważenia;
  - budowę odcinków chodników dla pieszych oraz ścieżek rowerowych, budowę urządzeń organizacji ruchu (oznakowanie pionowe i poziome), przebudowę i budowę oświetlenia drogowego;
  - budowę ekranów i osłon akustycznych w zakresie niezbędnym do ochrony przed hałasem;
  - budowę przepustów przeznaczonych do przepływu wód w poprzek przebudowywanej drogi;
  - budowę systemu odprowadzania ścieków opadowych z powierzchni drogi wraz z budową elementów kanalizacji deszczowej, budowę urządzeń podczyszczających ścieki opadowe spływające z projektowanego pasa drogowego;
  - przebudowę istniejącego uzbrojenia tj. gazu, wodociągów, teletechniki, energetyki i urządzeń melioracyjnych w zakresie niezbędnym do realizacji inwestycji;
  - usunięcie drzew i krzewów kolidujących z zakresem przebudowy drogi wraz z nasadzeniami nowej zieleni;
  - rozbiórkę odcinków istniejącej jezdni, wyburzenie zabudowań kolidujących z inwestycją, przestawienie i budowę ogrodzeń.

Trasa Sucharskiego w rejonie Zadania II przebiega równoległe do istniejącej ulicy ul. Mjr. Sucharskiego która docelowo będzie pełniła funkcję ulicy obsługującej tereny przyległe. Trasa poprowadzona będzie na nasypie o rzędnej 2,7 m n.p.m. Projektowana nawierzchnia - z betonu asfaltowego. Ścieki opadowe z jezdni na odcinku zamiejskim (drogowym) odprowadzane będą do rowów drogowych; na odcinku ulicznym oraz z węzłów komunikacyjnych ścieki opadowe odprowadzane będą do kanalizacji deszczowej. Przed wprowadzeniem do odbiorników (istniejących bądź projektowanych rowów i kanałów

melioracyjnych) ścieki opadowe podczyszczane będą w osadnikach i separatorach substancji ropopochodnych.

• Zadanie III – przebudowa i modernizacja istniejącego odcinka jednojezdniowej ulicy Kpt. Sucharskiego (klasy Z – zbiorczej) o długości ok. 2,7 km i szerokości jezdni 7 m (2x3,5m) biegnącego od Węzła Ku Ujściu do skrzyżowania z ul. Kpt. Poinca (Przedpole Terminalu Promowego Westerplatte) obejmuje:

- wzmocnienie konstrukcji nawierzchni poprzez dodanie do istniejącej konstrukcji nowej warstwy;
- budowę ścieżki rowerowej i chodnika po zachodniej stronie jezdni ul. Mjr. Sucharskiego;
- budowę rowu drogowego po wschodniej stronie jezdni i budowę przepustów drogowych w miejscach zjazdów i miejscu zrzutu ścieków opadowych;

Ścieki opadowe z jezdni na tym odcinku odprowadzane będą do rowu drogowego, a następnie zostaną wprowadzone do kanału „Siarkopolu Gdańsk” S.A. (przed wprowadzeniem przewiduje się urządzenie podczyszczające).

#### Kolizje

Skrzyżowania planowanej Trasy Sucharskiego z najważniejszymi ciągami komunikacyjnymi stanowią jednocześnie główne węzły planowanej trasy. Ponadto planowana trasa krzyżować się będzie z szeregiem ulic niższego rzędu o nawierzchni twardej, utwardzonej lub bez nawierzchni. Na Węźle Wosia Budzysza planowana trasa krzyżuje się linią tramwajową.

Planowana trasa będzie przekraczać linie kolejowe: Węzeł Błonie - planuje się w ramach jego realizacji budowę wiaduktu kolejowego, Węzeł Elbląska - planuje się m.in. budowę nowej łącznicy z wiaduktem nad torami kolejowymi, Węzeł Ku Ujściu - planuje się m.in. budowę łącznicy zbiorczej z wiaduktem nad terenami kolejowymi oraz budowę dwóch łącznic wraz z wiaduktami drogowymi nad terenami kolejowymi.

Kolizje z sieciami gazowniczą i ciepłowniczą występują w południowej części Węzła Wosia Budzysza. Sieć wodociągowa koliduje z planowaną Trasą Sucharskiego głównie na Węzłach Elbląska i Wosia Budzysza. Kolizje z siecią kanalizacyjną występują pomiędzy Węzłami Błonia i Elbląska z zagęszczeniem, na tym ostatnim Węźle, dalej równomiernie i ponownie z zagęszczeniem na Węźle Wosia Budzysza. W miejscu skrzyżowania z kolektorem tłoczonym kanalizacji sanitarnej do oczyszczalni „Wschód” przewiduje się bezkolizyjne przejście wiaduktem nad trasą kolektorów.

Ze względu na to, że planowana Trasa Sucharskiego krzyżuje się z lokalnymi szlakami migracyjnymi zwierząt (wzdłuż rowów melioracyjnych) zalecono wykonanie przejść dla zwierząt w rejonie Zadania I i II. Na odcinku Trasy przebiegającym przez

Wyspę Stogi istnieje prawdopodobieństwo wtargnięcia na jezdnię dzików, które zwabione dostępnością pokarmu (śmietniki, dokarmianie, ogródki działkowe) bytują na terenach miejskich m.in. w tym rejonie. W związku z powyższym zalecono ustawienie znaków ostrzegawczych oraz ograniczenie prędkości do 50 km/h (na odcinku od zjazdu z mostu wantowego do końca ogrodów działkowych).

#### Przebudowa napowietrznych linii elektroenergetycznych wysokiego napięcia 110 kV i 400 kV

W ramach zadania I Trasy Sucharskiego przebudowane zostaną sieci elektroenergetyczne przebiegające przez dzielnice Rudniki i Olszynka, kolidujące z planowaną Trasą. Główny Punkt Zasilania „Błonia” usytuowany jest w dzielnicy Rudniki, u zbiegu ulic Tama Pędzichowska i Zawodzie. Łączna długość przebudowy wyniesie ok. 3,3 km. Przebudowa linii elektroenergetycznych obejmuje dwa odcinki linii 400 kV i dwa odcinki linii 110 kV. Przebudowa linii 400 kV będzie polegała na demontażu czterech istniejących słupów (po dwa w każdej linii), budowie czterech nowych słupów w sąsiedztwie istniejących, demontażu dwóch odcinków linii napowietrznych i budowie dwóch nowych po istniejącej trasie. Istniejące słupy wymienione zostaną na słupy o zwiększonej wysokości. Przebudowa linii 110 kV będzie polegała: dla jednego z odcinków - na wymianie jednego słupa i podniesieniu przewodów; dla drugiego odcinka - na wymianie trzech słupów i zmianie trasy kolidującej z projektowaną Trasą Sucharskiego. Trasy przebudowywanych odcinków linii elektroenergetycznych generalnie nie ulegną zmianie. Większość kolizji wymusza tylko podniesienie linii wzdłuż istniejącej trasy. Odcinek biegnący równolegle do projektowanej drogi będzie wymagał przesunięcia trasy. Nie nastąpi zmiana sposobu zagospodarowania terenów znajdujących się w pasie istniejących linii.

#### Przebudowa układu melioracyjnego

Zadanie I - odcinek przebiega po terenach depresyjnych odwadnianych mechanicznie polderu Rudniki. Z uwagi na posadowienie Trasy na nasypie, niezbędna będzie przebudowa istniejącego systemu melioracyjnego, która umożliwi odprowadzenie wód z obszarów meliorowanych do odbiornika i zabezpieczenie sprawnego funkcjonowania przyrodniczo-technicznego polderu.

Przewiduje się przebudowę istniejącej sieci melioracyjnej polegającą na: pogłębieniu i umocnieniu dna oraz przebudowie istniejących kanałów, zasypaniu istniejących rowów melioracyjnych w miejscach przecięcia z projektowaną Trasą Sucharskiego w obrębie pasa drogowego, wykonaniu nowych rowów melioracyjnych (umożliwiających odprowadzenie wody z terenów odciętych przez trasę), budowę przepustów na kanałach i rowach.

Zadanie II - na tym odcinku planowana Trasa przebiega wschodnią granicą polderu Stogi–Kaczeńce, a nowe rozwiązania drogowe w niewielkim stopniu zaburzają istniejący system melioracji. Przebudowa istniejącej sieci melioracyjnej oraz budowa nowych jej odcinków wraz z obiektami towarzyszącymi będzie obejmowała: budowę przepustów dla bezpiecznego przeprowadzenia wód przez korpus drogi, przebudowę istniejącego rowu melioracyjnego, likwidację ujściowych odcinków kilku rowów, budowę zbiornika wyrównawczego.

#### Wyburzenie obiektów kolidujących z inwestycją

Planowana Trasa na odcinkach stanowiących zadania I i II przechodzi m.in. przez tereny substandardowej jednorodzinnej zabudowy mieszkaniowej w dzielnicy Rudniki oraz tereny ogródków działkowych (polder „Rudniki” i polder „Stogi”). Przewiduje się wyburzenia części obiektów kolidujących z przebiegiem planowanej trasy, w tym m.in.: ok. 60 budynków mieszkalnych jedno- lub dwurodzinnych, ok. 107 budynków gospodarczych, ok. 53 obiektów działkowych oraz innych jak np. szklarnie czy tunele foliowe. Właściciele prywatni zostaną wykupieni, a mieszkańcy budynków komunalnych zostaną wykwaterowani do lokali zastępczych. Właściciele ogrodów działkowych dostaną odszkodowanie za likwidowane altanki oraz za nasadzenia. Dodatkowo otrzymają propozycję ogrodu działkowego zamiennego na terenie istniejących lub nowobudowanych ogrodów.

## **WARIANTY PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA**

### **Warianty lokalizacyjne**

Przebieg Trasy Sucharskiego która jest głównym ciągiem drogowym na terenie dzielnicy Portowo-Przemysłowej w Gdańsku omówiony został w ramach ustaleń poszczególnych planów miejscowych, powstających na przestrzeni kilkudziesięciu lat, w zmiennych uwarunkowaniach społeczno-politycznych. Wcześniejsze plany odnosiły się do przebiegu całego układu komunikacyjnego w tym i Trasy Sucharskiego. Projektowany układ drogowy w kolejnych opracowaniach planistycznych ulegał pewnym modyfikacjom w zakresie przebiegu poszczególnych tras, nie ulegały natomiast zmianie główne cele:

- wyprowadzenie ruchu kołowego tranzytowego poza obszar zabudowany Gdańska,
- poprawa dostępu kołowego do portów morskich Gdańska i Gdyni.

Miejscowe plany szczegółowe obejmowały wybrane odcinki Trasy. Jeden z ostatnich planów nr 1502 (już nieobowiązujący) - miejscowy szczegółowy plan zagospodarowania przestrzennego dzielnicy urbanistycznej Rudniki – Błonia z 1994 r. - Uchwała nr VIII/75/94 Rady Miasta Gdańska z dnia 17.11.1994 r. (Dz. Urz. Woj.

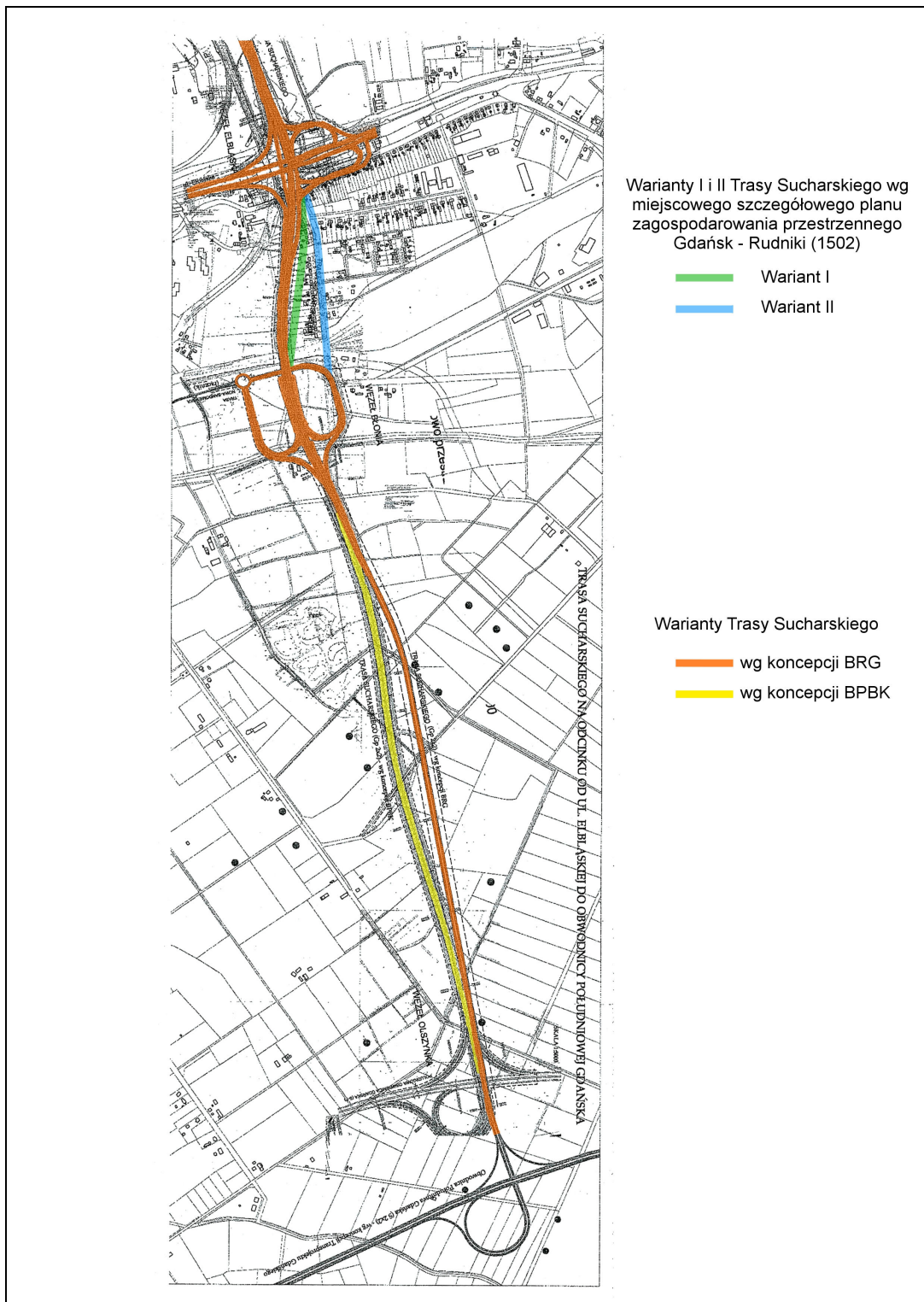
Gdańskiego z 1994 r. Nr 29, poz. 149), układ komunikacyjny przedstawiał dwuwariantowo (rys. 3), ze względu na ochronę zabudowy mieszkaniowej wzdłuż ul. Sitowie.

W późniejszym okresie na tym terenie objętym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego Rudniki Błonia–Zachód z 2007 roku (nr 1509) - Uchwała RMG Nr XII/265/2007 dn. 30.08.2007 r. (Dz. U. Woj. Pom. z 2007 r. Nr 153, poz. 2863), uwzględniając uwagi mieszkańców odsunięto Trasę w kierunku zachodnim w stosunku do przebiegu ustalonego w poprzednim planie miejscowym Rudniki - Błonia (1502), tak aby nie wyburzać wschodniej pierzei ul. Sitowie i nie oddzielać zachodniej pierzei ul. Sitowie od osiedla. Wytyczony nowy przebieg Trasy (wariant III pomarańczowy - rys. 3) skutkuje wyburzeniem tylko jednego budynku przy ul. Sitowie, została również zwiększona odległość trasy od zabudowań mieszkalnych.

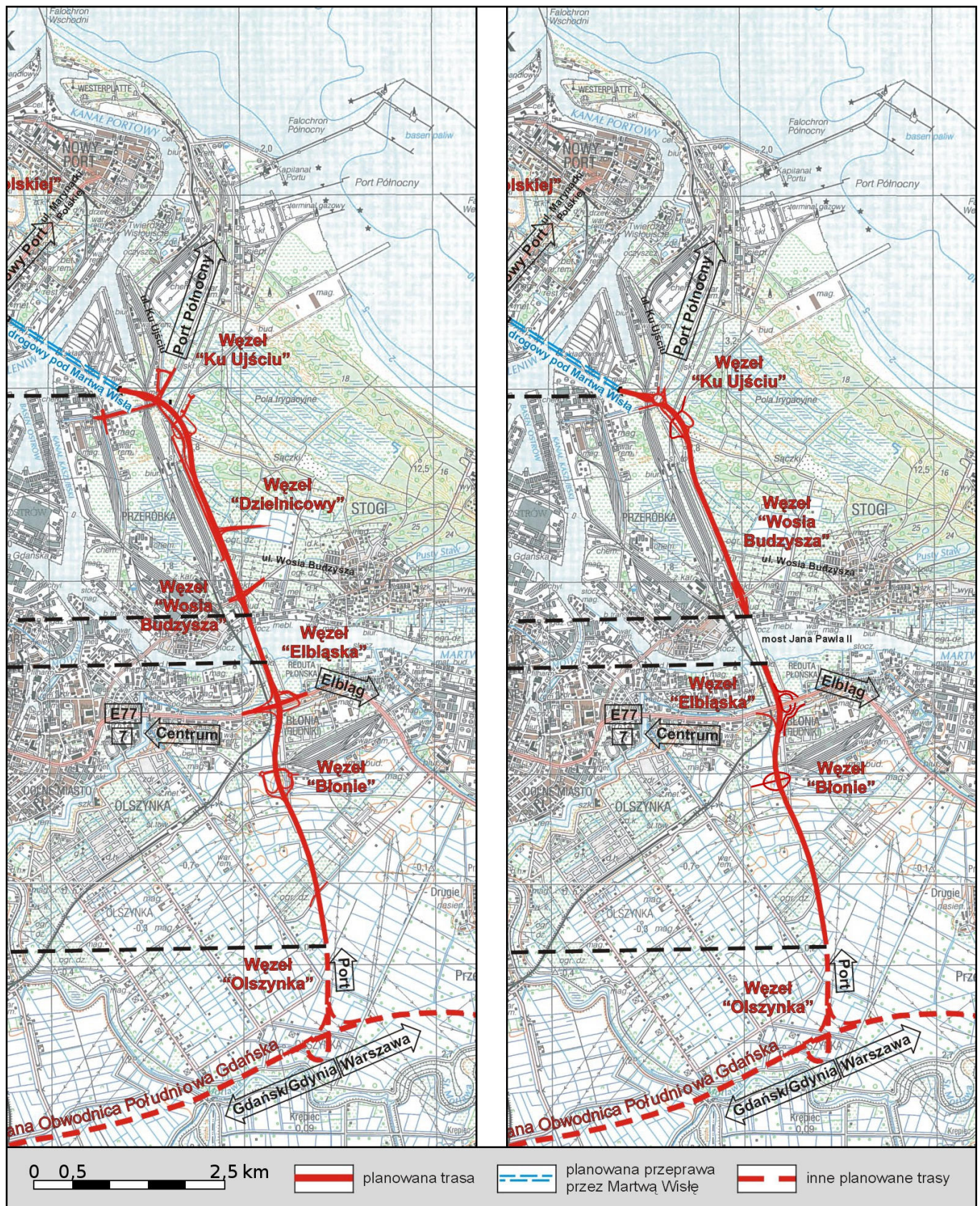
W planie miejscowym Rudniki Błonia - Trasa Sucharskiego w mieście Gdańsku z 2006 r. (nr 1510) - Uchwała RMG Nr LV/1872/2006 dn. 28.09.2006 r. (Dz. U. Woj. Pom. z 2007 r. Nr 3, poz. 93) w ramach odcinka od węzła Błonia do Obwodnicy Południowej przebadano kilka wariantów przebiegu Trasy Sucharskiego tak, aby zmniejszyć rezerwę terenową ustaloną w planie miejscowym Rudniki – Błonia z 1994 r., zajmującą w większości tereny prywatne oraz celem maksymalnej ochrony istniejących, bardzo dobrze funkcjonujących ogrodów działkowych „Zorza”. Obecnie przewidywana jest realizacja przebiegu Trasy oznaczona kolorem pomarańczowym na rys. nr 3.

#### Ocena wariantów lokalizacyjnych

Przebieg Trasy Sucharskiego na terenie miasta Gdańska - wpisujący się w „ramę komunikacyjną miasta” został ustalony w wyniku prowadzonych od wielu lat prac studialnych i planistycznych, których wynikiem był wybór i uściślenie korytarza planowanej drogi. Obecny przebieg Trasy jest zdeterminowany zrealizowanym w 2001 roku mostem wantowym im. Jana Pawła II, który jest pierwszym zrealizowanym fragmentem planowanej Trasy Sucharskiego. Wariantowanie lokalizacji Trasy Sucharskiego miało miejsce przed przyjęciem miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w których wyznaczono pas drogowy oraz tereny pod węzły komunikacyjne. Obecnie realizowany przebieg Trasy uwzględnia postulaty mieszkańców dotyczące przesunięcia trasy w rejonie ulicy Sitowie i w rejonie ogrodów działkowych „Zorza” (wariant III pomarańczowy - rys. 3). Wariant ten skutkuje wyburzeniem tylko jednego budynku przy ul. Sitowie, została również zwiększona odległość Trasy od zabudowań mieszkalnych, co wpływa na zmniejszenie oddziaływania akustycznego i aerosanitarnego na istniejącą zabudowę. Wariant realizowany przez Inwestora jest zatem wariantem najkorzystniejszym ze względów środowiskowych i społecznych.



**Rys. 3** Warianty lokalizacyjne przebiegu Trasy Sucharskiego (przedstawione na rysunku węzły komunikacyjne „Błonia” i „Elbląska” podlegały dalszemu wariantowaniu technicznemu, do realizacji zostały wybrane inne rozwiązania – patrz rys. 4)



**Rys. 4** Warianty funkcjonalne planowanej Trasy Sucharskiego

(po lewej wariant z 2008 r., po prawej wariant z 2009 r.)



## **Warianty funkcjonalne i techniczne (Zadania I i II)**

Wariantowanie funkcjonalne i techniczne dotyczy rozwiązań węzłów komunikacyjnych Zadań I i II trasy Sucharskiego. Jak już wspomniano wcześniej wariantowanie lokalizacji Trasy Sucharskiego miało miejsce przed przyjęciem miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w których wyznaczono pas drogowy oraz tereny pod węzły komunikacyjne. Na następnym etapie analizowane były warianty funkcjonalne węzłów komunikacyjnych. Na rys. 4 przedstawiono rozważane warianty funkcjonalne planowanej Trasy Sucharskiego z roku 2008 i roku 2009. Różnice dotyczą zarówno lokalizacji szczegółowej jak i rozwiązań węzłów Trasy. Wariant z 2009 r. nie przewiduje się realizacji Węzła Dzielnicowego oraz prac na zrealizowanym moście im. Jana Pawła II.

### Porównanie i ocena wariantów

Warianty rozpatrywane w 2008 roku charakteryzują się różnym poziomem spełnienia podstawowego celu realizacji inwestycji, czyli poprawy dostępności Portu Gdańsk od strony dróg krajowych. Wariantowaniu podlegała realizacja węzłów drogowych oraz ich rozwiązań komunikacyjnych, technicznych i technologicznych, a także szczegółowa lokalizacja trasy w ramach linii rozgraniczających inwestycji ustalonych w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Warianty oceniano według kryteriów: funkcjonalno-przestrzennych, środowiskowych i społecznych.

Kryteria te stały się podstawą do identyfikacji i oceny oddziaływań środowiskowych wynikających z realizacji i eksploatacji Trasy Sucharskiego. W wariacie z roku 2009 rezygnowano z realizacji Węzła Dzielnicowego, który był zlokalizowany pomiędzy Węzłem Wosia Budzysza a Węzłem Ku Ujściu. Jako racjonalne rozwiązanie alternatywne zaproponowano inne rozwiązania węzłów: Błonie, Elbląska, Wosia Budzysza oraz Ku Ujściu. Obecne rozwiązania (z 2009 r.) są korzystniejsze środowiskowo, ponieważ poprawiają funkcjonalność i obsługę komunikacyjną terenów przyległych, poprawiają bezpieczeństwo pieszych, powodują zajęcie pod planowaną inwestycję mniejszego terenu, a także wpływają na zmniejszenie prognozowanych oddziaływań akustycznych trasy. Wieloletni proces przygotowania inwestycji oparty na analizach i studiach umożliwił ograniczenie kolizji środowiskowych i przestrzennych, w tym między innymi obszarów o wartościach kulturowych, a także „wpisanie trasy” w krajobraz.

## **Warianty technologiczne (Zadanie III)**

W ramach zadania III Trasy Sucharskiego planowane jest wzmocnienie istniejącej nawierzchni ulicy Sucharskiego na odcinku od Węzła Ku Ujściu do skrzyżowania z ul. Kpt.

Poinca (Przedpola Terminalu Promowego Westerplatte) oraz budowa rowu odwadniającego.

Rozpatrywano trzy warianty technologii remontu nawierzchni:

Wariant 1 - wzmocnienie istniejącej nawierzchni bez robót rozbiórkowych, poprzez wykonanie warstwy wyrównawczej z kruszywa łamanego i wbudowanie nowych warstw asfaltowych;

Wariant 2 - usunięcie warstw asfaltowych, przetworzenie podbudowy z betonu cementowego i wykonanie nowych warstw asfaltowych;

Wariant 3 - wykonanie nowej nawierzchni

Ponadto w ramach zadania III analizowano warianty lokalizacyjne odwodnienia drogowego jezdni oraz ścieżki rowerowej wraz z chodnikiem tj. odwodnienie powierzchniowe poprzez rów drogowy położony pomiędzy ścieżką rowerową i chodnikiem a jezdnią z odpowiednio ukształtowanym pochyleniem poprzecznym („do środka”) oraz odwodnienie powierzchniowe poprzez rów drogowy położony po wschodniej stronie jezdni (wspólne dla jezdni, ścieżki rowerowej i chodnika) z jednostronnie ukształtowanymi pochyleniami poprzecznymi zgodnymi z obecnymi pochyleniami jezdni.

Po przeanalizowaniu rozpatrywanych wariantów wybrano do realizacji: technologiczny wariant 1 tzn. wzmocnienie istniejącej nawierzchni bez robót rozbiórkowych oraz wariant lokalizacyjny rowu odwadniającego po wschodniej stronie jezdni.

#### Oddziaływanie na środowisko analizowanych wariantów

Oddziaływanie środowiskowe wszystkich wariantów jest minimalne i porównywalne, a zatem o wyborze powinien decydować wariant optymalny dla Inwestora oraz względy ekonomiczne. W przypadku technologicznego wariantu 1 - ze względu na zakres inwestycji, faza prac budowlanych będzie najkrótsza i najmniej uciążliwa dla środowiska (najmniejsza ilość odpadów), a zatem wariant wybrany przez Inwestora jest jednocześnie wariantem najkorzystniejszym dla środowiska.

#### **Skutki dla środowiska w przypadku niepodjęcia przedsięwzięcia**

Niepodjęcie realizacji Trasy Sucharskiego, czyli tzw. wariant „zerowy” zaowocowałoby w niedalekiej przyszłości poważnymi negatywnymi skutkami w funkcjonowaniu systemu drogowego miasta Gdańska, szczególnie w związku z rozwojem terenów portowych i z obsługą przeładunków w Porcie Gdańsk.

W przypadku niepodjęcia realizacji Trasy Sucharskiego bezcelowe stałyby się inne realizacje, gdyż nie zostałby uzyskany efekt zwiększenia przepustowości na całej długości układu obwodnicowego Gdańska - na zachód jest to planowana Trasa Słowackiego, a na

południe przygotowywana do realizacji Obwodnica Południowa Gdańska, która w przypadku niezrealizowania Trasy Sucharskiego nie będzie w pełni wykorzystana.

Spowodowałyby to wzrost hałasu i emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych, głównie w Śródmieściu Gdańska, a w konsekwencji istotne pogorszenie warunków życia mieszkańców w bezpośrednim sąsiedztwie istniejących połączeń drogowych - ul. Elbląskiej, ul. Marynarki Polskiej i Alei Zwycięstwa. Konsekwencją przyjęcia takiego rozwiązania byłoby zwiększenie obciążenia ruchem kołowym nie tylko wymienionych tras, ale przede wszystkim przeciążonego centrum Gdańska, a tym samym zwiększenie obciążenia środowiska w otoczeniu tras - szczególnie na terenie Śródmieścia. Skutkiem byłyby m.in. niskie prędkości przejazdu przy wysokich emisjach hałasu i spalin. Zjawisko takie jest już zresztą dzisiaj obserwowane na przykład na ul. Jana z Kolna, Wałach Piastowskich, Podwalu Grodzkim, Wałach Jagiellońskich, Podwalu Przedmiejskim, przy ul. Siennickiej i ul. Lenartowicza, a także przy ul. Okopowej, gdzie z braku przepustowości tworzą się kilkusetmetrowe kolejki pojazdów poruszających się z niewielką prędkością, emitujące podwyższone ilości spalin i hałasu w bezpośrednim sąsiedztwie terenów mieszkaniowo-usługowych.

Ponadto brak realizacji połączenia od Obwodnicy Południowej do terminali portowych np. do Terminalu Gazu Płynnego czy Terminalu Chemicznego - spowoduje konieczność transportu przez centrum miasta niebezpiecznych ładunków, co zwiększa prawdopodobieństwo wystąpienia poważnej awarii na terenie o bardzo dużej gęstości zaludnienia w obrębie Historycznego Śródmieścia.

Należy jednoznacznie stwierdzić, że nie ma alternatywy dla budowy Trasy Sucharskiego. Położenie trasy w układzie komunikacyjnym Gdańska oraz jej funkcja głównego połączenia drogowego do Portu w Gdańsku wykluczają możliwość stworzenia alternatywnego połączenia.

## **TRASA SUCHARSKIEGO W STRATEGIACH ROZWOJU NA SZCZEBLU KRAJOWYM, REGIONALNYM I LOKALNYM**

Realizacja planowanej Trasy Sucharskiego jest zgodna z zapisami szeregu dokumentów obowiązujących na szczeblu krajowym, regionalnym oraz lokalnym. Rozwój infrastruktury komunikacyjnej traktowany jest jako ważny element podstawowego układu komunikacyjnego Gdańska oraz Aglomeracji Trójmiejskiej położonej w obrębie międzynarodowych korytarzy transportowych.

Projekt budowy Trasy Sucharskiego ma strategiczny charakter z punktu widzenia rozwoju społeczno-gospodarczego kraju i jest zgodny z:

- drugim priorytetem strategicznym SRK (Strategii Rozwoju Kraju) na lata 2007-2015":  
„Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej”

- trzecim celem horyzontalnym NSRO (Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia) 2007–2013 NSRO: „Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski”

- celem głównym POIiŚ (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko): „Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów poprzez rozwój infrastruktury technicznej przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska, zdrowia, zachowania tożsamości kulturowej i rozwijaniu spójności terytorialnej”.

Budowa Trasy Sucharskiego umożliwi realizację celu strategicznego „Strategii rozwoju województwa pomorskiego do roku 2020” mówiącego o powiązaniu Aglomeracji Trójmiasta w układzie ponadregionalnym, głównie bałtyckim oraz celu mówiącego o bezpiecznym i efektywnym systemie transportowym.

Główne powiązania transportowe miasta zapisane w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska” kontynuują ideę gdańskiej „ramy komunikacyjnej”, składającej się z zachodniej Obwodnicy Trójmiasta, ciągu Nowej Spacerowej - Drogi Zielonej - Trasy Sucharskiego i Obwodnicy Południowej Gdańska. W ramach tak zarysowanego podstawowego układu drogowego Trasa Sucharskiego oraz obwodnice: Zachodnia i Południowa będą przenosić, z ominięciem terenów śródmiejskich, ruch tranzytowy i ciężarowy.

Budowa Trasy Sucharskiego realizuje nadrzędny cel rozwoju systemu transportowego - zapewnienie obsługi komunikacyjnej, wpisanej w zrównoważony rozwój miasta. Zgodnie z wymienionymi celami Trasa Sucharskiego zapewni powiązanie poprzez Obwodnicę Południową z autostradą A1 oraz drogami krajowymi w kierunku Warszawy, Łodzi, Poznania i Szczecina. Umożliwi bezpośrednie powiązania z ponadlokalnymi węzłami transportowymi (węzły integracyjne, porty Gdyni i Gdańska, lotnisko). Zracjonalizuje system obsługi transportowej Śródmieścia eliminując z tych dzielnic ruch tranzytowy i ciężarowy, w tym transport materiałów niebezpiecznych.

Port Gdański przekształca się w multimodalny\* węzeł transportowy, stanowiący ważne ogniwo w europejskiej sieci transportowej. Działania z tym związane polegają na poprawie dostępu do istniejących i przyszłych elementów korytarza VI sieci Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T zarówno drogowych jak i kolejowych oraz realizacji koncepcji autostrady morskiej, łączącej port w Gdańsku z portami skandynawskimi. Usprawnienie otoczenia komunikacyjnego portu w Gdańsku w powiązaniu z rozbudową infrastruktury transportowej zapewniającej dostęp do portu, mają ułatwić powiązanie krajów skandynawskich z krajami Europy Środkowej i Południowej. Wymaga to przystosowania infrastruktury portowo-ładowej i hydrotechnicznej, do obsługi

---

\* Do przewozu towarów (lub osób, jednak określenia używa się najczęściej w odniesieniu do towarów) wykorzystuje się więcej niż jeden środek transportu (morski, kolejowy, samochodowy)

znacznie większej i bardziej zróżnicowanej masy ładunkowej. Warunkiem jest jednak poprawa połączeń Portu Gdańskiego z Transeuropejską Siecią Transportową TEN-T. W korytarzu lądowym nr VI tej sieci znajdują się dwa projekty zaakceptowane w 2004 roku przez Parlament Europejski: autostrada Gdańsk - Wiedeń oraz linia kolejowa Gdańsk - Wiedeń, a jej morskim przedłużeniem jest tzw. Autostrada Bałtycka.

## **CHARAKTERYSTYKA STANU ŚRODOWISKA W OTOCZENIU PRZEDSIĘWZIĘCIA**

### **Położenie i ukształtowanie terenu**

Trasa Sucharskiego położona jest w północno-zachodniej części Żuław Wiślanych (zadanie I) oraz w północno-zachodniej części Wyspy Stogi położonej na Mierzei Wiślanej (zadanie II i III). Zgodnie z podziałem obszaru Polski na jednostki fizycznogeograficzne analizowany obszar położony jest w makroregionie Pobrzeże Gdańskie.

Żuławy Gdańskie stanowią część obszaru delty Wisły - rozległą, płaską równinę utworzoną na skutek akumulacyjnej działalności rzeki. Na przestrzeni wieków usypano wały przeciwpowodziowe, przekopano system kanałów i rowów melioracyjnych współpracujących z systemem pomp odprowadzających wodę z osuszanych terenów do położonych wyżej rzek. Lokalizacja Trasy Sucharskiego (zadania I) pod względem wodnomelioracyjnym przebiega przez Polder Nr 5 Rudniki w Gdańsku. Pod względem ukształtowania terenu obszar polderu jest równinny o niewielkich deniwelacjach, rzędne terenu polderu kształtują się od +0,5 m do ok. -0,7 m n.p.m.

Wyspa Stogi oddzielona jest od Żuław Gdańskich korytem Martwej Wisły. Obszar ten obejmuje fragment równiny aluwialnej, utworzonej przez ramiona delty rzeki Wisły. Teren generalnie jest płaski, a jego rzędne w rejonie inwestycji wynoszą ok. 2 m n.p.m.

### **Budowa geologiczna**

Planowana Trasa Sucharskiego przebiega początkowo na terenie Żuław Gdańskich, które charakteryzują się niekorzystnymi warunkami gruntowymi. Podstawowe warstwy budowy geologicznej stanowią drobne i średnie piaski, rzadziej piaski pylaste przedzielone warstwami piaszczystych, pylastych i torfiastych namułów oraz lokalnie występujących warstw torfu. Pod warstwą gleby o miąższości do 0,7 m występuje ciągła warstwa nawodnionych piasków drobnych o miąższości do 3 m. Poniżej znajduje się ciągła warstwa miękkoplastycznych gruntów organicznych o miąższości do 6 m. Pod gruntami organicznymi, na głębokości około 10 m p.p.t. występują zagęszczone piaski średnie.

Dalsze fragmenty Trasy Sucharskiego zlokalizowane są na płaskim terenie Wyspy Stogi i terenach portowych, które charakteryzują się zmiennymi warunkami gruntowymi. W podłożu występują grunty nośne w postaci piasków drobnych i średnich oraz namuły w

postaci warstw o różnej miąższości (namuły te występują z reguły w strefie głębokości 8-12 m i ok. 18-20 m p.p.t.). Poziom wody gruntowej jest związany z poziomem zwierciadła wody w Martwej Wiśle.

### **Wody podziemne**

Trasa Sucharskiego usytuowana jest na obszarze występowania trzech pięter wód podziemnych: kredowego, trzeciorzędowego i czwartorzędowego. Wody kredowego piętra wodonośnego tworzą zbiornik wodonośny „Subniecka Gdańska” (Główny Zbiornik Wód Podziemnych nr 111). W rozpatrywanym rejonie piętro tych wód jest słabo wodonośne, a ze względu na głębokie położenie zbiornika (100-140 m p.p.t.) i dobrą izolację i nie jest narażone na wpływy antropogeniczne. Na Żuławach Gdańskich utwory wodonośne piętra trzeciorzędowego występują lokalnie i nie mają istotnego udziału w zakresie wykorzystania gospodarczego. Czwartorzędowe piętro wodonośne - utwory czwartorzędu pokrywają cały obszar wzdłuż projektowanej Trasy Sucharskiego. Planowana Trasa Sucharskiego w ramach zadania I przebiegać będzie na odcinku od Obwodnicy Południowej do Węzła Błonie przez część południową Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 112 „Żuławy Gdańskie”, a na odcinku od Węzła Błonie do Węzła Elbląska przez strefę ochronną ww. GZWP. Trasa Sucharskiego na odcinkach stanowiących zadanie II i III przebiega poza obszarem GZWP nr 112. Trasa Sucharskiego na całej długości jest położona poza obszarami ochronnymi ujęć wody (rys. 5).

### **Wody powierzchniowe**

Odcinek stanowiący zadanie I planowanej Trasy Sucharskiego przebiegać będzie po obszarach zmeliorowanych dzielnic: Błonia i Rudniki. Trasa zlokalizowana jest na polderze „Rudniki”. Podstawową sieć odwadniającą polderu tworzy stacja pomp Rudniki i Kanał Rudnicki, który jest bezpośrednim odbiornikiem wód powierzchniowych i drenażowych z tego polderu z ujściem do Opływu Motławy.

Odcinki stanowiące zadanie II i III planowanej Trasy przebiegają po północno-zachodnich terenach Wyspy Stogi. Wyspa ta od zachodu i południa ograniczona jest wodami Martwej Wisły. Na obszarze wyspy Stogi Trasa Sucharskiego w rejonie zadania II przebiegać będzie skrajem zmeliorowanych terenów polderu „Stogi”. Teren ten odwadniany jest poprzez system rowów do pompowni Kaczeńce, skąd wody odprowadzane są do rowu biegnącego wzdłuż ulicy Kaczeńce z wylotem do Martwej Wisły.

Lokalizacja fragmentu Zadania II (północnej części) przebiega w północnej części dzielnicy Przeróbka i południowej części Portu Północnego w sąsiedztwie dawnych pól irygacyjnych, terenów portowych i Gdańskich Zakładów Nawozów Fosforowych. Teren ten jest Zlewnią Kanału A, który jest głównym kanałem odprowadzającym wody opadowe z

tego obszaru z wylotem do Kanału Kaszubskiego (wody z tego terenu odprowadzane są grawitacyjnie).

Trasa Sucharskiego przekracza Martwą Wisłę (most wantowy pomiędzy I i II zadaniem). Stany wody w Martwej Wiśle są ściśle uzależnione od stanów wody w Zatoce Gdańskiej i wahają się od -0,9 do 1,3 m n.p.m. Przepływy korytem są bardzo zmienne i nieregularne: w zależności od stanów morza następują bądź wypływy do Zatoki Gdańskiej bądź wlewy wód morskich.

Obszar pomiędzy korytem rzeki Martwa Wisła a linią brzegową Zatoki Gdańskiej (rejon Zadania II i III) położony jest na obszarze bezpośredniego zagrożenia powodzią, o wysokim ryzyku podtopień od strony rzek, a także od strony morza. Obszar polderu Rudniki (rejon lokalizacji zadania I) jest terenem depresyjnym odwadnianym mechanicznie narażonym na niebezpieczeństwo zalania wodami rzek w wyniku awarii urządzeń hydrotechnicznych i podtopienia wodami gruntowymi.

### **Gleby**

W obrębie Żuław Gdańskich występują tereny użytkowane rolniczo - gleby bardzo wysokiej jakości o sztucznie regulowanych stosunkach wodnych. Na obszarze tym wykształciły się gleby przewadze mad lekkich płytkie lub średnio głębokie na piaskach luźnych oraz mady średnie pyłowe, średnio głębokie, a lokalnie także mady mułowe.

Na obszarach zabudowanych spora część gleb wykształcona jest także na nasypach ziemno-gruzowych, a wszystkie wymienione grupy gleb są bądź silnie przekształcone w wyniku intensywnego zagospodarowania (gleby ogrodowe), bądź zdegradowane mechanicznie lub chemicznie.

### **Jakość powietrza**

W rejonie lokalizacji Trasy Sucharskiego na odcinku stanowiącym zadanie I nie występują istotne źródła emisji. W rejonie Portu Północnego w sąsiedztwie Trasy występują obiekty przemysłowo-portowe, stanowiące źródła emisji zanieczyszczeń pyłowych i gazowych. Źródłami zanieczyszczeń emitowanych z obszaru portu są przeładunki towarów sypkich i ciekłych, transport lądowy i morski. Najistotniejsze zanieczyszczenia to tlenki azotu i pył zawieszony. W Trójmieście działa sieć automatycznych stacji pomiarowych stężeń zanieczyszczeń powietrza fundacji ARMAAG. Najbliżej terenu inwestycji położna jest stacja pomiarowa AM2 Gdańsk Stogi. Stężenia mierzone na tej stacji nie wykazały przekroczeń dopuszczalnych poziomów dwutlenku azotu i pyłu zawieszzonego.

Niemniej jednak w okresie ostatnich kilku lat w niektórych punktach pomiarowych Trójmiasta występowały okresowe przekroczenia dopuszczalnego poziomu stężeń pyłu

zawieszono PM 10 i w związku z tym został opracowany „Programu ochrony powietrza dla aglomeracji trójmiejskiej” oraz zostało wydane Rozporządzenie Wojewody Pomorskiego nr 33/2007 z dnia 19.12.2007 w sprawie programu ochrony powietrza dla aglomeracji trójmiejskiej. Zgodnie z zapisami ww. rozporządzenia do działań samorządów miast i administracji rządowej oraz przedsiębiorców w zakresie ograniczenia emisji komunikacyjnej należy m.in.:

- aktywna działalność władz wojewódzkich i miejskich w sprawie budowy obwodnic (Obwodnicy Południowej Miasta Gdańska, Trasy Sucharskiego) i autostrad (autostrada A1) w celu wyprowadzenia głównego ruchu komunikacyjnego poza granice aglomeracji trójmiejskiej;
- zmiany techniczne polegające na naprawie dróg;
- utrzymywanie czystości dróg na terenach portów należących do miast, a także do zarządców portów:
- ograniczenie ruchu pojazdów ciężkich w śródmieściach miast.

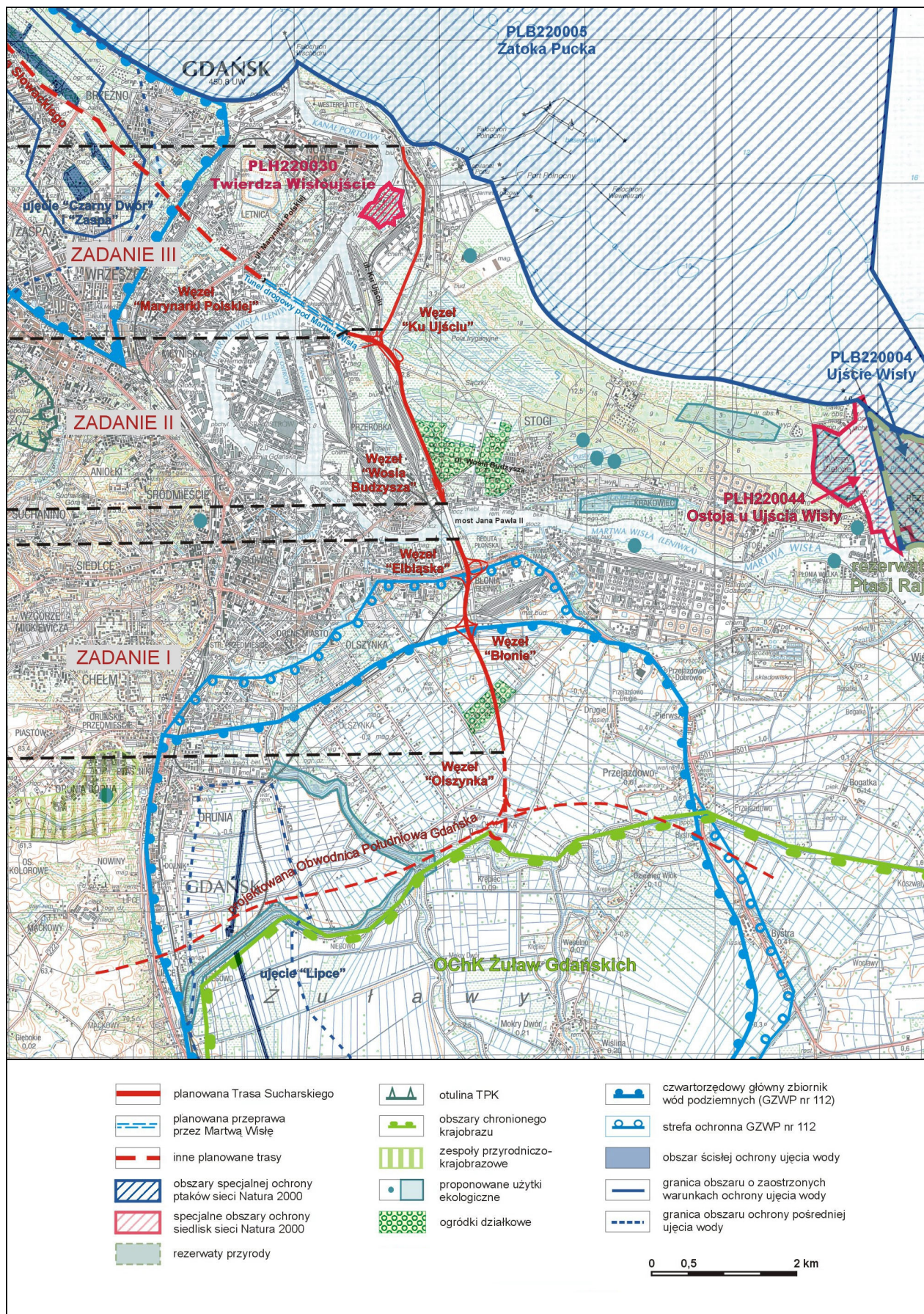
### **Klimat akustyczny**

Głównym czynnikiem kształtującym klimat akustyczny w Gdańsku jest hałas komunikacyjny. Hałas komunikacyjny w miastach i wzdłuż głównych szlaków transportowych utrzymuje się od kilku lat wciąż na wysokim poziomie. Według informacji zamieszczonych na mapie akustycznej Gdańska średni roczny poziom hałasu drogowego w ciągu doby w rejonie inwestycji zawiera się w przedziale 40 - 75 dB. Najwyższy poziom hałasu występuje w rejonie Węzła Elbląska oraz w ciągu ulicy Elbląskiej i maleje wraz z przyrostem odległości od niej. Obecnie, wzdłuż istniejącej ulicy Sucharskiego poziom hałasu wynosi około 55 dB. Najniższy poziom hałasu, około 40 - 45 dB, występuje na terenach niezabudowanych Żuław Wiślanych i wyspy Stogi. Planowana trasa sąsiaduje z linią kolejową. Wzdłuż linii kolejowej poziom hałasu osiąga wartość 75 dB i maleje wraz z przyrostem odległości od niej. W rejonie inwestycji znajdują się: szkoła podstawowa, zabudowa wielorodzinna oraz zabudowa jednorodzinna - tereny chronione akustycznie, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu.

### **Przyroda i obszary chronione**

Planowane przedsięwzięcie zostało zlokalizowane poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, ustanowionymi na podstawie Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody. Na rys. 5 i w tabeli nr 1 przedstawiono odległości planowanej Trasy Sucharskiego od obszarów objętych ochroną.





**Rys. 5** Lokalizacja obszarów Natura 2000 i innych form ochrony przyrody oraz obiektów podlegających ochronie

Tab. 1 Formy ochrony przyrody w rejonie inwestycji

<b>Forma ochrony przyrody</b>	<b>Nazwa</b>	<b>Minimalna odległość od planowanej drogi [km]</b>	<b>Sposób zagospodarowania terenu pomiędzy obszarem chronionym a planowanym przedsięwzięciem</b>
<b>Rezerваты przyrody</b>	Ptasi Raj	ok. 6,0 km w kierunku wsch.	teren zabudowy rozproszonej, teren przemysłowy, rzeka Martwa Wisła, rzeka Wisła Śmiała
	Wąwóz Huzarów	ok. 9,0 km w kierunku zach.	teren przemysłowy, rzeka Martwa Wisła, teren kolejowy, teren zabudowy wielkowiejskiej z istniejącą siecią drogową, las
	Dolina Strzyży	ok. 9,2 km w kierunku pd.- zach.	teren przemysłowy, rzeka Martwa Wisła, teren kolejowy, teren zabudowy wielkowiejskiej z istniejącą siecią drogową, las
<b>Parki krajobrazowe</b>	Trójmiejski Park Krajobrazowy	ok. 6,5 km w kierunku zach.	teren przemysłowy, rzeka Martwa Wisła, teren kolejowy, teren zabudowy wielkowiejskiej z istniejącą siecią drogową,
<b>Obszary chronionego krajobrazu</b>	OChK Wyspy Sobieszewskiej	ok. 6,0 km w kierunku wsch.	teren zabudowy rozproszonej, teren przemysłowy, rzeka Martwa Wisła, rzeka Wisła Śmiała
<b>Specjalne obszary ochrony siedlisk Natura 2000</b>	PLH 220030 Twierdza Wisłoujście	ok. 0,3 km w kierunku zach.	teren kolejowy, droga, teren przemysłowy
	PLH220055 Bunkier w Oliwie	ok. 8,4 km w kierunku zach.	teren przemysłowy, rzeka Martwa Wisła, teren kolejowy, teren zabudowy wielkowiejskiej z istniejącą siecią drogową, las
<b>Obszary specjalnej ochrony ptaków Natura 2000</b>	PLB 220005 Zatoka Pucka	ok. 0,15 km w kierunku pn.	parking, wydma morska,
<b>Projektowany obszar ochrony siedlisk Natura 2000</b>	Lasy Oliwsko-Sopockie	ok. 6,5 km w kierunku zach.	teren przemysłowy, rzeka Martwa Wisła, teren kolejowy, teren zabudowy wielkowiejskiej z istniejącą siecią drogową
<b>Użytki ekologiczne</b>	Fort Nocek	ok. 3,2 km w kierunku pd.- zach.	teren przemysłowy, teren kolejowy, rzeka Martwa Wisła, teren zabudowy wielkowiejskiej z istniejącą siecią drogową,
	Oliwskie Nocki	ok. 8,3 km w kierunku pn.- zach.	teren przemysłowy, rzeka Martwa Wisła, teren kolejowy, teren zabudowy wielkowiejskiej z istniejącą siecią drogową,
	Luneta z Pasikonikiem	ok. 3,3 km w kierunku pd.- zach.	teren przemysłowy, teren kolejowy, rzeka Martwa Wisła, teren zabudowy wielkowiejskiej z istniejącą siecią drogową,

	Migowska Bielawa	ok. 8,0 km w kierunku pd.- zach.	teren przemysłowy, rzeka Martwa Wisła, teren kolejowy, teren zabudowy wielkomiejskiej z istniejącą siecią drogową,
	Prochownia pod Kasztanami	ok. 3,1 km w kierunku pd.- zach.	teren przemysłowy, teren kolejowy, rzeka Martwa Wisła, teren zabudowy wielkomiejskiej z istniejącą siecią drogową,
	Dolina Czystej Wody	ok. 9,8 km w kierunku zach.	teren przemysłowy, teren kolejowy, rzeka Martwa Wisła, teren zabudowy wielkomiejskiej z istniejącą siecią drogową, las
<b>Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe</b>	Dolina Strzyży	ok. 6,8 km w kierunku zach.	teren przemysłowy, rzeka Martwa Wisła, teren kolejowy, teren zabudowy wielkomiejskiej z istniejącą siecią drogową, las

### **Szata roślinna w rejonie planowanej inwestycji**

Zadanie I - początek Trasy Sucharskiego (Obwodnica Południowa Gdańska - Węzeł Olszynka) prowadzi przez tereny użytkowane rolniczo, niezbudowane, poprzecinane licznymi rowami melioracyjnymi, z rosnącymi pojedynczo lub w grupach dużymi starymi drzewami, głównie wierzbami, świerkami, modrzewiami, sosnami, żywotnikami oraz drzewami owocowymi. Przy polach oraz wzdłuż dróg gruntowych występuje roślinność ruderalna, a także drzewa i krzewy. Wzdłuż licznych na tym terenie kanałów i rowów melioracyjnych występują szuwały oraz szpalery wierzb białych. Dalej projektowana Trasa przebiega przez teren obecnych ogródków działkowych, gdzie występują zespoły roślinności użytkowej i ozdobnej, głównie wiśnie, śliwy i jabłonie oraz krzewy ozdobne. Większość działek jest opuszczona i bardzo zaniedbana. W miarę zbliżania się do skrzyżowania ulic Sitowie i Miałki Szlak ul. Tarniny oraz do Węzła Elbląska planowana Trasa wkracza na teren zabudowany. Zieleń otaczająca domy przeznaczone do usunięcia to pojedyncze egzemplarze lip, świerków, sosen oraz drzew owocowych. Węzeł Elbląska obsadzony jest zadbaną zielenią: jaśminowcem, berberyssem, dereniem, różą pomarszczoną, młodymi drzewkami lipy drobnolistnej, klonu jesionolistnego, dębu, śliwy ozdobnej. Do usunięcia, ze względu na kolizję z planowaną trasą, przewidziano około 257 sztuk drzew i około 1888 m<sup>2</sup> krzewów.

Zadanie II - odcinek rozpoczyna się od terenów przyległych do istniejącego mostu wantowego. W jego sąsiedztwie, przy trasie zjazdowej z mostu i sąsiadującym skrzyżowaniu z wyspą centralną, zieleń jest uporządkowana. Są to trawniki z zagospodarowaną zielenią wysoką i niską. Występują tu głównie: dąb szypułkowy, lipa drobnolistna, głóg pośredni, głóg jednoszyjkowy, klon pospolity, rokitnik pospolity. Wzdłuż ul. Mjr H. Sucharskiego występują głównie: jarzab szwedzki, lipa drobnolistna, klon pospolity, wierzba biała. Prawa strona ul. Mjr H. Sucharskiego to w dużej części tereny ogródków działkowych z drzewami i krzewami owocowymi: wiśnia, czereśnia, jabłoń

domowa, grusza, śliwa domowa, leszczyna pospolita oraz krzewy: porzeczka, agrest, malina, jeżyna oraz pojedyncze drzewa i krzewy iglaste. Na terenie tym występują liczne obszary samosiewów. Za ogródkami działkowymi występują skupiska dużych drzew głównie brzoza brodawkowata. W niższej warstwie zieleni występują krzewy: śliwa domowa, rokitnik pospolity i liczne trawy. W miejscu gdzie zaczyna się ul. Ku Ujściu znajduje się aleja topoli. Drzewa są bardzo wysokie i w dobrym stanie. W pobliżu skrzyżowania ul. Ku Ujściu prowadzącej do Twierdzy Wisłoujście i ul. mjr H. Sucharskiego prowadzącej na Westerplatte występują duże obszary zajęte przez brzozę brodawkowatą i topolę osikę. Podobnie wygląda obszar terenów portowych po obu stronach torów kolejowych. Do usunięcia, ze względu na kolizje z planowaną Trasą przewidziano około 1621 sztuk drzew i około 3000 m<sup>2</sup> krzewów.

Zadanie III – Na początkowym odcinku istniejąca ulica Sucharskiego biegnie przez teren z rzadkim drzewostanem. Wśród drzewostanów najliczniejsza jest brzoza brodawkowata występująca na prawie całym odcinku drogi. Ponadto w pobliżu drogi występują: wierzba biała, topola oraz pojedyncze egzemplarze sosny czarnej, jarząba szwedzkiego, robinii akacjowej oraz dębu czerwonego. Większość drzew stanowią samosiejki. Na środkowym odcinku, po zachodniej stronie drogi występuje szpaler ałyczy, a dalej (rejon „Siarkopolu” S.A.) nasadzenia róży pomarszczonej. Dalej na północ po obu stronach drogi znajdują się zgrupowania sosny zwyczajnej, tworzącej nasadzoną monokulturę. Obserwowany drzewostan i krzewy rosną w odległości kilku metrów od krawędzi drogi. W rejonie lokalizacji przedsięwzięcia nie stwierdzono drzew pomnikowych. Do usunięcia, ze względu na kolizje z inwestycją przewidziano ok. 300 sztuk drzew.

### **Zwierzęta w rejonie inwestycji**

W rejonie inwestycji problem kolizji z drogą i ewentualnych zabezpieczeń dotyczy drobnych zwierząt - płazów, gadów i ssaków. Wstępne rozeznania wskazują, że populacje tych zwierząt w rejonie przebiegu Trasy Sucharskiego są raczej niewielkie pod względem liczebnym, a dominującą rolę w zgrupowaniach faunistycznych odgrywają gatunki pospolite i liczne w skali kraju i regionu. Niemniej, zaproponowano cztery przejścia dla drobnych zwierząt w rejonie Zadania I i II.

### **Dobra materialne, zabytki i krajobraz**

Na przebiegu planowanej trasy oraz w jej bliskim sąsiedztwie występują nieliczne elementy kultury materialnej i niematerialnej. Zadanie I na odcinku od Obwodnicy Południowej do Węzła Błonie przebiega przez krajobraz otwarty Żuław Wiślanych. Dalej w sąsiedztwie Węzła Elbląska planowana Trasa przecina skraj zespołu urbanistycznego w rejonie ulicy Miałki Szlaki i Sitowie - do zachowania jako elementy o wartości kulturowej.

Na ulicy Miałki Szlak oraz ulicy Tarniny ochronie podlega istniejący przebieg drogi w zachowanym historycznym kształcie oraz charakter zabudowy istniejącej pierzei ulicznej. Jednocześnie po stronie zachodniej trasa sąsiaduje z terenem ochrony ekspozycji sylwety historycznego Gdańska z dominantami wysokościowymi od strony południowej i wschodniej. Most wantowy im. Jana Pawła II przechodzący przez Martwą Wisłę, znajdujący się pomiędzy I i II odcinkiem inwestycji, stanowi dominantę przestrzenną i znajduje się w osi widokowej Gdańska. W rejonie Węzła Elbląska trasa graniczy ze strefami ochrony ekspozycji sylwety historycznego Gdańska z ciągu ul. Elbląskiej oraz ekspozycji sylwety historycznego Gdańska od strony północnej.

Obiekty o istotnych wartościach kulturowych znajdują się w pobliżu odcinka stanowiącego III Zadanie Trasy Sucharskiego. W odległości ok. 0,3 km na zachód od ulicy Sucharskiego nad Martwą Wisłą położony jest zabytek dawnej architektury militarnej rangi europejskiej - Twierdza Wisłoujście. Od strony północnej ulicy Sucharskiego położony jest obszar „Westerplatte” - miejsce walk obronnych w 1939 roku, z częściowo zachowanymi do dziś umocnieniami i punktami ogniowymi oraz wzniesionym w połowie lat sześćdziesiątych Pomnikiem Obrońców Wybrzeża. Na wschód od ulicy Sucharskiego w odległości ok. 0,5 - 0,9 km istnieją obiekty dawnych fortyfikacji o wartościach kulturowych.

## **IDENTYFIKACJA ODDZIAŁYWAŃ WARIANTU PREFEROWANEGO**

### **Powierzchnia ziemi**

Wpływ na powierzchnię ziemi dotyczy przede wszystkim etapu realizacji inwestycji. Na etapie budowy okresowo zajęty zostanie teren pod zaplecza budowy. Oddziaływania związane z okresem budowy będą miały charakter czasowy. Istotne oddziaływania dotyczą wyłącznie zadania I i II (budowa nowej drogi). Nastąpi zajęcie terenu o innym niż dotychczasowy przeznaczeniu oraz wyjście poza obecne tereny zajęte pod drogi. W związku z budową trasy konieczne będzie prowadzenie robót wymagających przemieszczania mas ziemnych. Ze względu na istniejące zagospodarowanie terenu i konieczność rozbiórek należy liczyć się z możliwością wystąpienia zanieczyszczonego gruntu. Obowiązek doprowadzenia go do obowiązujących standardów będzie spoczywał na władającym terenem, a w przypadku usuwania zanieczyszczonych mas ziemnych, konieczne będzie postępowanie jak w przypadku odpadów niebezpiecznych. W związku z budową trasy konieczne będzie prowadzenie prac ziemnych - zdjęcie warstwy roślinnej, niwelacja terenu, usunięcie części nasypów i wykonanie wykopów.

Funkcjonowanie projektowanej inwestycji nie wpłynie degradująco na obecny stan powierzchni ziemi i na glebę. Niezagospodarowany i w większości nieuporządkowany dotąd teren zostanie zainwestowany pod planowany układ komunikacyjny, a sąsiadujące z drogą tereny zostaną pokryte nasadzeniami nowych drzew i krzewów. Wystąpi zmiana w

sposobie zagospodarowania terenu co jest zjawiskiem typowym przy nowoprojektowanych i modernizowanych drogach. Warunkiem koniecznym do spełnienia jest właściwe zagospodarowanie i utrzymanie terenów zielonych i nieutwardzonych (m.in. zabezpieczenie przed erozją). W dłuższej perspektywie wzdłuż drogi mogą następować zmiany chemizmu gruntów w wyniku stosowania środków zimowego utrzymania dróg np. zasolenie. W bezpośrednim sąsiedztwie ciągów pieszych oraz ścieżek rowerowych oddziaływania będą podlegać na wydeptywaniu roślinności przez ich użytkowników.

### **Wody powierzchniowe i podziemne oraz odprowadzanie ścieków**

Realizacja I i II zadania Trasy Sucharskiego zmieni warunki w zakresie odprowadzania wód powierzchniowych. W rejonie lokalizacji Trasy konieczna będzie przebudowa układu melioracyjnego. W trakcie realizacji Trasy Sucharskiego mogą nastąpić następujące oddziaływania:

- lokalne zakłócenie stosunków wodnych na skutek wykonania wykopów związanych z przenoszeniem istniejącej infrastruktury - oddziaływanie krótkotrwałe.
- czasowe zakłócenie istniejących stosunków wodnych związane z prowadzeniem głębokich wykopów i ich odwadnianiem oraz zagrożenie zanieczyszczeniami pochodzącymi z placu budowy,
- konieczność przebudowy istniejącego systemu odwodnieniowego,
- wzrost ilości wód odprowadzanych z pasa drogowego,

Po zrealizowaniu Trasy Sucharskiego, winno się zapewnić sprawne funkcjonowanie nowego układu wód powierzchniowych, z przebudowanymi i zmodernizowanymi odcinkami kanałów melioracyjnych. Należy zakładać następujące oddziaływania:

- zwiększenie ilości wód odprowadzanych do wód powierzchniowych z powodu dodatkowych powierzchni utwardzonych i nowych wlotów kanalizacji deszczowej doprowadzających wody opadowe, może mieć wpływ na wody powierzchniowe,
- zakończenie prac i faza eksploatacji drogi, poza sytuacjami awaryjnymi, spowodują ustabilizowanie warunków środowiskowych i nie będą miały wpływu na jakość wód powierzchniowych i kształtowanie się stosunków wodnych,
- wzrost współczynnika spływu dla całych zlewni, a w konsekwencji przyspieszenie odpływu oraz zwiększenie przepływów we wszystkich przekrojach cieków i rowów melioracyjnych podczas intensywnych opadów lub gwałtownych roztopów.

Odwodnienie projektowanego układu drogowego Trasy Sucharskiego przewiduje się jako powierzchniowe:

- systemem rowów otwartych drogowych odprowadzanych do rowów melioracyjnych,
- za pomocą wpustów i studzienek kanalizacyjnych zlokalizowanych przy krawężnikach i odprowadzanych do systemu kanalizacji deszczowej projektowej i istniejącej.

Zastosowane będą urządzenia podczyszczające (separatory) przed odprowadzeniem wód opadowych do odbiorników.

### **Powietrze atmosferyczne**

W fazie budowy wystąpią zanieczyszczenia powietrza (gazowe i pyłowe), których źródłami będą roboty ziemne, maszyny drogowe i samochody ciężarowe, gorąca masa bitumiczna. Nastąpi również wzrost zanieczyszczeń komunikacyjnych na sąsiadujących ulicach spowodowany objazdami i ruchem związanym z realizacją planowanej Trasy Sucharskiego. Emisja niezorganizowana będzie ograniczona do terenu budowy i nie ma ona większego znaczenia w dłuższym horyzoncie czasowym oraz nie podlega normowaniu.

Źródłem zanieczyszczenia powietrza związanym z funkcjonowaniem Trasy Sucharskiego będą spaliny z silników pojazdów. Najistotniejszym zanieczyszczeniem komunikacyjnym są tlenki azotu (oddziaływanie ponadnormatywne ogranicza się do pasa drogowego) poza pasem drogowym stężenia tlenków azotu będą poniżej dopuszczalnych poziomów, a stężenia pozostałych zanieczyszczeń komunikacyjnych (tlenku węgla i węglowodorów) będą śladowe (znacznie poniżej 10% wartości odniesienia).

### **Hałas i wibracje**

W okresie budowy projektowanego rozwiązania drogowego Trasy Sucharskiego wystąpią okresowo oddziaływania akustyczne i wibracje związane z pracą ciężkich maszyn drogowych i pojazdów transportowych. Uciążliwości te będą miały ograniczony zarówno czas trwania jak i przestrzenny zasięg (do około 100 m). Inwestor zobowiązany jest do minimalizowania uciążliwości akustycznej prowadzonych prac. Wibracje będą powodowane pracą maszyn ziemnych, pracami nawierzchniowymi oraz pracą walców drogowych. Oddziaływania wibracji podczas budowy mają ograniczony charakter czasowy a amplituda drgań nie przekracza strefy drgań odczuwalnych przez budynki, ale nieszkodliwych dla ich konstrukcji.

Wzdłuż projektowanej trasy występują następujące rodzaje obiektów chronionych akustycznie:

- zabudowa mieszkaniowo-usługowa w rejonie ulic: Sitowie, Miałki Szlak,
- budynki szkolne: Szkoła Podstawowa nr 29 przy ul. Miałki Szlak 74, Szkoła Podstawowa nr 61 przy ul. Siennej 26,
- budynki mieszkalne wielorodzinne niskie do 5 kondygnacji - rejon ulic: Sienna, Siennicka,
- budynki mieszkalne wysokie - rejon ulic: Lenartowicza, Dickensa.

Źródłem emisji hałasu do środowiska w fazie eksploatacji Trasy Sucharskiego będzie hałas drogowy powodowany przejazdem samochodów osobowych, dostawczych i ciężarowych. Dodatkowymi emitarami w ciągu planowanej trasy są: droga krajowa nr 7 (ul. Elbląska), linia kolejowa nr 226 Pruszcz Gdański - Port Gdańsk.

Wyniki obliczeń poziomu hałasu w otoczeniu projektowanego rozwiązania drogowego z uwzględnieniem ekranów akustycznych pozwalają stwierdzić, że:

- tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej oraz mieszkaniowo-usługowej po zastosowaniu ekranów akustycznych, w stopniu zadawalającym będą chronione przed hałasem drogowym pochodzącym od Trasy Sucharskiego, zarówno w porze dnia jak i nocy; wyjątek stanowi jeden budynek mieszkalny, dla którego prognozowany poziom dźwięku na rok 2035 może wynieść w porze nocy 53,8 dB na wysokości II kondygnacji - budynek ten jest chroniony ekranem E1 o wysokości 6 m, niestety z uwagi na lokalizację tego budynku, nie ma technicznej możliwości całkowitej ochrony przed hałasem,
- w perspektywie roku 2035 mogą także wystąpić niewielkie przekroczenia hałasu na elewacji kilku budynków wyłącznie w porze nocy i nie przekroczą 1,6 dB,
- na terenach, na których są zlokalizowane szkoły (SP nr 29 i SP nr 61) hałas drogowy od Trasy Sucharskiego nie przekroczy wartości dopuszczalnej, tj. 55 dB w ciągu dnia.

Wibracje powstają na styku kół poruszających się pojazdów drogowych z nawierzchnią trasy, a następnie przenoszą się przez podłoże gruntowe do otoczenia: budynków i ich użytkowników. Z uwagi na nową nawierzchnię drogi nie przewiduje się znaczącego oddziaływania w zakresie drgań - amplituda drgań przekazywanych przez podłoże na budynki znajdujące się w sąsiedztwie projektowanej drogi nie przekroczy górnej granicy strefy drgań odczuwalnych przez budynek, ale nie szkodliwych dla jego konstrukcji.

### **Oddziaływania elektromagnetyczne**

Czynne urządzenia elektroenergetyczne o napięciu 110 kV i 400 kV mogą być powodem ograniczeń w zagospodarowaniu terenu. Ograniczenia mogą być spowodowane następującymi czynnikami: wpływem pola elektromagnetycznego, zakłóceniami odbioru radiowego i telewizyjnego, generowaniem szumów akustycznych. Większość kolizji wymusza jedynie podniesienie linii wzdłuż istniejących tras. Odcinek biegnący równoległe do projektowanej drogi nie będzie wymagał przesunięcia jego trasy. Nie nastąpi więc zmiana sposobu zagospodarowania terenów znajdujących się w pasie istniejących linii. Uwzględniając wykonane obliczenia nie ma przeciwwskazań do przebudowy istniejących odcinków linii elektroenergetycznych 110 kV i 400 kV kolidujących z budową Trasy Sucharskiego w Gdańsku.



## **Przyroda i obszary chronione, w tym Natura 2000**

Realizacja trasy spowoduje konieczność wycinki drzew i krzewów, kolidujących z przebiegiem drogi. Wcinka drzew zostanie częściowo zrekompensowana planowanymi nasadzeniami. Ocenia się, że naruszenie zasobów i walorów świata roślinnego na Trasie Sucharskiego jest uprawnione celami inwestycji. Prognozuje się, że nie nastąpią oddziaływania na świat roślinny na etapie eksploatacji. Stworzone zostaną warunki dla bytowania niektórych gatunków ptaków oraz drobnych zwierząt, dzięki zagospodarowaniu zielenią terenu wzdłuż planowanej trasy. Ze względu na występowanie lokalnych korytarzy migracyjnych drobnych zwierząt, konieczne jest ich właściwe utrzymanie w okresie eksploatacji – dotyczy to przejść i przepustów zlokalizowanych wzdłuż cieków i rowów melioracyjnych.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami zgłoszonymi lub proponowanymi do Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Najbliżej położony jest obszar ochrony siedlisk PLH220030 „Twierdza Wisłoujście” znajdujący się w odległości około 0,3-7 km na zachód (od zadania III) i na północ (od zadania I i II) oraz obszar specjalnej ochrony ptaków „PLB220005” Zatoka Pucka, znajdujący się w odległości około 0,15-5 km na północny-wschód od terenu planowanej Trasy Sucharskiego. Planowane przedsięwzięcie nie wpłynie na spójność i integralność sieci obszarów Natura 2000, nie będzie powodować przekształceń siedlisk oraz nie będzie powodować trwałych bądź okresowych, pośrednich lub bezpośrednich zagrożeń dla siedlisk i gatunków priorytetowych. W związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia nie są wymagane specjalne działania i kompensacje przyrodnicze w celu ochrony siedlisk i gatunków występujących w obrębie obszarów Natura 2000 poddanych ocenie.

## **Wpływ na zdrowie i warunki życia ludzi**

Istotne oddziaływania dotyczą wyłącznie zadania I i II. W czasie realizacji trasy oddziaływania o charakterze okresowym będą obejmować w bezpośrednim jej otoczeniu: emisje hałasu, wibracje, wzrost poziomu zapylenia, zanieczyszczenie powietrza, czasowe utrudnienia ruchu, w tym ruchu pieszego, czasowe zmiany stosunków wodnych, czasowe zmiany warunków hydrologicznych. Niekorzystne skutki związane z etapem realizacji trasy będą dotyczyły mieszkańców i użytkowników terenów przyległych do budowy trasy w dzielnicach Rudniki, Przeróbka, ogrodów działkowych im. Tadeusza Kościuszki oraz dwóch szkół podstawowych położonych w sąsiedztwie trasy. Realizacja planowanej trasy wpłynie na poprawę funkcjonowania systemu komunikacyjnego całego miasta. Poprzez udostępnienie nowej trasy oraz upłynnienie ruchu kołowego na głównych i dojazdowych drogach do centrum miasta i do portu w Gdańsku oraz usprawnienie komunikacji

zbiorowej, przyczyni się do poprawy warunków życia znaczącej liczby mieszkańców Gdańska.

W czasie funkcjonowania trasy oddziaływania będą obejmować: hałas komunikacyjny, zanieczyszczenie powietrza, wibracje. Wpływ na zdrowie i warunki życia ludzi w przypadku omawianego przedsięwzięcia dotyczy przede wszystkim najbliższego sąsiedztwa drogi. Nowoczesna nawierzchnia drogi oraz upłynnienie ruchu samochodów, a także zastosowanie ekranów akustycznych chroniących sąsiadującą z trasą zabudowę są środkami łagodzącymi hałas powstający w czasie ruchu pojazdów.

Osoby zamieszkujące niskie kondygnacje budynków położonych za ekranami akustycznymi będą narażone na poczucie izolacji i ograniczenie dostępu światła słonecznego. Efektem spełnienia realizacji ekranów akustycznych jest także to, że ograniczona zostanie miejscami możliwość przemieszczania się pieszych.

Projektowane przedsięwzięcie wpłynie także na poprawę bezpieczeństwa ruchu samochodów i pieszych

### **Wpływ na dobra materialne, zabytki i krajobraz**

W obrębie pasa drogowego konieczne będą wyburzenia, dotyczy to budynków usytuowanych w obrębie lub bezpośrednim sąsiedztwie pasa drogowego. Trwałe i nieodwracalne zmiany nastąpią poprzez ingerencję w układ przestrzenny zespołu urbanistycznego Rudniki (w rejonie ul. Miałki Szlak). Oddziaływania na krajobraz w trakcie realizacji trasy można określić jako mało znaczące, gdyż są one czasowe i będą wyeliminowane z chwilą zakończenia prac. Ogólnie można stwierdzić, że w wyniku realizacji inwestycji teren zostanie zagospodarowany, uporządkowany i estetycznie urządzony. Nasypy i niwelacja terenu niezbędne w związku z budową i kształtowaniem profilu drogi nie będą znacząco ingerować w przekształcony krajobraz miejski. Jedynie na odcinku I trasa będzie obiektem nowym i wyróżniającym się w krajobrazie rolniczym. Trasa może przyczynić się do powstania ciągu widokowego położonego na granicy strefy ochrony ekspozycji sylwety historycznego Gdańska. Na etapie funkcjonowania projektowana Trasa Sucharskiego nie będzie miała wpływu na dziedzictwo kulturowe.

### **Gospodarka odpadami**

Prowadzenie robót budowlanych związanych z przygotowaniem terenu i realizacją Trasy Sucharskiego spowoduje powstanie znacznych ilości odpadów. Wymaga to od przedsiębiorstw wykonawczych prowadzenia gospodarki odpadami zgodnej z przepisami ustawy o odpadach. Rodzaje i ilości odpadów, które będą wytwarzane w czasie prac rozbiórkowych oraz budowlano-montażowych związanych z planowanym przedsięwzięciem, a także ilości i sposób zagospodarowania mas ziemnych zostaną

określone w projekcie budowlanym. Generalnie należy stwierdzić, że problem gospodarki odpadami w trakcie realizacji Trasy Sucharskiego będzie rozwiązywany zgodnie z wymogami prawa, natomiast rodzaje i ilość powstających odpadów oraz mas ziemnych nie będą powodować istotnych problemów z ich zagospodarowaniem. Na etapie eksploatacji trasy powstawać będą odpady pochodzące z czyszczenia urządzeń podczyszczających wody opadowe. Ze względu na zawartość substancji ropopochodnych będzie to odpad niebezpieczny.

### **Oddziaływania skumulowane**

Przeprowadzona analiza nie wykazała zagrożenia wystąpienia znaczących oddziaływań skumulowanych w zakresie oddziaływania akustycznego. W zakresie emisji do powietrza również nie stwierdzono zagrożenia wystąpienia oddziaływań skumulowanych. Jedynym istotnym zanieczyszczeniem komunikacyjnym są tlenki azotu - oddziaływanie występuje jedynie w pasie drogowym, w dalszych odległościach od jezdni oddziaływanie drogi jest pomijalne. Na zasięg oddziaływania ma istotny wpływ rodzaj emisji – emisja komunikacyjna należy do tzw. niskich źródeł emisji (źródła emisji tuż nad powierzchnią ziemi), które charakteryzują się ograniczonym zasięgiem oddziaływania – blisko źródła.

W odniesieniu do oddziaływań skumulowanych można sformułować wniosek, że budowa Trasy Sucharskiego będzie miała pozytywny wpływ na oddziaływane łączne układu komunikacyjnego w centrum Gdańska. Inwestycja kanalizuje ruch prawidłowo poza centrum miasta i zmniejsza czas przejazdu przez Gdańsk. Samochody ciężarowe z Portu nie będą jechały przez rejony miasta z gęstą zabudową, co wpłynie na zmniejszenie emisji hałasu i emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych oraz zwiększy bezpieczeństwo i płynność ruchu w centrum miasta. Ponadto realizacja połączenia od Obwodnicy Południowej do terminali portowych (np. Terminalu Gazu Płynnego czy Terminalu Chemicznego) pozwoli na uzyskanie na całym przebiegu przez Gdańsk praktycznie optymalnych warunków dla prowadzenia transportem samochodowym wszelkich (dopuszczonych do ruchu drogowego) niebezpiecznych ładunków. Budowa Trasy Sucharskiego będzie zatem miała istotny wpływ zmniejszenie negatywnych oddziaływań komunikacyjnych w centrum miasta.

Ponadto należy podkreślić, że funkcjonowanie Trasy Sucharskiego, poza planami rozwojowymi Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA, wpłynie na aktywizację gospodarczą innych podmiotów, w tym również na rozbudowę infrastruktury transportowej. Stanie się to czynnikiem, który w zasadniczy sposób będzie zmieniać zagospodarowanie terenów położonych w sąsiedztwie projektowanej Trasy. Budowa Trasy Sucharskiego oraz Trasy Słowackiego, Obwodnicy Południowej staną się czynnikami dynamizującymi rozwój miasta w perspektywie najbliższych lat.

## **Oddziaływanie w fazie zamknięcia i likwidacji**

W dającej się przewidzieć przyszłości nie planuje się likwidacji Trasy Sucharskiego. W fazie ewentualnej likwidacji Trasy Sucharskiego, operacja ta może stworzyć zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego, dla powietrza oraz spowodować hałas. W czasie likwidacji przewiduje się powstanie znacznej ilości odpadów, w tym niebezpiecznych, jednak nie będą to ilości mogące spowodować trudności z ich zagospodarowaniem lub innym postępowaniem zgodnym z wymaganiami przepisów dotyczących postępowania z odpadami. Prowadzenie likwidacji będzie można wykonać po uzyskaniu odpowiednich pozwoleń i decyzji administracyjnych zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa środowiskowego oraz budowlanego.

## **ZAGROŻENIA ŚRODOWISKA SKUTKAMI POTENCJALNYCH AWARII I SYTUACJAMI NADZWYCZAJNYMI**

Należy podkreślić, że realizacja połączenia od Obwodnicy Południowej do terminali portowych np. Terminalu Gazu Płynnego czy Terminalu Chemicznego, pozwoli na uzyskanie na całym przebiegu przez Gdańsk praktycznie optymalnych warunków dla prowadzenia transportem samochodowym wszelkich (dopuszczonych do ruchu drogowego) niebezpiecznych ładunków, a zatem zdecydowanie wpłynie na zmniejszenie zagrożenia skutkami potencjalnych sytuacji awaryjnych w centrum miasta.

W przypadku wystąpienia na Trasie Sucharskiego awarii lub kolizji pojazdów przewożących substancje szkodliwe istnieje potencjalna możliwość skażenia tymi substancjami gruntu i wód gruntowych na terenach przyległych do analizowanego obszaru.

Minimalizacja zagrożenia jest możliwa poprzez zastosowanie przegród (zastawek) na rowach drogowych, umożliwiających odcięcie spływu substancji niebezpiecznej i dających możliwość ich przechwycenia. Dodatkowo na rowach drogowych, przed wprowadzeniem ścieków opadowych do odbiornika (rowów i kanałów melioracyjnych), przewidziano urządzenia oczyszczające (osadniki i separatory), pozwalające na unieruchomienie zanieczyszczeń na czas potrzebny do ich usunięcia.

## **ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE**

Po przeanalizowaniu zakresu planowanego przedsięwzięcia oraz zidentyfikowaniu jego oddziaływań na środowisko i ich skali stwierdzono, że planowane przedsięwzięcie ma charakter lokalny i nie będzie powodować transgranicznego oddziaływania na środowisko.

## **PROGRAM ZARZĄDZANIA ŚRODOWISKIEM - ŚRODKI ŁAGODZĄCE**

Działania łagodzące będą uwzględniać specyficzne warunki na poszczególnych fragmentach trasy oraz wymogi ochrony poszczególnych elementów środowiska. Zaproponowano następujące działania:

### **w fazie budowy należy:**

- ograniczyć wielkość terenów zajętych pod budowę oraz pod zaplecza i place budowlano-montażowe; zorganizować zaplecza budowy w miejscach nie powodujących nadmiernej uciążliwości dla mieszkańców przyległych terenów,
- przeprowadzić niezbędne wycinki drzew i krzewów poza okresem lęgowym ptaków, a drzewa i inną roślinność, które mają być zachowane zabezpieczyć przed uszkodzeniem,
- zdjąć i zabezpieczyć wierzchnią warstwę gleby w celu jej późniejszego wykorzystania,
- zabezpieczyć tereny zagrożone erozją np. wykopy związane z przebudową uzbrojenia terenu,
- chronić wody powierzchniowe przed przedostaniem się do nich zanieczyszczeń w trakcie budowy,
- w przypadku natrafienia w trakcie prac na obiekty archeologiczne poinformować o nich właściwe służby,
- postępować ze ściekami i odpadami powstającymi w trakcie prac zgodnie z posiadanymi pozwoleniami i obowiązującymi przepisami,
- zrealizować urządzenia i obiekty ochrony środowiska,
- przeprowadzić rekultywację terenów zdegradowanych podczas budowy.

### **w czasie eksploatacji konieczne jest:**

- zlikwidowanie zaplecza budowy, placów składowych itp. oraz uporządkowanie terenu,
- wdrożenie monitoringu środowiskowego określonego w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
- pielęgnacja i uzupełnianie zieleni,
- eksploatacja trasy nie powinna tworzyć dodatkowych źródeł skażenia środowiska na omawianym terenie, konieczne jest regularne oczyszczanie separatorów, utrzymanie drożności systemu odprowadzania wód opadowych.

W przypadku wyburzeń budynków mieszkalnych należy ich użytkownikom zapewnić właściwą rekompensatę. Przy założeniu spełnienia celu inwestycji nie ma możliwości ograniczenia wyburzeń ww. obiektów.

Na obszarze planowanej trasy nie występują zabytki wpisane do rejestru zabytków, nie zachodzi więc potrzeba prowadzenia badań i prac ratowniczych.

Nie wymagane jest prowadzenie dodatkowych działań minimalizujących wpływ zanieczyszczeń komunikacyjnych na stan zanieczyszczenia powietrza.

Działania łagodzące w zakresie hałasu - w celu spełnienia imisyjnych standardów jakości środowiska w zakresie hałasu drogowego i ograniczenia zasięgu oddziaływania Trasy Sucharskiego zaproponowano ekrany akustyczne w otoczeniu budynków mieszkalnych oraz szkół. Całkowita długość ekranów wyniesie około 1,8 km, co daje ok. 9,5 tys. m<sup>2</sup> powierzchni ekranującej hałas drogowy. Nie przewiduje się konieczności stosowania dodatkowej ochrony przed wibracjami w czasie eksploatacji trasy.

#### **OBSZAR OGRANICZONEGO UŻYTKOWANIA**

Nie przewiduje się tworzenia obszaru ograniczonego użytkowania wzdłuż Trasy Sucharskiego. Ewentualne wnioskowanie utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania będzie możliwe po przeprowadzeniu analizy porealizacyjnej (dotyczy zadania I i II).

#### **ANALIZA MOŻLIWYCH KONFLIKTÓW SPOŁECZNYCH**

Przebieg Trasy Sucharskiego na terenach miejskich jest zgodny z polityką przestrzenną oraz ustaleniami planów zagospodarowania przestrzennego. Trasa będzie przebiegała w większości w nowym korytarzu komunikacyjnym. Potencjalnym źródłem konfliktu może być prowadzenie inwestycji w terenach zabudowanych oraz prowadzenie robót budowlanych, przemieszczanie mas gruntu, wycinka drzew i krzewów itp., a przede wszystkim prowadzeniem odwodnień i składowaniem materiałów budowlanych.

Zidentyfikowano następujące aspekty społeczne związane z realizacją inwestycji:

- ruch kołowy i kolejowy w czasie budowy będzie utrzymywany w sposób ciągły, bez zakłóceń; w tym celu przewiduje się budowę tymczasowych obiektów kolejowych;
- w czasie budowy drogi rolnicy będą korzystać z objazdów;
- w trakcie prac związanych z budową drogi obowiązywać będą opracowane w tym celu tymczasowe zasady organizacji ruchu, w ramach których zostaną wyznaczone i oznakowane przejścia dla pieszych;
- emitowane w czasie transportu materiałów oraz pracy sprzętu: spaliny, drgania i hałas dotyczyć będą każdego etapu budowanej drogi;
- utrudnienia w przedostawaniu się zwierząt z jednej na drugą stronę budowanej Trasy Sucharskiego wystąpią w okresie budowy każdego odcinka trasy tj. około 2,5 roku,
- wystąpią uciążliwości w komunikacji.

Prowadzenie inwestycji drogowej może spowodować powstanie potencjalnych sytuacji konfliktowych związanych z:

- koniecznością likwidacji zabudowy mieszkaniowej z wysiedleniami mieszkańców domów mieszkalnych,
- obawą mieszkańców o pogorszenie warunków życia w strefie bezpośrednich oddziaływań trasy,
- powstaniem bariery komunikacyjnej dla lokalnych powiązań funkcjonalnych,
- przewidywanymi utrudnieniami w ruchu pieszym po zakończeniu budowy.

Reasumując, planowana trasa lokalnie, okresowo spowoduje naruszenie interesów „osób trzecich”.

### Konsultacje społeczne

W okresie listopad - grudzień 2007 roku zostały przeprowadzone konsultacje społeczne na temat środowiskowych aspektów przygotowania i realizacji planowanej Trasy Sucharskiego. Konsultacje były poprzedzone spotkaniami przedstawicieli samorządu miasta z mieszkańcami dzielnic Rudniki i Przeróbka i Letnica oraz artykułami, audycjami radiowymi i telewizyjnymi w lokalnych mediach. Natomiast w ramach omawianych wstępnych konsultacji przygotowano: materiały informacyjne, ankiety w formie drukowanej i cyfrowej opublikowane na stronie internetowej miasta Gdańska [www.gdansk.pl](http://www.gdansk.pl) oraz informacje dla mediów.

Materiały informacyjne i ankiety przekazano bezpośrednio do Rad Osiedli Rudniki i Letnicy oraz za pośrednictwem Szkół Podstawowych: nr 22 przy ul. Suchej 29, nr 29 przy ul. Miałki Szlak 74, nr 61 przy ul. Siennej 26, oraz dwóch parafii rzymsko-katolickich. Ponadto mieszkańcom Rudnik, Przeróbki i Letnicy w otoczeniu planowanej trasy dostarczono bezpłatne egzemplarze gazety „Echo Miasta” z informacjami o planowanym przedsięwzięciu.

W wyniku przeprowadzonej akcji ankietowej otrzymano 175 druków wypełnionych ankiet oraz 1 296 wypełnionych i przesłanych drogą elektroniczną odpowiedzi dotyczących planowanej Trasy Sucharskiego w Gdańsku. Główne konkluzje z konsultacji społecznych przeprowadzonych pod koniec 2007 roku były następujące:

- Wyniki tego specjalnego sondażu opinii mieszkańców miasta wskazują, że zdaniem ankietowanych korzyści z budowy Trasy Sucharskiego odniosą wszyscy mieszkańcy Gdańska.
- Konsultacje potwierdziły wysoki poziom społecznej akceptacji dla Trasy Sucharskiego, mimo artykułowanych wielu istotnych problemów przez ankietowanych.
- Wysoki poziom kolizyjności niektórych fragmentów Trasy Sucharskiego według wyników ankiety, nie stwarza podstaw do prognozowania zagrożenia konfliktem społecznym na tle środowiskowym.

W ramach procedury oceny oddziaływania na środowisko poprzedzającej wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach istnieje możliwość identyfikowania interesu osób trzecich oraz uwzględniania ich uwag i oczekiwań, kierowanych do inwestora oraz wykonawców robót. Postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, w tym konsultacje społeczne prowadzić będzie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku.

#### **ZALECENIA DOTYCZĄCE MONITORINGU I ANALIZY POREALIZACYJNEJ**

##### Monitoring

Realizacja przedsięwzięcia nie wymaga monitorowania stanu środowiska. Wyjątek stanowi zalecona w rozdziale 8.6 weryfikacja hipotezy o ewentualnym przecinaniu przez odcinek stanowiący zadanie III Trasy Sucharskiego istotnego korytarza migracyjnego nietoperzy. Ewentualne zagrożenie dla nietoperzy nie będzie miało bezpośredniego związku z realizacją planowanej inwestycji (modernizacja i przebudowa ulicy), a jedynie z jej przyszłą eksploatacją (czyli prognozowanym zwiększeniem natężenia ruchu) i ograniczy się do gatunków nie będących przedmiotem ochrony obszaru Natura 2000 „Twierdza Wisłoujście”. Proponuje się przeprowadzenie ww. badań weryfikujących hipotezę o przecinaniu przez modernizowany odcinek drogi korytarza migracyjnego nietoperzy - przed oddaniem drogi (zadania III Trasy Sucharskiego) do użytkowania.

W przypadku potwierdzenia hipotezy o istnieniu korytarza migracyjnego proponuje się wykonanie badań monitoringu potencjalnej śmiertelności nietoperzy – po pięciu latach od oddania drogi do użytkowania (istotne zagrożenie dla nietoperzy będzie mogło pojawić się dopiero w sytuacji, gdy sprawdzą się prognozy znaczącego wzrostu natężenia ruchu).

W przypadku stwierdzenia istotnej śmiertelności nietoperzy na tym odcinku zarządca drogi powinien podjąć działania minimalizujące ryzyko kolizji nietoperzy z pojazdami (na przykład poprzez budowę ekranów ochronnych).

##### Analiza porealizacyjna (dotyczy zadania I i II)

Po oddaniu Trasy Sucharskiego do eksploatacji zaleca się wykonanie analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego. Po roku od oddania do użytkowania każdego z odcinków stanowiących zadania I i II - należy wykonać pomiary sprawdzające skuteczność zastosowanych ekranów akustycznych oraz poziom emisji hałasu drogowego i określić rzeczywisty zasięg oddziaływania akustycznego i wpływ eksploatacji układu drogowego na klimat akustyczny na granicy zabudowy mieszkaniowej oraz budynków szkolnych znajdujących się w otoczeniu Trasy.



## **WSKAZANIE TRUDNOŚCI WYNIKAJĄCYCH Z NIEDOSTATKÓW TECHNIKI I LUK WE WSPÓŁCZESNEJ WIEDZY**

Niepewność prognozowania poziomu hałasu drogowego jest związana głównie z przyjętym średniogodzinnym natężeniem ruchu pojazdów samochodowych w porze dnia i nocy a zwłaszcza z przyjętym procentowym udziałem transportu ciężkiego w potoku ruchu, takim samym dla dnia i nocy. Dokładność obliczeń poziomu równoważnego dźwięku A w środowisku w strefie bezpośredniego oddziaływania drogi wynosi +/- 1 dB.

## **PODSUMOWANIE I WNIOSKI**

Planowana Trasa Sucharskiego jest ważnym elementem docelowego układu komunikacyjnego miasta i aglomeracji trójmiejskiej. Budowa Trasy Sucharskiego oraz Trasy Słowackiego, Obwodnicy Południowej staną się czynnikami dynamizującymi rozwój miasta w perspektywie najbliższych lat. Realizacja przedsięwzięcia poprawi dostęp drogowy do terminali Portu Gdańsk, co jest działaniem zdecydowanie korzystnym ze względów ekonomicznych oraz bezpieczeństwa i płynności ruchu w centrum miasta oraz ze względów środowiskowych.

Realizacja inwestycji nie ingeruje w obszary przyrodniczo cenne, obszary wodno-błotne, obszary leśne, obszary uzdrowiskowe lub o dużym znaczeniu kulturowym. W przypadku budowy Trasy Sucharskiego:

- nie występuje fragmentacja i izolacja zbiorowisk roślinnych
- ograniczenie migracji dalekiego zasięgu
- wymieranie lokalnych populacji i obniżenie bioróżnorodności obszarów przeciętych przez drogę
- nie występuje fragmentacja i izolacja populacji rzadkich i zagrożonych zwierząt

W rozdziałach raportu dotyczących poszczególnych elementów środowiska oszacowano skalę i zasięg wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko. Wpływy w fazie budowy i likwidacji będą bezpośrednie, krótkotrwałe, o zasięgu lokalnym, odwracalne po zakończeniu okresu budowy lub likwidacji. W fazie eksploatacji wystąpią wpływy bezpośrednie, długotrwałe, o zasięgu lokalnym.

**Podsumowując**, realizacja projektowanej Trasy Sucharskiego będzie miała niewielki wpływ na środowisko, ograniczony do rejonu bezpośredniego sąsiedztwa inwestycji. Obowiązujące przepisy i wymagania z zakresu ochrony środowiska będą spełnione.