

**DECYZJA**  
**o środowiskowych uwarunkowaniach**  
**bez przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt. 4, art. 80 ust. 2, art. 84 oraz art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 2 i ust. 3 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 (t. j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1029), a także § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t. j. Dz. U. z 2019 r. Poz. 1839), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2021 r. poz. 735), **po rozpatrzeniu wniosku Inwestora: Powiatu Tczewskiego z siedzibą przy ul. Piaskowej 2, 83-110 Tczew, reprezentowanego przez Pełnomocnika Pana Wojciecha Wawrzyniaka firma PROPLAN z siedzibą przy ul. Strzelińskiej 21A/6, 60-169 Poznań** w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko pod nazwą:

**„Przebudowa wiaduktu drogowego nad linią kolejową PKP  
w ciągu ul. 30 Stycznia w Tczewie”**

**orzeka się**

1. stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie wiaduktu drogowego nad linią kolejową PKP w ciągu ul. 30 Stycznia w Tczewie. Inwestycja zlokalizowana będzie w Tczewie na terenie działek geodezyjnych nr 331, 337 w obrębie 13 oraz działce nr 3 w obrębie 14.
2. Określić następujące warunki i wymagania dotyczące ochrony środowiska:
  - zabezpieczyć plac przed przedostawaniem się do wykopów małych zwierząt - płazów, gadów i małych ssaków. Codziennie przeprowadzać kontrolę wykopów przed przystąpieniem do dalszych prac. Uwięzione zwierzęta niezwłocznie przenieść poza teren objęty pracami, na właściwe dla nich siedlisko. Przenoszenie prowadzić pod nadzorem przyrodnika oraz przy użyciu rękawiczek ochronnych; używany do tego sprzęt dezynfekować. Wyniki nadzoru odpowiednio udokumentować wpisem do dokumentacji budowlanej;
  - prace będące źródłem emisji hałasu prowadzić w porze dziennej w godzinach od 6:00 do 22:00;
  - wody opadowe i roztopowe odprowadzać do projektowanej kanalizacji deszczowej;
  - wyposażyć teren przedsięwzięcia - plac budowy w sorbenty do neutralizacji substancji szkodliwych, w tym ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów);
  - należy używać wyłącznie sprawnego technicznie sprzętu i natychmiast zabezpieczać oraz usuwać ewentualne wycieki substancji ropopochodnych ze sprzętu czy pojazdów;
  - w celu neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych należy na bieżąco usuwać je z wykorzystaniem sorbentów, w przypadku znacznego

zanieczyszczenia gruntu zapewnić sprawne jego zebranie i usunięcie przez uprawniony podmiot;

- w trakcie realizacji przedsięwzięcia zapewnić pracownikom dostęp do sanitariatów;
- zaplecze i bazę sprzętową zlokalizować na uszczelnionym podłożu oraz wyposażać je w niezbędną ilość pojemników, kontenerów, koszy do gromadzenia odpadów i zapewnić ich sukcesywny wywóz;
- zapewnić właściwe gospodarowanie wytwarzanymi odpadami, minimalizować ich ilość, składować selektywnie w wydzielonych, przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostawaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz zapewnić ich sprawny odbiór lub ponowne wykorzystanie.

3. uczynić charakterystykę całego przedsięwzięcia załącznikiem do niniejszej decyzji.

### **Uzasadnienie**

W dniu 22.07.2022 r. na wniosek Inwestora: Powiatu Tczewskiego z siedzibą przy ul. Piaskowej 2, 83-110 Tczew w imieniu którego, występuje Pełnomocnik Pan Wojciech Wawrzyniak firma PROPLAN z siedzibą przy ul. Strzelińskiej 21A/6, 60-169 Poznań, zostało wszczęte postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Przebudowa wiaduktu drogowego nad linią kolejową PKP w ciągu ul. 30 Stycznia w Tczewie”.

Do wniosku załączono zgodnie z art. 74 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia, sporządzoną w 4 egzemplarzach wraz z jej zapisem w formie elektronicznej opracowaną przez mgr inż. Wojciecha Wawrzyniaka,
- poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz przewidywany obszar, o którym mowa w ust. 3a zdanie drugie ww. ustawy,
- mapę z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, o którym mowa w ust. 3a zdanie drugie ww. ustawy wraz z wyznaczoną odległością, o której mowa w ust. 3 a pkt 1 ww. ustawy.

Ponieważ złożony wniosek był niekompletny, pismem znak WSKI.6220.12.2022.EB z dnia 27.07.2022 r. *Dokument 1* wezwano Inwestora do usunięcia braków formalnych wniosku. W dniu 29.07.2022 r. Pełnomocnik Inwestora uzupełnił wniosek o dokument pełnomocnictwa z dnia 31.03.2022 r. udzielonego Panu Wojciechowi Wawrzyniakowi oraz wyjaśnił, że zakres planowanych prac nie dotyczy terenów zamkniętych.

Informacja o wniosku została umieszczona pod numerem 15/2022 w publicznie dostępnym wykazie danych, prowadzonym na podstawie art. 21 ust. 9 – ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Biorąc pod uwagę rodzaj i lokalizację przedsięwzięcia organem właściwym do wydania decyzji w niniejszej sprawie jest zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 4 ww. ustawy Prezydent Miasta Tczewa.

Zgodnie z definicją strony postępowania, zawartą w art. 74 ust. 3a - ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, zdefiniowany został krąg stron przedmiotowego postępowania, których liczba przekracza 10. W związku z powyższym, w myśl art. 49, art. 61 § 1 i 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. - Kodeks postępowania administracyjnego, zawiadomiono strony o wszczęciu postępowania obwieszczeniem WSKI.6220.12.2022.EB *Dokument 5* z dnia 11.08.2022 r..

Stosownie do treści art. 59 ust. 1 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, jeżeli obowiązek przeprowadzenia tej oceny został stwierdzony na podstawie art. 63 ust. 1 ustawy. W myśl przywołanego wyżej przepisu oraz art. 64 ust 1, obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko stwierdza w drodze postanowienia, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

- uwzględniając łącznie kryteria określone w art. 63 ust. 1;

- po zasięgnięciu opinii:

- 1) Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska,

- 2) Organu Państwowej Inspekcji Sanitarnej, o którym mowa w art. 78, w przypadku przedsięwzięć wymagających decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1-3, 10, 19, 21 i 22.

- 3) Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie – Organu właściwego do wydania oceny wodno prawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne.

W związku z powyższym organ prowadzący postępowanie wystąpił pismem znak WSKI.6220.12.2022.EB *Dokument 4* z dnia 11.08.2022 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Tczewie oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Tczewie o opinię w przedmiocie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4220.625.2022.MR.1 z dnia 26.08.2022 r. (wpływ do tut. Organu w dniu 30.08.2022 r.) poinformował, że działając na podstawie art. 36 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego, ze względu na skomplikowany charakter sprawy zajmie stanowisko w przedmiocie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w terminie do dnia 28.09.2022 r.

Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Dyrektora Zarządu Zlewni w Tczewie pismem znak GD.ZZŚ.4.435.217.2022.KP z dnia 02.09.2022 r. (wpływ do tut. Organu w dniu 02.09.2022 r.) wezwał Inwestora za pośrednictwem Organu prowadzącego postępowanie do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia. Prezydent Miasta Tczewa pismem znak WSKI.6220.12.2022.EB *Dokument 6* z dnia 06.09.2022 r. udzielił odpowiedzi Dyrektorowi Zarządu Zlewni w Tczewie na pytanie dotyczące klasyfikacji planowanej inwestycji oraz pismem znak WSKI.6220.12.2022.EB *Dokument 7* z dnia 06.09.2022 r. przekazał wezwanie do złożenia dodatkowych wyjaśnień Pełnomocnikowi Inwestora.

Pełnomocnik w dniu 13.09.2022 r. złożył wyjaśnienie, które Organ pismem znak WSKI.6220.12.2022.EB Dokument 8 z dnia 26.09.2022 r. przekazał Dyrektorowi Zarządu Zlewni w Tczewie.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku postanowieniem znak nr RDOŚ-Gd-WOO.4220.625.2022.MR.2 z dnia 28.09.2022 r. wyraził opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Tczewie pismem nr ZNS.9022.4.43.2022.MD z dnia 05.09.2022 r. wyraził opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia nie wymaga się przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Tczewie pismem nr GD.ZZŚ.4.435.217.2022.KP z dnia 07.10.2022 r. wyraził opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia nie stwierdza potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Na podstawie złożonego wniosku, a w szczególności zgodnie z treścią dołączonej karty informacyjnej przedsięwzięcia ustalono, że planowane przedsięwzięcie będzie polegało na przebudowie wiaduktu drogowego nad linią kolejowa PKP w ciągu ul. 30 Stycznia w Tczewie. W związku z powyższym ustalono, że planowana inwestycja zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko i zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t. j. Dz. U. z 2019 r. Poz. 1839), należy inwestycję zakwalifikować jako przedsięwzięcie *„polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone; w przypadku gdy jest to druga lub kolejna rozbudowa, przebudowa lub montaż, sumowaniu podlegają parametry tej rozbudowy, przebudowy lub montażu z poprzednimi rozbudowami, przebudowami lub montażami, o ile nie zostały one objęte decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach”* w związku z *„drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”*.

Dlatego zgodnie z treścią art. 71 ust. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, planowana inwestycja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Prezydent Miasta Tczewa na podstawie uzyskanych opinii oraz przeprowadzonej analizy uwzględniającej kryteria wynikające z art. 63 ust. 1 pkt 1-3 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, nie stwierdził dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie oddziaływać na środowisko obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Zgodnie z art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego, zawiadomiono strony o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranych dowodów i materiałów przed wydaniem decyzji, obwieszczeniem znak WSKI.6220.12.2022.EB *Dokument 9* z dnia 26.10.2022 r.

W trakcie postępowania nie wpłynęły uwagi i wnioski stron w stosunku do trwającej procedury wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Inwestor zamierza dołączyć decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach do wniosku o wydanie decyzji o której mowa w art. 72 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.

Prezydent Miasta Tczewa w trakcie postępowania dokonał analizy skali i rodzaju oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia w następujący sposób:

- **jego rodzaj i charakterystyka**

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie istniejącego obiektu mostowego drogowego nad linią kolejową w ciągu drogi powiatowej nr 2864G na terenie Gminy Miejskiej Tczew w powiecie tczewskim. Zakres inwestycji obejmuje naprawę i wzmocnienie żelbetowego przęsła i podpór wiaduktu oraz wykonanie nowych elementów wyposażenia. Zachowana zostanie obecna skrajnia kolejowa pod wiaduktem i lokalizacja podpór. W celu właściwego powiązania istniejącego i projektowanego przekroju drogi zakłada się korektę geometrii dojazdów i budowę chodników, a łączna długość przebudowanego odcinka drogi wyniesie ok. 160 m. Nie zakłada się ingerencji w uzbrojenie terenu kolejowego (brak kolizji i zachowanie lokalizacji istniejących podpór), urządzenia techniczne zostaną zabezpieczone.

Zakres planowanych prac obejmuje demontaż wyposażenia oraz częściową rozbiórkę ustroju nośnego wiaduktu (w tym wsporników pochodnikowych). Powierzchnie zewnętrzne (spodnie i boczne) przęsła zostaną oczyszczone i naprawione powierzchniowo cienkowarstwowym betonem natryskowym. Na górnej powierzchni zaprojektowano płytę profilująco-wzmacniającą, wraz z nowymi wspornikami pochodnikowymi. Podpory pośrednie zostaną oczyszczone powierzchniowo oraz naprawione powierzchniowo warstwą betonu natryskowego. Podpory skrajne zostaną rozebrane i odtworzone w zbliżonej formie, z uwzględnieniem niewielkich zmian wynikających z korekty geometrii drogi. Skarpy wykopu w pobliżu podpór zostaną powierzchniowo umocnione (np. płytami ażurowymi) i obsiane trawą. W pobliżu przyczółków zaprojektowano schody skarpowe dla obsługi, zabezpieczone przed dostępem osób postronnych.

Na dojazdach do wiaduktu zakłada się wykonanie nowej nawierzchni asfaltowej wraz z ukształtowaniem spadków poprzecznych oraz korektę profilu podłużnego drogi. Zachowana zostanie szerokość użytkowa jezdni (w świetle krawężników), która na całym rozpatrywanym odcinku będzie wynosiła 7,00 m (pasy ruchu o szerokości min. 2,75 i poszerzenia na łukach). Dzięki przesunięciu osi drogi względem osi konstrukcyjnej wiaduktu oraz niewielkiemu poszerzeniu ustroju nośnego możliwe jest wytyczenie na obiekcie normatywnego chodnika, stanowiącego kontynuację chodników zlokalizowanych przed i za wiaduktem.

Wody opadowe i roztopowe z powierzchni drogi na moście zostaną odprowadzone powierzchniowo za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych poza obiekt, do rowów przydrożnych i wpustów kanalizacji deszczowej.

W związku z realizacją przedsięwzięcia zachodzi konieczność przebudowy uzbrojenia terenu, w tym sieci wodociągowej i teletechnicznej (urządzenia na wiadukcie), a w razie konieczności także lokalnej sieci gazowej i elektroenergetycznej (potencjalne kolizje). Nie przewiduje się ingerencji w urządzenia techniczne na terenie kolejowym.

- **jego usytuowanie:**

Inwestycja zlokalizowana będzie w Tczewie na terenie działek geodezyjnych nr 331, 337 w obrębie 13, oraz działki geodezyjnej nr 3 obręb 14. Przedsięwzięcie ma charakter lokalny, obejmuje odcinek drogi o długości ok. 160 m wraz z wiaduktem nad linią kolejową o długości ok. 36 m. Istniejący obiekt przeprowadza drogę powiatową nr 2864G (ul. 30 Stycznia) nad torami zelektryfikowanej linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew oraz linii 729 i 735, stanowiącej element tzn. magistrali węglowej. Inwestycja zlokalizowana jest w granicach istniejącego pasa drogowego i na terenie kolejowym, stanowiącym „teren zamknięty”, ustalony Decyzją nr 14 Ministra Infrastruktury z dnia 18 września 2020 r. w sprawie ustalenia terenów zamkniętych, przez które przebiegają linie kolejowe (Dz. Urz. MI z 2020 poz. 38 z późniejszymi zmianami).

Realizacja inwestycji nie ingeruje znacząco w siedliska roślinne, poza zbiorowiskami rosnącymi na skarpach konstrukcji. Wśród roślin rosnących na skarpie konstrukcji, zidentyfikowano wyłącznie fitocenozy należące do klasy *Artemisietea vulgaris*, czyli zbiorowisk roślin wieloletnich na terenach ruderalnych a w miejscach silniej wydeptywanych roślinność rzędu *Sisymbrietalia*, czyli rośliny jednoroczne i dwuletnie na terenach ruderalnych. W obrębie mostu i w jego bezpośrednim sąsiedztwie nie stwierdzono gatunków chronionych. Skrajnie uboga jest również bryoflora i lichenobiota epifityczna, która ogranicza się do pojedynczych gatunków azotolubnych. Na skarpach przyczółków brak drzew. Krzewy są młode, regularnie usuwane. Inwestor nie przewiduje wycinki drzew i krzewów.

W otoczeniu mostu brak jakichkolwiek siedlisk dogodnych dla płazów. Na nasłonecznionych fragmentach skarp, znajdują się siedliska odpowiednie dla jaszczurki zwinki *Lacerta agilis*, która jest gatunkiem wybitnie ciepłolubnym. Kontrola nie wykazała śladów gniazdowania ptaków. Na terenie inwestycyjnym brak jakichkolwiek śladów aktywności, w tym nietoperzy.

Nie można całkowicie wykluczyć migracji herpetofauny, dlatego Inwestor zaproponował zabezpieczenie obiektu na czas prowadzonych prac tymczasowymi ogrodzeniami herpetologicznymi. W przypadku gromadzenia się większej liczby płazów przy ogrodzeniu, zwierzęta niezwłocznie należy przenieść poza teren objęty pracami, na właściwe dla nich siedlisko. Przenoszenie należy prowadzić pod nadzorem przyrodnika. Prace terenowe z płazami należy prowadzić przy użyciu rękawiczek ochronnych, a używany do tego sprzęt musi być dezynfekowany (z uwagi na możliwość kontaktu z pasożytem *Batrachochytrium dendrobatidis*).

Teren objęty inwestycją znajduje się poza obszarami Natura 2000. Najbliżej położone obszary Natura 2000 znajdują się w odległości:

- „Dolina Dolnej Wisły” PLB 040003 oddalony ok. 1,9 km na północny wschód od planowanej inwestycji,

- „Dolna Wisła” PLH 220033 oddalony ok. 3,0 km na południowy wschód od planowanej inwestycji.

Planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na obszary Natura 2000. Z uwagi na skalę i charakter przedsięwzięcia oraz lokalizację inwestycji poza obszarami Natura 2000 planowane przedsięwzięcie nie spowoduje modyfikacji warunków ekologicznych ostoji tym samym:

- nie wpłynie na pogorszenie stanu siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony zostały wyznaczone ww. obszary Natura 2000;
- nie wpłynie negatywnie na gatunki, dla których ochrony obszary te zostały wyznaczone;
- nie pogorszy integralności obszarów Natura 2000 lub ich powiązania z innymi obszarami.

Nie jest więc konieczne przeprowadzenie oceny w trybie art. 6.3 Dyrektywy rady 92/43/EWG.

Planowana inwestycja znajduje się także poza granicami pozostałych obszarów chronionych objętych ochroną na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t. jedn. Dz. U. z 2022 r. poz. 916) oraz ich otulin. Najbliżej położony obszar chroniony objęty ochroną na podstawie przepisów ww. o ochronie przyrody to oddalony ok. 2,1 km na północny wschód Środkowożuławski Obszar Chronionego Krajobrazu;

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

Obszar objęty planowaną inwestycją zlokalizowany jest poza granicami korytarzy ekologicznych, nie będzie zatem wpływać na ich drożność i ciągłość. Najbliższy korytarz ekologiczny znajduje się w odległości ok. 1,9 km na północny wschód od planowanej inwestycji „Dolina dolnej Wisły GKPN-10A”.

Na podstawie danych z Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły opublikowanym w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. poz. 1911 i 1958 stwierdzono, iż przedsięwzięcie znajduje się w regionie wodnym Dolnej Wisły, na obszarze następujących jednolitych części wód:

– powierzchniowych:

- kod: PLRW2000172996- Drybok. Stanowi ona naturalną część wód, jest monitorowana. Jej stan ogólny określono jako zły. JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWP to dobry stan ekologiczny oraz dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono odstępstwo od osiągnięcia celów środowiskowych tj. przedłużenie terminu osiągnięcia celów środowiskowych ze względu na brak możliwości technicznych, termin osiągnięcia celów środowiskowych wskazano na 2027 rok. W JCWP znajdują się obszary chronione przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022r. poz. 916 ze zm.), dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie dla którego cele środowiskowe zostały określone w akcie będącym podstawą prawną obszaru. Planowane przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami chronionymi.

– podziemnych:

- kod: PLGW200029- JCWPd charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz chemicznym, jest monitorowana. JCWPd nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWPd to utrzymanie dobrego stanu ilościowego oraz chemicznego.

Planowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2021 r. poz. 2233 ze zm.).

- **rodzaj, cechy i skala możliwego oddziaływania na środowisko:**

Na etapie prowadzenia prac budowlanych źródłami zanieczyszczeń będą silniki pojazdów uczestniczących w pracach ziemnych i transportowych oraz prace ziemne, które będą źródłem pylenia. Oddziaływania te będą odwracalne i krótko lub średnioterminowe (w zależności od czasu wykonywania robót). Etap realizacji inwestycji nie spowoduje trwałych i nieodwracalnych negatywnych zmian w stanie powietrza atmosferycznego, a szerokość stref wpływu emisji zanieczyszczeń będzie niewielka.

Przedstawione w karcie informacyjnej przedsięwzięcia obliczenia rozkładu stężeń zanieczyszczeń w powietrzu wykazały, iż w związku z realizacją przedsięwzięcia nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń w powietrzu dla stężeń jednogodzinnych jak i stężeń średniorocznych.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia, ścieki bytowe wytwarzane będą przez pracowników pracujących przy przebudowie drogi, a ich ilość zależeć będzie od wielkości zatrudnienia. Ścieki te gromadzone będą w zbiorniku typu „TOI-TOI” i odbierane przez wyspecjalizowane firmy. W związku z charakterem przedsięwzięcia nie przewiduje się jakiegokolwiek emisji ścieków przemysłowych.

W fazie eksploatacji przedmiotowe przedsięwzięcie nie generuje ścieków bytowych i przemysłowych, jest natomiast odpowiedzialne pośrednio za odprowadzenie wód opadowych i roztopowych. W celu odprowadzania wód opadowych i roztopowych projektuje się ukształtowanie nawierzchni jezdni w spadku poprzecznym 2% oraz chodników w spadku 1-3% (spadki w kierunku krawężnika). Woda z poziomu nawierzchni jezdni odprowadzona będzie powierzchniowo do wpustów projektowanej kanalizacji deszczowej. Projektowane wpusty zostaną wyposażone w osadniki, mające na celu podczyszczenie wód opadowych przed wprowadzeniem ich do odbiornika.

Na etapie budowy prace w obrębie zabudowy będą stanowiły pewną uciążliwość akustyczną dla ludzi przebywających w najbliższym sąsiedztwie. Realizacja przedsięwzięcia związana będzie z pracą maszyn i urządzeń, używanych w budownictwie drogowym tj. koparki, spycharki, równiarki samobieżne, walce drogowe oraz środki transportu dowożące materiały budowlane – samochody samowyładowcze. W zależności od czasu pracy tych urządzeń oraz ich jednoczesnego oddziaływania hałas w odległości 10 m od tego typu urządzeń kształtuje się na poziomie 70-85 dB(A). Pomimo, że etap budowy charakteryzuje się relatywnie wysoką emisją hałasu do środowiska, czas jego trwania ma charakter epizodyczny, a po zakończeniu prac budowlanych stan klimatu akustycznego wraca do stanu pierwotnego. Prace wykonywane będą wyłącznie w porze dziennej w godzinach od 6:00 – 22:00.

Przedmiotowe przedsięwzięcie ma charakter lokalny i nie powoduje zwiększenia ilości substancji i energii wprowadzanych do środowiska. Należy zaznaczyć, że inwestycja sama w sobie nie jest źródłem hałasu, są nim poruszające się po drodze pojazdy, a uciążliwość akustyczna jest tym większa, im większe jest natężenie ruchu. Wskutek realizacji inwestycji nie ulegnie zmianie natężenie oraz struktura ruchu pojazdów, zmiany te odbywać się będą niezależnie od planowanego przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie ma charakter lokalny i obejmuje odcinek drogi o długości ok. 160 m. W bezpośrednim sąsiedztwie terenu inwestycyjnego występują zabudowania mieszkalne. Z przedstawionej analizy wynika, że w związku z realizacją przedsięwzięcia nie występują przekroczenia poziomów dopuszczalnych dla receptorów zlokalizowanych na elewacji najbliższych budynków, co jest spowodowane niewielkim natężeniem ruchu pojazdów i małym udziałem pojazdów ciężkich (ograniczenie tonażowe na drodze). W celu ograniczenia wpływu hałasu drogowego przy oddziaływaniu skumulowanym przyjęto, że na całym odcinku przebudowy drogi (w tym na wiadukcie) zastosowana zostanie nawierzchnia o obniżonej hałaśliwości. Zastosowanie „cichej” nawierzchni typu SMA-8 pozwala na znaczne ograniczenie emisji hałasu, przy czym skuteczność takiego rozwiązania jest uzależniona do prędkości ruchu pojazdów i udziału pojazdów ciężkich. Przyjęto, że przy prędkości projektowej <50 km/h możliwe jest osiągnięcie redukcji hałasu na poziomie -2 dB.

Na etapie realizacji inwestycji, będą powstawały odpady związane z budową, które w większości można zaliczyć do grupy 17 – „Odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej”. W czasie realizacji przedsięwzięcia, przewiduje się postawienie kontenerów na odpady w pobliżu miejsca zaplecza budowlanego. Odpady powstające podczas przebudowy przekazywane będą innym posiadaczom, posiadającym odpowiednie zezwolenia z zakresu gospodarki odpadami.

Bazy materiałowe i sprzętowe należy tak zorganizować, aby nie dopuścić do zanieczyszczenia gleby i wody. Teren pod bazy będzie utwardzony, aby utrudnić migrację zanieczyszczeń w grunt oraz wyposażony w sorbent, który zostanie użyty w przypadku wycieków paliwa, oleju czy innych substancji. W celu minimalizacji możliwości powstania uszkodzeń sprzętu i wycieków pojazdy oraz sprzęt budowlany należy poddawać bieżącym przeglądom i konserwacjom. Miejsca magazynowania substancji niebezpiecznych, w tym paliw należy wyposażyć w szczelne, nieprzepuszczalne podłoże, zadaszyć oraz zabezpieczyć przed dostępem osób trzecich. Podczas etapu realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia będą powstawać również odpady komunalne (odpady z grupy 20 - odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie). Odpady te będą przekazywane koncesjonowanym firmom, na podstawie zawartej umowy.

Zgodnie z informacjami otrzymanymi od zarządcy linii kolejowej (PKP Polskie Linie Kolejowe) planowane są prace związane z modernizacją linii kolejowej biegnącej pod wiaduktem, w tym dostosowanie linii kolejowej do zwiększenia prędkości ruchu pociągów. W związku z jednoczesnym funkcjonowaniem linii kolejowej i drogi dochodzi do powstawania oddziaływania skumulowanego. Z uwagi brak przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu drogowego na analizowanym odcinku ustalono, że dominującym źródłem hałasu jest linia kolejowa. Niezależnie od powyższego, zakłada się zastosowanie na całym przebudowywanym odcinku drogi nawierzchni o obniżonej hałaśliwości, która pozwoli na ograniczenie negatywnego oddziaływania ruchu drogowego. Ze względu na ograniczony zakres przedsięwzięcia i ukształtowanie drogi (zjazdy/skrzyżowania) ewentualne ekrany akustyczne nie stanowiłyby skutecznego zabezpieczenia przed hałasem.

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że zaproponowane rozwiązania, przy uwzględnieniu rodzaju i skali przedsięwzięcia sprawią, że zasięg jego oddziaływania zostanie znacznie ograniczony, nie powodując przekroczenia standardów jakości środowiska w zakresie czystości powietrza oraz norm akustycznych na terenie przeznaczonym na pobyt stały ludzi.

W związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się wystąpienia istotnych zmian w ukształtowaniu terenu. Można stwierdzić, iż planowane przedsięwzięcie nie zmieni charakteru krajobrazu otoczenia.

W trakcie realizacji i eksploatacji inwestycji, środowisko gruntowo - wodne i wód powierzchniowych będzie właściwie chronione przed jej potencjalnym wpływem, jak również nie będzie negatywnego oddziaływania na jednolite części wód podziemnych i powierzchniowych wyodrębnionych na mocy Ramowej Dyrektywy Wodnej.

Przedsięwzięcie na etapie realizacji i eksploatacji nie wpłynie znacząco negatywnie na pogłębienie zmian klimatycznych. Ponadto nie przewiduje się, aby klimat i jego zmiany miały znaczący wpływ na funkcjonowanie przedsięwzięcia.

Realizacja inwestycji w sposób przedstawiony w karcie informacyjnej przedsięwzięcia nie narusza przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Mając powyższe na uwadze, stwierdza się brak konieczności sporządzenia raportu w zakresie oddziaływania ww. przedsięwzięcia na elementy przyrodnicze.

Analizując wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z kartą informacyjną przedsięwzięcia pod kątem kryteriów związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko stwierdzono, że nie jest ono zlokalizowane na obszarach wodno-błotnych, innych obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedlisk łęgowych oraz ujść rzek, obszarach wybrzeży i środowisk morskich, obszarach górskich lub leśnych, obszarach objętych ochroną, w tym strefie ochronnej ujść wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych, obszarach wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarach Natura 2000, oraz pozostałych form ochrony przyrody, obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia, obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, obszarach o znacznej gęstości zaludnienia, obszarach przylegających do jezior, obszarach ochrony uzdrowiskowej i obszarach wód i obowiązujących dla nich celach środowiskowych.

Uwzględniając charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia oraz planowane rozwiązania techniczne chroniące środowisko, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych określonych dla nich w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły”, przyjętym Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 1911 i 1958) przy zachowaniu warunków zawartych w niniejszej decyzji.

Planowane przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnej awarii przemysłowej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t. j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1973 ze zm.).

W przedmiotowym przypadku nie przewiduje się występowania ponadnormatywnych emisji do środowiska oraz negatywnego oddziaływania na zdrowie i życie ludzkie. Przewiduje się, że planowane przedsięwzięcie nie będzie powodować istotnych oddziaływań skumulowanych.

W związku z rodzajem i lokalizacją przedsięwzięcia, oddaloną od granic Państwa, wykluczona jest możliwość oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na obszary położone poza granicami Polski zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji. Nie zachodzą, więc przesłanki do przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym.

Dla terenu planowanej inwestycji został uchwalony Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Tczewa zatwierdzony Uchwałą Nr XXVIII/263/2005 Rady Miejskiej w Tczewie z dnia 27 stycznia 2005 r. (t. j. Dz. Urz. Woj. Pomorskiego z 2020 r. poz. 2166). Według ww. Planu, działki przewidziane pod inwestycję znajdują się na terenie oznaczonym w Planie symbolem:

- działka geodezyjna nr 331 (obręb 13) położona jest w jednostce UP2 – „30 Stycznia” oraz w pasach 12KDZ – ulica projektowana nowa Przemysłowa i 13KDZ – ulica 30 Stycznia (odcinek południowy),
- działka geodezyjna nr 337 (obręb 13) położona jest w terenie Z2 (tereny zamknięte),
- działka geodezyjna nr 3 (obręb 14) położona jest w jednostkach UP1 – „Przy cmentarzu”, UMN2 – „Wybudowanie” oraz w pasie drogowym oznaczonym 12KDZ - ulica projektowana nowa Przemysłowa.

Biorąc pod uwagę, przeprowadzoną w toku postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, analizę kryteriów planowanego przedsięwzięcia w zakresie, o którym mowa w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko, dokonaną w szczególności na podstawie wniosku, karty informacyjnej przedsięwzięcia, jak również poprzez uzyskanie opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Tczewie oraz Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Tczewie, Prezydent Miasta Tczewa uznał, że po zrealizowaniu przez Inwestora wszystkich warunków zawartych w przedłożonych dokumentach oraz w niniejszej decyzji, planowane przedsięwzięcie będzie zgodne z wymaganiami przepisów o ochronie środowiska. W związku z powyższym tutejszy organ, zgodnie z art. 84 ww. ustawy stwierdził w niniejszej decyzji brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Informacja o niniejszej decyzji podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych.

## POUCZENIE

1. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust.1 oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a 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. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.
2. Złożenie wniosku o którym mowa w pkt 1, może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu o którym mowa w pkt 1 od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w pierwszej instancji, stanowisko, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zajęcie stanowiska następuje na wniosek uwzględniający informacje na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wniosek, o którym mowa w zdaniu drugim, składa się do organu nie wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.
3. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organy, o których mowa w art. 86 ww. ustawy.
4. Od decyzji niniejszej służy stronom odwołanie, za pośrednictwem Prezydenta Miasta Tczewa – do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Gdańsku, w terminie 14 dni od daty doręczenia tej decyzji. W trakcie biegu terminu dla wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna. Skutkiem zrzeczenia się odwołania jest brak możliwości zaskarżenia decyzji do organu odwoławczego i wniesienia skargi do sądu administracyjnego.

### Załącznik nr 1

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

### Otrzymują:

1. Wojciech Wawrzyniak – Pełnomocnik Inwestora  
60-169 Poznań, ul. Strzelińska 21A/6
2. Strony – powyżej 10 – Obwieszczenie
3. WSKI a/a

### Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku  
80 - 748 Gdańsk, ul. Chmielna 54/57
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Tczewie  
83-110 Tczew, ul. Obr. Westerplatte 10
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Tczewie  
83-110 Tczew, ul. 30 Stycznia 50

*Wytworzyła: Ewa Banaszak*

**ZAŁĄCZNIK NR 1**  
**do decyzji nr WSKI.6220.12.2022.EB Dokument 10 z dnia 09.12.2022 r.**

**CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA**

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia pod nazwą: „Przebudowa wiaduktu drogowego nad linią kolejową PKP w ciągu ul. 30 Stycznia w Tczewie” jest rozbudowa istniejącego obiektu mostowego ze względu na jego na zły stan techniczny i niedostateczne parametry użytkowe, w szczególności brak normatywnych chodników dla pieszych.

Inwestycja zlokalizowana będzie w Tczewie przy ul. 30 Stycznia, na terenie działek geodezyjnych nr 331, 337 (Obręb 13) i nr 3 (Obręb 14). Planowane przedsięwzięcie ma charakter lokalny, obejmuje odcinek drogi o długości ok. 160 m wraz z wiaduktem nad linią kolejową o długości ok. 36 m. Istniejący obiekt przeprowadza drogę powiatową nr 2864G (ul. 30 Stycznia) nad torami zelektryfikowanej linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory - Tczew oraz linii 729 i 735, stanowiącej element tzn. magistrali węglowej.

Celem realizacji przedsięwzięcia jest poprawa stanu technicznego obiektu, poprawa funkcjonalności drogi oraz zapewnienie bezpieczeństwa pieszych poprzez budowę normatywnego chodnika. Zachowana zostanie obecna skrajnia kolejowa pod wiaduktem i lokalizacja podpór. Odcinek drogi objęty przebudową zostanie na czas realizacji prac zamknięty, a ruch kołowy będzie prowadzony objazdami. Nie przewiduje się konieczności długotrwałego ograniczania ruchu kolejowego. Technologia budowy będzie uwzględniała konieczność prowadzenia robót budowlanych w pobliżu czynnej linii kolejowej.

Zakres planowanych prac obejmuje demontaż wyposażenia oraz częściową rozbiórkę ustroju nośnego wiaduktu (w tym wsporników pochodnikowych). Powierzchnie zewnętrzne (spodnie i boczne) przęsła zostaną oczyszczone i naprawione powierzchniowo cienkowarstwowym betonem natryskowym. Na górnej powierzchni zaprojektowano płytę profilującą - wzmacniającą, wraz z nowymi wspornikami pochodnikowymi. Podpory pośrednie zostaną oczyszczone powierzchniowo oraz naprawione powierzchniowo warstwą betonu natryskowego. Podpory skrajne zostaną rozebrane i odtworzone w zbliżonej formie, z uwzględnieniem niewielkich zmian wynikających z korekty geometrii drogi.

Skarpy wykopu w pobliżu podpór zostaną powierzchniowo umocnione (np. płytami ażurowymi) i obsiane trawą. W pobliżu przyczółków zaprojektowano schody skarpowe dla obsługi, zabezpieczone przed dostępem osób postronnych. Na dojazdach do wiaduktu zakłada się wykonanie nowej nawierzchni asfaltowej wraz z ukształtowaniem spadków poprzecznych oraz korektę profilu podłużnego drogi. Zachowana zostanie szerokość użytkowa jezdni (w świetle krawężników), która na całym rozpatrywanym odcinku będzie wynosiła 7,00 m (pasy ruchu o szerokości min. 2,75 i poszerzenia na łukach). Dzięki przesunięciu osi drogi względem osi konstrukcyjnej wiaduktu oraz niewielkiemu poszerzeniu ustroju nośnego możliwe jest wytyczenie na obiekcie normatywnego chodnika, stanowiącego kontynuację chodników zlokalizowanych przed i za wiaduktem.

Po zamknięciu odcinka drogi dla ruchu pojazdów i wytyczeniu stosownych objazdów Inwestor przystąpi do rozbiórki elementów istniejącego obiektu. Zakres rozbiórki obejmuje wyposażenie obiektu (balustrady, nawierzchnię jezdni i chodników) oraz częściową rozbiórkę ustroju nośnego. Prace rozbiórkowe będą prowadzone przy użyciu konwencjonalnego sprzętu

budowlanego, a odpady powstające podczas prowadzenia prac budowlanych będą sukcesywnie wywożone z placu budowy aby wykluczyć konieczność ich magazynowania w pobliżu linii kolejowej.

Nowe elementy konstrukcyjne będą wykonywane sukcesywnie, od naprawy i wzmocnienia fundamentów, poprzez wykonanie żelbetowych podpór i naprawy ustroju nośnego, aż po wykonanie nowej izolacji, nawierzchni jezdni i chodnika oraz wyposażenia obiektu. Na dojazdach do wiaduktu zostanie wykonana nowa nawierzchnia asfaltowa oraz chodnik.

W związku z realizacją przedsięwzięcia zachodzi konieczność przebudowy uzbrojenia terenu, w tym sieci wodociągowej i teletechnicznej (urządzenia na wiadukcie), a w razie konieczności także lokalnej sieci gazowej i elektroenergetycznej (potencjalne kolizje). Nie przewiduje się ingerencji w urządzenia techniczne na terenie kolejowym.

Wody opadowe i roztopowe z powierzchni drogi na moście zostaną odprowadzone powierzchniowo za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych poza obiekt, do rowów przydrożnych i wpustów kanalizacji deszczowej.

Przedsięwzięcie ma charakter odtworzeniowy, nie zachodzi konieczność ingerencji w istniejących drzewostan.

Z przedłożonej dokumentacji wynika, że przy zachowaniu założonego reżimu technologicznego i realizacji przedstawionych rozwiązań technicznych analizowane przedsięwzięcie będzie spełniało wymagania w zakresie ochrony środowiska.