

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

Na podstawie art. 71 ust. 2, art. 75 ust. 1 pkt. 4 oraz art. 84, art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2026 r., poz. 670) – dalej ustawa ooś, w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r., poz. 1691) – dalej ustawa kpa, po rozpatrzeniu wniosku Skarbu Państwa – Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział GDDKiA w Szczecinie, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa mostów w ciągu autostrady A6 nad rzeką Płonią w okolicy Szczecina” – na terenie działki nr 51/2 w obrębie 4117, w Szczecinie

**stwierdzam**

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa mostów w ciągu autostrady A6 nad rzeką Płonią w okolicy Szczecina” – na terenie działki nr 51/2 w obrębie 4117, w Szczecinie 1084 i jednocześnie określam warunki realizacji i eksploatacji:

1. Teren budowy wyposażyć w substancje do neutralizowania wycieków z maszyn i urządzeń, w przypadku wycieku natychmiast neutralizować zanieczyszczoną powierzchnię, poprzez zastosowanie odpowiednich materiałów sorpcyjnych, a zanieczyszczony materiał zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami.
2. Na czas trwania robót zabezpieczyć krawędzie robocze mostów przed spływem materiałów do cieków wodnych (np. stosując siatki, bariery filtrujące, tymczasowe rynny odprowadzające).
3. Do prac wykorzystywać tylko sprzęt sprawny pod względem technicznym oraz charakteryzujący się niską emisyjnością hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do środowiska.
4. Dla zachowania prawidłowego funkcjonowania urządzeń wodnych należy zachować ich drożność, właściwy stan techniczny oraz kierunek odpływu wody.
5. W przypadku uszkodzenia urządzeń wodnych przy wykonywaniu prac ziemnych Inwestor zobowiązany jest do naprawy powstałych uszkodzeń, w sposób zapewniający zachowanie dotychczasowych funkcji tych urządzeń.
6. Prace wymagające odwodnienia wykopów powinny być zrealizowane, w jak najkrótszym terminie, ponadto w zależności od przyjętej technologii prace wymagają zgłoszenia wodnoprawnego zgodnie z art. 394 ust. 1 pkt 5 lub pozwolenia wodnoprawnego zgodnie z art. 389 pkt 1, w związku z art. 35 ust. 3 pkt 8 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo Wodne (Dz. U. z 2025 r., poz. 960 z późn. zm.).
7. Podłoże zaplecza budowy należy zabezpieczyć przed ewentualnym wyciekami substancji ropopochodnych z urządzeń i maszyn oraz środków transportu, a w miejsca przeznaczone do składowania substancji podatnych na przenikanie do gleby należy położyć materiały izolacyjne.
8. Inwestycję w fazie budowy, jak i realizacji należy prowadzić w sposób wykluczający pogorszenie stanu wód, przy zastosowaniu procedur i technologii zapobiegających rozprzestrzenianiu się i likwidującym ewentualne zanieczyszczenia powstałe w trakcie jej realizacji.

**Charakterystykę planowanego przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.**

### Uzasadnienie

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska pismem z dnia 15.10.2025 r., znak:WONS.052.13.2025.AJ przekazał do tut. organu zgodnie z właściwością wniosek z dnia 08.10.2025 r., złożony przez Skarb Państwa – Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział GDDKiA z siedzibą przy ul. Bohaterów Warszawy 33, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa mostów w ciągu autostrady A6 nad rzeką Płonią w okolicy Szczecina” planowanej do realizacji na terenie działki ewidencyjnej nr 51/2 obręb ewidencyjny 4117 w ciągu autostrady A6 nad rzeką Płonią w Szczecinie.

Do wniosku załączono zgodnie z obowiązującymi przepisami:

1. kartę informacyjną przedsięwzięcia, opracowaną przez mgr Małgorzatę Kosmacz wraz z zespołem (Słupsk, 7 października 2025 r.) - dalej jako KIP,
2. poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz przewidywany obszar, o którym mowa w art. 74 ust. 3a ustawy ooś,
3. mapę z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, o którym mowa w art. 74 ust. 3a ustawy ooś wraz z wyznaczoną odległością, o której mowa w art. 74 ust. 3 a pkt 1 ustawy ooś,
4. pełnomocnictwo z dnia 18.06.2025 r. udzielone Panu Mateuszowi Stefańczykowi.

Zgodnie z art. 7 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2025 r., poz. 1154) jednostki budżetowe zwolnione są z opłaty skarbowej. Inwestor jako jednostka budżetowa w rozumieniu przywołanego przepisu, nie jest zobowiązany do uiszczenia opłaty skarbowej za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz opłaty od udzielonego pełnomocnictwa.

Organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Prezydent Miasta Szczecin, zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy ooś.

Będąc w posiadaniu wniosku kompletnego pod względem formalnym organ, na podstawie przedłożonej dokumentacji, w oparciu o zapisy art. 74 ust. 3a ustawy ooś określił krąg stron postępowania. Na podstawie mapy z zasięgiem oddziaływania inwestycji oraz mapy ewidencyjnej przedsięwzięcia ustalono, że liczba stron postępowania administracyjnego nie przekroczyła 10. Wobec powyższego organ przez cały okres prowadzonego postępowania realizował obowiązki informacyjne, zawiadamiając każdą ze stron indywidualnie o podejmowanych czynnościach.

Jednakże w trakcie definiowania stron postępowania, organ ustalił, że jedna z działek wchodząca w obszar oddziaływania przedsięwzięcia ma nieuregulowany stan prawny po 3 zmarłych osobach. W związku z powyższym zgodnie z art. 74 ust. 3f ustawy ooś osoby, którym przysługują prawa rzeczowe do nieruchomości zostały poinformowane o wszczęciu postępowania oraz o każdym etapie postępowania zgodnie z art. 49 kpa poprzez obwieszczenia.

Przedmiotem przedsięwzięcia jest przebudowa istniejących obiektów mostowych w ciągu autostrady A6, zlokalizowanych nad rzeką Płonią, w celu dostosowania ich parametrów technicznych i użytkowych do obowiązujących wymagań nośności, tzn. do klasy I obciążenia pojazdami samochodowymi.

W ramach postępowania organ przeprowadził więc kwalifikację przedmiotowego przedsięwzięcia, zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 z późn. zm.).

Przedmiotowe przedsięwzięcie wpisuje się w zakres ww. rozporządzenia Rady Ministrów na podstawie:

- § 3, ust. 2, pkt. 2 - polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w § 2 ust. 1 i niespełniające kryteriów, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 1.

W związku z istniejącą drogą kwalifikowaną na podstawie:

- § 2, ust. 1, pkt 31 – autostrady i drogi ekspresowe,
- § 3, ust. 1 pkt 62 - drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Przedmiotowa inwestycja wpisuje się w katalog inwestycji o których mowa w art. 59a ust. 4 ustawy ooś. W konsekwencji, stosownie do treści przywołanego przepisu, w niniejszym postępowaniu nie podlega badaniu zgodność planowanego przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Planowane przedsięwzięcie nie jest wymienione w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 27 sierpnia 2014 r. w sprawie rodzajów instalacji mogących powodować znaczne zanieczyszczenie poszczególnych elementów przyrodniczych albo środowiska jako całości (Dz. U. z 2014 r. poz. 1169). W związku z tym planowane przedsięwzięcie nie jest kwalifikowane jako instalacja, o której mowa w art. 201 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r. poz. 647 z późn. zm.) i nie wymaga uzyskania pozwolenia zintegrowanego.

Organ zgodnie z art. 64 ust. 1 ustawy ooś wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie i do Dyrektora Zarządu Zlewni w Stargardzie PGW Wody Polskie o opinię w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Szczecinie, w opinii sanitarnej z dnia 01.12.2025 r., znak: ZNS.9022.1.52.2025 nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. W uzasadnieniu stanowiska stwierdził, iż przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływać na zdrowie i życie ludzi.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Stargardzie PGW Wody Polskie w opinii z dnia 02.12.2025 r. znak: ST.ZZŚ.4901.267.2025.OS stwierdził, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko określając jednocześnie warunki realizacji przedsięwzięcia chroniące środowisko gruntowo-wodne. W uzasadnieniu stanowiska stwierdził, iż przedmiotowa inwestycja, zarówno w fazie budowy, jak i eksploatacji, nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko wodne i gruntowe, a tym samym nie nastąpi degradacja wód podziemnych i powierzchniowych spowodowana jakimikolwiek zanieczyszczeniami, jak również nie nastąpi pogorszenie potencjału ekologicznego oraz stanu chemicznego JCWP, a także stanu ilościowego i chemicznego JCWPd. Warunki Dyrektora Zarządu Zlewni w Stargardzie PGW Wody Polskie zostały nałożone na Inwestora w tutejszej decyzji w celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego, ze względu na płynącą pod mostami rzekę Płonię. Tutejszy organ do warunków nie wpisał obostrzeń wynikających z przepisów prawa przytoczonych przez Dyrektora Zarządu Zlewni w Stargardzie PGW Wody Polskie jako warunki realizacji przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie w piśmie z dnia 04.12.2025 r. znak: WONS.4220.509.2025.AJ wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko określając jednocześnie warunki korzystania ze środowiska podczas realizacji i eksploatacji inwestycji. W uzasadnieniu stanowiska stwierdził, iż po przeanalizowaniu przedłożonych dokumentów, zawierających parametry techniczne i technologiczne planowanego przedsięwzięcia oraz wstępną analizę potencjalnego oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko, uwzględniając wszystkie uwarunkowania związane z realizacją przedsięwzięcia planowane przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, natomiast określone warunki pozwolą zminimalizować ewentualne negatywne

M

oddziaływanie na środowisko. Warunki narzucone przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie zostały w części uwzględnione w niniejszej decyzji. Tutejszy organ nie narzucał Inwestorowi warunków takich jak:

- prowadzenie prac budowlanych wyłącznie w porze dziennej (w godz. 06:00 – 22:00),
- zapewnienie odpowiednich warunków dla funkcjonowania bazy budowlano-sprzętowej poprzez zabezpieczenie podłoża w miejscach postoju pojazdów i maszyn budowlanych,
- zrealizowania miejsca składowania materiałów i odpadów na utwardzonej zabezpieczonej powierzchni, w obrębie istniejącej infrastruktury drogowej, z dala od krawędzi obiektu mostowego,
- przechowywania w zamkniętych, oznakowanych pojemnikach wszelkich substancji niebezpiecznych mogących zanieczyścić glebę i wody gruntowe (oleje, smary, paliwa),
- stosowania wanien wychwytowych lub mat sorpcyjnych pod maszynami mogącymi emitować substancje ropopochodne,

ponieważ Inwestor w KIP przedstawił szereg rozwiązań chroniących środowisko, które zostaną zastosowane w związku z realizacją planowanej inwestycji, a warunki zaproponowane przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie pokrywały się z tymi rozwiązaniami. Pozostałe warunki z postanowienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 04.12.2025 r. znak: WONS.4220.509.2025.AJ zostały uwzględnione w niniejszej decyzji.

Dnia 09.01.2026 r. do tut. organu wpłynął wniosek pełnomocnika o zawieszenie postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa mostów w ciągu autostrady A6 nad rzeką Płonią w okolicy Szczecina”, ze względu na konieczność zmian w technologii przebudowy mostów w ciągu autostrady A6, a w związku z tym konieczność dostosowania zapisów KIP do tych zmian.

Wobec powyższego tutejszy organ postanowieniem z dnia 13.01.2026 r., znak: WOŚr-VII.6220.1.66.2025.MR.15 zawiesił postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa mostów w ciągu autostrady A6 nad rzeką Płonią w okolicy Szczecina”.

Następnie pełnomocnik inwestora pismem z dnia 23.04.2026 r. zwrócił się o podjęcie postępowania w ww. sprawie przedkładając jednocześnie zaktualizowaną KIP.

Wobec powyższego tutejszy organ postanowieniem z dnia 28.04.2026 r., znak: WOŚr-VII.6220.1.66.2025.MR.18 podjął na wniosek strony postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa mostów w ciągu autostrady A6 nad rzeką Płonią w okolicy Szczecina”.

Mając nowe dowody w sprawie organ w związku z wprowadzonymi zmianami dotyczącymi realizacji planowanego przedsięwzięcia ponownie wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie i do Dyrektora Zarządu Zlewni w Stargardzie PGW Wody Polskie o opinię bądź podtrzymanie wcześniej wydanego stanowiska w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Stargardzie PGW Wody Polskie w piśmie z dnia 07.05.2026 r. znak: ST.ZZŚ.4901.267.1.2025.OS poinformował, że treść załączonej dokumentacji nie wpłynie na rozstrzygnięcie zawarte w opinii z dnia 02.12.2025 r., znak: ST.ZZŚ.4901.267.2025.OS.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Szczecinie, w piśmie z dnia 08.05.2026 r., znak: ZNS.9022.1.20.2026 podtrzymał swoje stanowisko zawarte w opinii sanitarnej z dnia 01.12.2025 r., znak: ZNS.9022.1.52.2025.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie w piśmie z dnia 18.05.2026 r. znak: WONS.4220.509.2025.AJ.2 podtrzymał swoje stanowisko wyrażone w postanowieniu z dnia 04.12.2025 r., znak: WONS.4220.509.2025.AJ.

Organ odstępując od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko badał sprawę odnosząc się do uwarunkowań wynikających z art. 63 ust. 1 ustawy ooś oraz uwzględnił w całości stanowisko Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie i Dyrektora Zarządu Zlewni w Stargardzie PGW Wody Polskie oraz w części stanowisko Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie.

W związku z powyższym organ kierował się następującymi uwarunkowaniami:

#### I. Rodzajem i charakterystyką przedsięwzięcia.

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest wzmocnienie nośności na istniejących obiektach inżynierskich – mostach, w ciągu autostrady A6 do I klasy obciążenia pojazdami samochodowymi. Projekt obejmuje kompleksowy zakres robót konstrukcyjno-utrzymaniowych i zostanie zrealizowany w obrębie istniejącego pasa drogowego autostrady, z uwzględnieniem istniejących dojazdów oraz infrastruktury technicznej.

#### Faza realizacji

Faza realizacji obejmuje prace budowlane w obrębie istniejącego pasa drogowego autostrady A6, w rejonie obiektów mostowych i ich dojazdów, przy wprowadzonej tymczasowej organizacji ruchu drogowego. Czasowa organizacja ruchu przewiduje zamknięcie jednej z nitek autostrady (w jednym kierunku) oraz przeprowadzenie ruchu pojazdów w obu kierunkach po drugiej nitce. W tym celu zostaną wykorzystane lub wykonane tymczasowe przejazdy awaryjne zlokalizowane przed i za obiektami mostowymi.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia szacuje się wykorzystanie następujących ilości materiałów budowlanych, niezbędnych do wykonania zakresu robót konstrukcyjnych oraz naprawczo-utrzymaniowych w obrębie istniejących obiektów mostowych w ciągu autostrady A6:

- beton konstrukcyjny w ilości ok. 95-130 m<sup>3</sup>,
- stal zbrojeniowa ok. 14,0-20,0 Mg,
- prefabrykowane belki nośne typu T21 ok. 12-20 szt. dla obu obiektów,
- łożyska mostowe ok. 16 szt.,
- zaprawy naprawcze PCC lub beton naprawczy w ilości ok. 5,0-8,0 m<sup>3</sup>,
- materiały iniekcyjne ok. 0,20-0,50 m<sup>3</sup>,
- mieszanki mineralno-bitumiczne ok. 80-110 Mg,
- materiały izolacyjne pomostu, w tym izolacje przeciwwodne i warstwy ochronne ok. 500-650 m<sup>2</sup>,
- urządzenia dylatacyjne oraz materiały uszczelniające ok. 1,0-2,0 Mg,
- elementy systemu odwodnienia obiektów, w tym sączki, wpusty, kolektory, rury spustowe, dreny oraz elementy mocujące, w ilości wynikającej z dokumentacji projektowej,
- krawężniki, kapy chodnikowe, bariery ochronne oraz pozostałe elementy wyposażenia mostowego, w ilości wynikającej z dokumentacji projektowej,
- preparaty hydrofobizujące, powłoki ochronne i materiały gruntujące do zabezpieczenia naprawianych i odtwarzanych powierzchni betonowych: ok. 80-120 l.

Przewidywane zużycie wody na etapie realizacji przedsięwzięcia związane będzie głównie z przygotowaniem zapraw naprawczych i mieszanek technologicznych o niewielkiej skali, pielęgnacją świeżego betonu, oczyszczaniem powierzchni betonowych i stalowych, prowadzeniem prac iniekcyjnych i naprawczych, myciem narzędzi oraz sprzętu, ograniczaniem pylenia podczas robót rozbiórkowych, a także z funkcjonowaniem zaplecza budowy. Beton konstrukcyjny do wykonania zasadniczych elementów nośnych dostarczany będzie na teren budowy jako gotowa mieszanka, wobec czego nie przewiduje się jego wytwarzania na placu budowy. Szacuje się, że łączne zużycie wody na etapie realizacji przedsięwzięcia wyniesie ok. 45-70 m<sup>3</sup>, przy czym dobowe zużycie wody w okresach wykonywania robót o największej intensywności nie powinno przekraczać ok. 2,5-3,5 m<sup>3</sup>/dobę. Woda pochodzić będzie z sieci wodociągowej lub z przewoźnych zbiorników.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia mogą powstawać ścieki bytowe związane z funkcjonowaniem zaplecza socjalnego dla pracowników oraz niewielkie ilości ścieków technologicznych (wód i cieczy technologicznych) związanych z prowadzeniem robót rozbiórkowych, naprawczych, betonowych i wykończeniowych. Źródłem takich cieczy mogą być przede wszystkim wody wykorzystywane do mycia narzędzi i drobnego sprzętu, przygotowania zapraw naprawczych i mieszanek technologicznych o niewielkiej skali, oczyszczania powierzchni roboczych, prowadzenia prac iniekcyjnych i naprawczych, a także ewentualnego ograniczania pylenia w strefie robót rozbiórkowych. Dzielne zużycie wody związane z korzystaniem z zaplecza sanitarnego przez jednego pracownika wynosić będzie orientacyjnie ok. 10–17 l/osobę/dobę, co odpowiada podstawowemu zapotrzebowaniu na cele sanitarne w warunkach budowy, obejmującemu w szczególności korzystanie z przenośnych urządzeń sanitarnych oraz mycie rąk. Przy założeniu obecności na budowie średnio ok. 8–10 pracowników dziennie ilość ścieków bytowych można oszacować na poziomie ok. 0,08–0,17 m<sup>3</sup>/dobę, tj. średnio ok. 0,12 m<sup>3</sup>/dobę.

W odniesieniu do ścieków technologicznych należy wskazać, że przy tego rodzaju robotach mostowych nie przewiduje się stałego wytwarzania ścieków procesowych w ilościach typowych dla rozbudowanych robót mokrych, instalacji technologicznych lub zaplecza produkcyjnego. Mogą jednak powstawać niewielkie ilości wód popłucznych oraz cieczy technologicznych związanych z myciem narzędzi, pojemników, drobnego sprzętu, czyszczeniem powierzchni po pracach naprawczych, pielęgnacją i lokalną obróbką elementów betonowych oraz przygotowaniem zapraw naprawczych i materiałów uszczelniających. Okresowo mogą również występować niewielkie ilości wód wykorzystywanych do ograniczania pylenia podczas robót rozbiórkowych, jednak nie powinny one być traktowane jako typowe ścieki technologiczne, o ile są wykorzystywane w sposób kontrolowany i nie dochodzi do ich zanieczyszczenia substancjami mogącymi oddziaływać na środowisko.

Zatem dla planowanego zakresu robót ilość ścieków technologicznych (wód i cieczy technologicznych) wymagających zebrania i zagospodarowania nie przekroczy ok. 0,02–0,06 m<sup>3</sup>/dobę, a łącznie w całym okresie realizacji wyniesie ok. 1,2–3,6 m<sup>3</sup>.

Wszystkie ścieki bytowe oraz ścieki technologiczne (wody i cieczy technologiczne) powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia będą gromadzone i zagospodarowywane w sposób kontrolowany, z wykorzystaniem rozwiązań technicznych dostosowanych do organizacji placu budowy, bez odprowadzania do gruntu i do wód powierzchniowych, w tym do rzeki Płoni. Ścieki bytowe będą odprowadzane do szczelnych, bezodpływowych urządzeń sanitarnych lub zaplecza tymczasowego i wywożone przez uprawnione podmioty, natomiast wody i cieczy technologiczne będą zbierane, a następnie zagospodarowywane zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami ochrony środowiska.

Zużycie paliw płynnych, głównie oleju napędowego, związane będzie z pracą sprzętu budowlanego, transportowego i pomocniczego wykorzystywanego do prowadzenia robót rozbiórkowych, montażowych, betonowych, nawierzchniowych i wykończeniowych. Dotyczy to w szczególności pracy żurawi samojezdnych, koparko-ładowarek, podnośników, samochodów ciężarowych i samowyladowczych, naczep niskopodwoziowych do transportu prefabrykatów, pomp do betonu, rozścielaczy mas bitumicznych, walców, agregatów sprężarkowych, agregatów prądotwórczych, pojazdów serwisowych oraz innego sprzętu pomocniczego. Łączne zużycie oleju napędowego na etapie realizacji przedsięwzięcia szacuje się na ok. 8 000–14 000 l, tj. ok. 8,0–14,0 m<sup>3</sup>, w zależności od ostatecznej organizacji robót, długości transportów materiałów i elementów prefabrykowanych oraz czasu pracy sprzętu ciężkiego.

Zapotrzebowanie energetyczne robót związane będzie z zasilaniem stanowisk roboczych, elektronarzędzi, urządzeń montażowych, pomp i agregatów iniekcyjnych, urządzeń do cięcia i wiercenia, sprzętu do czyszczenia i zabezpieczania powierzchni, oświetlenia tymczasowego oraz zaplecza budowy. Szacuje się, że całkowite zapotrzebowanie na energię elektryczną na etapie realizacji przedsięwzięcia wyniesie ok. 6 000 - 10 000 kWh. Energia ta dostarczana będzie

z tymczasowego przyłącza elektroenergetycznego lub z mobilnych agregatów prądotwórczych, w zależności od przyjętej organizacji budowy i dostępności infrastruktury technicznej, przy czym zużycie paliwa związane z pracą agregatów zostało uwzględnione w bilansie paliw płynnych.

Zużycie materiałów i mediów będzie miało charakter ograniczony czasowo, lokalny i będzie realizowane w sposób racjonalny, zgodnie z zasadami gospodarki zasobami oraz obowiązującymi przepisami prawa.

Realizacja przedsięwzięcia polegającego na przebudowie istniejących obiektów mostowych w ciągu autostrady A6 będzie wiązała się z czasową emisją zanieczyszczeń pyłowych i gazowych na etapie prowadzenia robót budowlanych, jednak oddziaływanie to będzie miało charakter lokalny, ograniczony przestrzennie do strefy realizacji prac oraz odwracalny po ich zakończeniu. Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obrębie funkcjonującej autostrady, a więc w środowisku już obciążonym emisjami komunikacyjnymi związanymi z ruchem pojazdów.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia źródłem emisji gazowych będą przede wszystkim silniki spalinowe maszyn i urządzeń budowlanych oraz pojazdy wykorzystywane do transportu materiałów, elementów prefabrykowanych, odpadów oraz obsługi zaplecza budowy. Największe nasilenie emisji spalin może występować w okresach prowadzenia robót rozbiórkowych, montażowych, betonowych oraz podczas transportu materiałów i elementów konstrukcyjnych.

Jak wskazano w KIP ograniczenie oddziaływania na jakość powietrza następować będzie poprzez prowadzenie robót w sposób uporządkowany i etapowy, stosowanie sprawnego technicznie sprzętu budowlanego i transportowego, ograniczanie czasu jałowej pracy silników, właściwą organizację transportu oraz bieżące usuwanie materiałów z rozbiórki i odpadów. W celu ograniczenia emisji pyłu stosowane będą rozwiązania organizacyjne i technologiczne adekwatne do rodzaju prowadzonych prac, w tym w razie potrzeby zraszanie stref roboczych, prowadzenie wybranych prac w warunkach ograniczających pylenie, zabezpieczanie materiałów pyłących oraz utrzymywanie porządku w obrębie terenu budowy i zaplecza technicznego.

Realizacja przedsięwzięcia polegającego na przebudowie istniejących obiektów mostowych w ciągu autostrady A6 będzie wiązała się z czasowym zwiększeniem emisji hałasu na etapie prowadzenia robót budowlanych, jednak oddziaływanie to będzie miało charakter lokalny, krótkotrwały i odwracalny. Na etapie realizacji przedsięwzięcia źródłem dodatkowej emisji hałasu będą przede wszystkim roboty rozbiórkowe, montażowe, betonowe, transportowe i wykończeniowe prowadzone w obrębie obiektów mostowych oraz ich bezpośredniego zaplecza. Największa emisja hałasu występować będzie w związku z demontażem wyposażenia obiektów, zerwaniem istniejących warstw bitumicznych i izolacyjnych, skuciem istniejącej płyty pomostu oraz demontażem konstrukcji stalowej.

Hałas budowlany będzie miał charakter zmienny w czasie, przerywany i uzależniony od etapu realizacji inwestycji, co jest cechą typową dla tego rodzaju oddziaływań. Emisja ta będzie koncentrować się w rejonie obiektów mostowych i zaplecza budowy, a po zakończeniu prac dodatkowe źródło hałasu ustanie. Z uwagi na lokalizację przedsięwzięcia w obrębie istniejącej infrastruktury drogowej oraz prowadzenie robót w granicach pasa drogowego autostrady, nie przewiduje się trwałego pogorszenia klimatu akustycznego poza okresem realizacji inwestycji. Oddziaływanie akustyczne związane z budową będzie miało charakter przejściowy i ograniczony przestrzennie.

W celu ograniczenia uciążliwości hałasowych roboty powinny być prowadzone z zastosowaniem sprawnego technicznie sprzętu oraz właściwej organizacji placu budowy, w miarę możliwości ograniczającej jednoczesną pracę urządzeń o najwyższej emisji hałasu. Z uwagi na charakter inwestycji, jej lokalizację w obrębie funkcjonującego korytarza komunikacyjnego oraz ograniczony czas prowadzenia prac, nie przewiduje się istotnego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny ani ponadprzeciętnej presji akustycznej na organizmy występujące w otoczeniu inwestycji.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia przewiduje się powstawanie odpadów związanych z prowadzeniem robót rozbiórkowych, budowlanych, montażowych, naprawczych, zabezpieczających i wykończeniowych.

W wyniku robót rozbiórkowych przewiduje się powstawanie przede wszystkim odpadów obojętnych i innych niż niebezpieczne, charakterystycznych dla robót mostowych i drogowych. Główną grupę stanowią będą odpady o kodach 17 01 01 w ilości ok. 120-180 Mg. Powstawać będą również odpady z mieszanek bitumicznych pochodzące z zerwania istniejących warstw nawierzchniowych z obiektów mostowych, kwalifikowane pod kodem 17 03 02 w ilości ok. 80-110 Mg.

W związku z demontażem istniejącej konstrukcji stalowej oraz usuwaniem stalowych elementów wyposażenia obiektów powstawać będą odpady metali żelaznych o kodzie 17 04 05 w ilości ok. 35-60 Mg.

W przypadku demontażu drobnych elementów instalacyjnych, mocujących i odwodnieniowych mogą powstawać również niewielkie ilości innych odpadów metali o kodzie 17 04 07.

Na etapie wykonywania robót budowlanych, montażowych i naprawczych przewiduje się również powstawanie odpadów z materiałów budowlanych niewykorzystanych w całości lub powstających jako pozostałości technologiczne, w tym resztek betonu, zapraw, materiałów iniekcyjnych, materiałów izolacyjnych, uszczelnień, opakowań po materiałach chemii budowlanej oraz zużytych elementów deskowań i materiałów pomocniczych. W zależności od rodzaju materiału będą powstawać odpady o kodach: 17 01 01, 17 02 01, 17 02 03, 17 06 04, 15 01 01, 15 01 02, 15 01 04 o łącznej ilości ok. 2-6 Mg.

W związku z funkcjonowaniem zaplecza budowy oraz bieżącą obsługą robót przewiduje się również powstawanie odpadów opakowaniowych i komunalnych, w tym odpadów z papieru i tektury, tworzyw sztucznych, drewna oraz metali, a także niesegregowanych odpadów komunalnych pochodzących z zaplecza socjalnego pracowników o kodach 15 01 01, 15 01 02, 15 01 03, 15 01 04 oraz 20 03 01. Łączna ilość odpadów komunalnych i opakowaniowych będzie się kształtować na poziomie ok. 1,0-3,0 Mg w całym okresie realizacji przedsięwzięcia.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia mogą powstawać również niewielkie ilości odpadów niebezpiecznych, związanych przede wszystkim z eksploatacją maszyn i urządzeń budowlanych, prowadzonymi pracami zabezpieczającymi i naprawczymi oraz stosowaniem środków chemicznych. Mogą to być w szczególności odpady w postaci zużytych sorbentów, materiałów filtracyjnych, tkanin do wycierania i ubrań ochronnych zanieczyszczonych substancjami niebezpiecznymi o kodzie 15 02 02 oraz o kodzie 15 01 10. W przypadku prowadzenia na terenie budowy awaryjnych lub bieżących czynności serwisowych mogą powstawać również odpady o kodach 13 02 08 i 16 01 07 w ilościach nie przekraczających ok. 0,5 Mg łącznie w całym okresie realizacji inwestycji.

Wszystkie odpady powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia będą zbierane selektywnie, magazynowane w sposób uporządkowany i czasowy, w miejscach do tego wyznaczonych, zabezpieczonych przed rozwiewaniem, spływem, infiltracją do gruntu oraz przed możliwością przedostania się zanieczyszczeń do wód powierzchniowych, w tym do rzeki Płoni. Odpady będą sukcesywnie przekazywane uprawnionym odbiorcom, posiadającym wymagane decyzje lub wpisy w zakresie zbierania, transportu, odzysku lub unieszkodliwiania odpadów.

Zgodnie z zapisami KIP na etapie budowy inwestor zobowiązał się do przyjęcia szeregu działań organizacyjnych i technologicznych minimalizujących wpływ inwestycji na środowiskowo m.in. poprzez:

- prowadzenie prac wyłącznie w porze dziennej, tj. między godziną 6:00 a 22:00, celem ograniczenia uciążliwości hałasowej dla otoczenia,
- zastosowanie sprzętu budowlanego spełniającego obowiązujące normy emisji spalin,
- ograniczenie emisji pyłów poprzez stosowanie metody „mokrego cięcia” oraz nawilżanie powierzchni roboczych w czasie suchym,

- magazynowanie materiałów i odpadów wyłącznie w wyznaczonych, utwardzonych i zabezpieczonych miejscach, z dala od krawędzi obiektu mostowego,
- stosowanie wanien wychwytowych i mat sorpcyjnych pod maszynami mogącymi emitować substancje ropopochodne,
- zakaz prowadzenia prac z użyciem materiałów ropopochodnych bezpośrednio nad wodami rzeki Płonia,
- prace serwisowe oraz tankowanie sprzętu będą odbywać się w wyznaczonych strefach technicznych, zabezpieczonych przed możliwością migracji zanieczyszczeń do środowiska,
- wszelkie substancje niebezpieczne (oleje, smary, paliwa) będą przechowywane w zamkniętych, oznakowanych pojemnikach, zgodnie z przepisami BHP i ochrony środowiska,
- przeszkolenie personelu Wykonawcy robót w zakresie reagowania na obecność dzikich zwierząt - w tym instrukcja wstrzymania prac i kontaktu z przyrodnikiem lub RDOŚ w przypadku napotkania gatunków chronionych,
- zakaz stosowania silnego oświetlenia nocnego w otoczeniu mostów, ograniczającego dezorientację zwierząt (w tym nietoperzy, ptaków czy płazów),
- zabezpieczenie skrajni mostów przed przypadkowym spływem zanieczyszczeń, które mogłyby pośrednio wpływać na organizmy wodne,
- unikanie gromadzenia odpadów organicznych lub odpadów w otwartych kontenerach, które mogłyby przyciągać zwierzęta (ptaki, drobne ssaki),
- selektywna zbiórka odpadów prowadzona w oznakowanych pojemnikach/kontenerach z przypisanymi kodami odpadów zgodnie z katalogiem odpadów,
- czasowe magazynowanie odpadów wyłącznie na utwardzonej powierzchni w sposób zabezpieczający przed ich rozprzestrzenianiem się,
- zabezpieczenie placu budowy przed rozwiewaniem lekkich frakcji (np. folii, opakowań), w tym stosowanie siatek lub ogrodzeń przeciwwiatrowych,
- ograniczenie negatywnego oddziaływania na pracowników poprzez zastosowanie odpowiednich zabezpieczeń wynikających z przepisów BHP, np.: ochronniki słuchu, właściwa organizacja robót, użycie nowoczesnego sprzętu oraz technologii,
- prawidłowa organizacja prac oraz przestrzeganie harmonogramu prac dla ograniczenia emisji związanej z pracą sprzętu budowlanego.

Niemniej jednak tutejszy organ w celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego, ze względu na płynącą pod mostami rzekę Płonię, przychylił się do stanowiska Dyrektora Zarządu Zlewni w Stargardzie PGW Wody Polskie i nałożył warunki realizacji przedsięwzięcia w celu gwarancji zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego.

#### Faza eksploatacji

Faza eksploatacji jest kontynuacją funkcjonowania autostrady A6 i nie będzie się wiązać z dodatkowym zapotrzebowaniem na materiały budowlane ani surowce. Eksploatacja wzmocnionych obiektów mostowych nie będzie wymagała zużycia wody, paliw ani energii ponad standardowe potrzeby wynikające z bieżącego utrzymania infrastruktury drogowej przez zarządcę drogi.

Po zakończeniu robót budowlanych nie przewiduje się jakiegokolwiek zmiany w emisji hałasu na etapie eksploatacji. Mosty nadal będą obsługiwać ten sam ciąg autostradowy, bez wzrostu natężenia ruchu czy zmiany charakteru nawierzchni, a tym samym bez pogorszenia klimatu akustycznego w otoczeniu.

Na etapie eksploatacji obiektów nie przewiduje się wzrostu emisji zanieczyszczeń do powietrza, ponieważ planowane przedsięwzięcie nie skutkuje zwiększeniem natężenia ruchu ani zmianą jego struktury. Celem realizacji inwestycji jest przywrócenie i utrzymanie funkcji nośnych istniejących obiektów mostowych, bez ingerencji w układ drogowy, geometrię jezdni czy liczbę pasów ruchu. Przepustowość drogi nie ulegnie zmianie, a tym sama mym nie nastąpi zwiększenie emisji spalin z pojazdów w ruchu drogowym.

Eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie emitować ścieków zarówno bytowych jak i technologicznych. Inwestycja nie wiąże się z budową nowych obiektów kubaturowych, zaplecza sanitarnego, instalacji wodnokanalizacyjnej ani innych urządzeń mogących generować ścieki. Obiekty mostowe po zakończeniu prac będą pełnić wyłącznie funkcję przeprawy drogowej w ramach istniejącej infrastruktury autostradowej. W trakcie eksploatacji nie będą prowadzone żadne procesy technologiczne, które mogłyby skutkować powstawaniem ścieków.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia polegającego na przebudowie mostów w ciągu autostrady A6 nie przewiduje się powstawania nowych rodzajów odpadów ani zwiększenia ilości odpadów w stosunku do stanu istniejącego. Wytwarzane będą wyłącznie odpady związane z bieżącym utrzymaniem i eksploatacją autostrady oraz jej infrastruktury towarzyszącej, analogicznie jak przed realizacją planowanego przedsięwzięcia. Przebudowa obiektów mostowych nie spowoduje powstania dodatkowych źródeł wytwarzania odpadów na etapie eksploatacji.

- II. Usytuowaniem przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Przedmiotowe przedsięwzięcie pn.: „Przebudowa mostów w ciągu autostrady A6 nad rzeką Płonią w okolicy Szczecina” zostanie zlokalizowane na terenie działki nr 51/2 obręb 4117 w ciągu autostrady A6 w Szczecinie. Teren inwestycyjny zlokalizowany jest w dzielnicy Prawobrzeże w granicach administracyjnego osiedla Kijewo miasta Szczecin.

Teren planowanego przedsięwzięcia graniczy od strony:

- północnej i południowej z autostradą A6,
- wschodniej z łęgiem topolowym przechodzącym w grąd nadrzeczny,
- zachodniej z obszarami, w których dominują obszary leśne, z występowaniem łęgu olszowego przechodzącego w grąd nadrzeczny.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w całości w obrębie istniejących obiektów mostowych, znajdujących się w ciągu autostrady A6. Roboty budowlane będą realizowane wyłącznie w granicach ustrojów nośnych mostów, ich elementów konstrukcyjnych oraz bezpośrednio przylegającej infrastruktury technicznej, bez ingerencji w tereny przyległe o charakterze biologicznie czynnym.

W miejscu realizacji przedsięwzięcia nie występuje żadna forma naturalnej ani półnaturalnej szaty roślinnej. Powierzchnia obiektów mostowych objęta zakresem inwestycji stanowi trwale utwardzoną, techniczną infrastrukturę komunikacyjną o wysokim stopniu antropogenicznego przekształcenia, całkowicie wyłączoną z naturalnych procesów sukcesji roślinnej. Brak jest również warunków siedliskowych umożliwiających rozwój roślinności naczyniowej lub innych form pokrycia biologicznego.

Odnosząc się do lokalizacji terenu inwestycyjnego względem terenów przyrodniczo cennych Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie ustalił, że w odniesieniu do obszarów chronionych, przedmiotowa inwestycja będzie realizowana w otulinie Szczecińskiego Parku Krajobrazowego „Puszcza Bukowa”, w odległości ok. 3,1 km od granicy parku. Szczególnym celem ochrony Parku jest zachowanie i popularyzacja jego wartości przyrodniczych, historycznych i kulturowych oraz walorów krajobrazowych w warunkach zrównoważonego rozwoju. Zgodnie z ustawą o ochronie przyrody otulina stanowi strefę ochronną graniczącą z formą ochrony przyrody, wyznaczoną indywidualnie dla formy ochrony przyrody w celu zabezpieczenia przed zagrożeniami zewnętrznymi wynikającymi z działalności człowieka. W ocenie organu realizacja inwestycji w otulinie nie wpłynie na wartości przyrodnicze, historyczne i kulturowe oraz walory krajobrazowe parku.

Teren planowanego przedsięwzięcia znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru Natura 2000 Wzgórza Bukowe PLH320020. Przedmiotowy obszar wyznaczono w celu trwałej ochrony siedlisk przyrodniczych, populacji i siedlisk roślin oraz zwierząt, a także odtworzenia siedlisk przyrodniczych

lub właściwego stanu ochrony gatunków roślin lub zwierząt. Dla obszaru ustanowiono plan zadań ochronnych Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 29 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Wzgórza Bukowe PLH320020 (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego z 2014 r. poz. 1932, zm. Zacho. z 2017 r. poz. 3075, zm. Zacho. z 2022 r. poz. 6081). Przedmiotami ochrony w obszarze są siedliska przyrodnicze: 3150 Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne z *Nympheion*, *Potamion*, 6210 Murawy kserotermiczne *Festuco-Brometea* i ciepłolubne murawy z *Asplenion septentrionalis* *Festucion pallentis*, 6510 Nizowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie *Arrhenatherion elatioris*, 7140 Torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzerio-Caricetea*), 7220 Źródłiska wapienne ze zbiorowiskami *Cratoneurion commutati*, 9110 Kwaśne buczyny *Luzulo-Fagetum*, 9130 Żyzne buczyny *Dentario glandulosae* *Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*, 9160 Grąd subatlantycki *Stellario-Carpinetum*, 9190 Kwaśne dąbrowy *Quercion roboripetraeae*, 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe *Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinosoincanae* i olsy źródliskowe, 9110 Ciepłolubne dąbrowy *Quercetalia pubescenti petraeae* oraz zwierzęta: skójką gruboskorupowa *Unio crassus*, trzepla zielona *Ophiogomphus cecilia*, zalotka większa *Leucorrhinia pectoralis*, traszka grzebieniasta *Triturus cristatus*, kumak nizinny *Bombina bombina*, mopek *Barbastella barbastellus*, nocek duży *Myotis myotis* oraz wydra *Lutra lutra*.

Z dokumentacji sporządzonej na potrzeby planu zadań ochronnych dla ww. obszaru chronionego wynika, iż w sąsiedztwie terenu planowanego przedsięwzięcia zlokalizowane jest siedlisko przyrodnicze o kodzie 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe *Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinosoincanae* i olsy źródliskowe. Głównym celem ochrony dla przedmiotowego siedliska jest m.in.: utrzymanie stabilnej powierzchni siedliska oraz utrzymanie populacji gatunków na wskazanym poziomie, a także utrzymanie jak i poprawa wskaźników oceny właściwej na wskazanym poziomie.

Jak wynika z przedłożonej dokumentacji obszar realizacji inwestycji ograniczony zostanie do obiektów mostowych, znajdujących się w ciągu autostrady A6, a więc planowane prace nie będą w żaden sposób ingerować w strukturę ww. siedliska. W miejscu realizacji przedsięwzięcia nie występuje żadna forma naturalnej ani półnaturalnej szaty roślinnej. Powierzchnia obiektów mostowych objęta zakresem inwestycji stanowi trwale utwardzoną, techniczną infrastrukturę komunikacyjną o wysokim stopniu antropogenicznego przekształcenia, całkowicie wyłączoną z naturalnych procesów sukcesji roślinnej. Brak jest również warunków siedliskowych umożliwiających rozwój roślinności naczyniowej lub innych form pokrycia biologicznego. Całość inwestycji zostanie zrealizowana w obrębie istniejącego pasa drogowego, bez ingerencji w środowisko przyrodnicze, ciek wodny oraz obszary biologicznie czynne. Inwestycja nie wymaga również wycinki drzew lub krzewów. Wszystkie siedliska przyrodnicze w rejonie inwestycji pozostaną nienaruszone, a ich ciągłość i integralność nie ulegną zmianie.

W związku z powyższym, w opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, realizacja planowanej inwestycji i jej późniejsze funkcjonowanie, ze względu na charakter oraz ograniczony zasięg oddziaływania, nie będzie miała realnego wpływu na stan zachowania siedlisk przyrodniczych, a tym samym nie zagrazi wartościom przyrodniczym ustanowionym jako przedmioty ochrony we wspomnianym obszarze Natura 2000, jak również nie zagrazi jego celom ochrony oraz nie naruszy spójności i integralności obszarów Natura 2000.

Biorąc pod uwagę charakter i przewidywane oddziaływanie przedsięwzięcia, należy stwierdzić, że nie będzie ono miało negatywnego wpływu na klimat. Planowane przedsięwzięcie na etapie eksploatacji nie będzie wiązać się z ponadnormatywną emisją substancji, o których mowa w ustawie z dnia 15 maja 2015 r. o substancjach zubożających warstwę ozonową oraz o niektórych fluorowanych gazach cieplarnianych (Dz.U. z 2020 r., poz. 2065).

Teren planowanej inwestycji nie znajduje się na osuwisku ani na terenach zagrożonych masowymi ruchami ziemi.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie przyczyni się do ograniczenia naturalnych lub półnaturalnych elementów krajobrazu, a ze względu na ustaloną wysokość, nie stanie się dominantą wysokościową oraz nie wpłynie istotnie na osie i panoramy widokowe w rejonie lokalizacji wyznaczonego terenu, zatem nie należy spodziewać się negatywnego oddziaływania na krajobraz w omawianym rejonie miasta Szczecin.

Zgodnie z obowiązującym Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry przyjętym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023 r., poz. 335) przedmiotowe przedsięwzięcie realizowane będzie na obszarze Jednolitej Części Wód Podziemnych (JCWPd) o kodzie GW600024 oraz na terenie zlewni Jednolitej Części Wód Powierzchniowych (JCWP) o kodzie RW60001119743299 Płonia od jez. Płonno do ujścia.

JCWP Płonia od jez. Płonno do ujścia (RW60001119743299) to naturalna część wód charakteryzująca się złym stanem ekologicznym, stanem chemicznym poniżej dobrego i złym stanem ogólnym. Zlewnia jest monitorowana. Przedmiotowa JCWP została określona jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celami środowiskowymi dla ww. JCWP są:

- dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Płonia w obrębie JCWP (dla węgorza europejskiego),
- stan chemiczny; dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry.

Dla ww. JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Termin osiągnięcia celów środowiskowych przedłużono do 2027 r.; substancje priorytetowe wprowadzone dyrektywą 2013/39/UE - do 2039 r. Odstępstwo polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: OWO; MMI, EFI+PL/ IBI\_PL; bromowane difenyletery(b), rtęć(b), PFOS(w), heptachlor(b). Jest to spowodowane warunkami naturalnymi (wskazanymi w kolumnie pn. „Warunki naturalne uniemożliwiające osiągnięcie celów środowiskowych w perspektywie do końca 2027 r. [lub roku 2039 dla substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE]”), a w odniesieniu do substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE — brakiem możliwości technicznych (w tym: niewystarczającymi danymi na temat źródeł zanieczyszczenia) i nieproporcjonalnością kosztów. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań).

JCWPd (600024) charakteryzuje się dobrym stanem chemicznym i ilościowym. Nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia założonych celów środowiskowych. Celami środowiskowymi dla ww. JCWPd są: utrzymanie dobrego stanu chemicznego i dobrego stanu ilościowego.

Teren projektowanej inwestycji, znajduje się poza strefami ochronnymi ujęć wód i poza obszarami ochronnymi zbiorników wód śródładowych, jak również poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią. Przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obrębem Głównego Zbiornika Wód Podziemnych. Zgodnie z obowiązującym Planem przeciwdziałania skutkom suszy przyjętym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2021 r. (Dz. U. z 2021 r., poz. 1615) przedmiotowe przedsięwzięcie realizowane będzie na obszarze o łącznym zagrożeniu suszą rolniczą, hydrologiczną i hydrogeologiczną: klasa III — silnie zagrożone.

Zgodnie ze stanowiskiem Dyrektora Zarządu Zlewni w Stargardzie PGW Wody Polskie tj. organu posiadającego specjalistyczną wiedzę z zakresu ochrony wód powierzchniowych i podziemnych a także organu dokonującego stopnia oceny osiągnięcia celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie wpłynie negatywnie na ww. cele środowiskowe związane z gospodarką wodną.

III. Rodzajem i skalą możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt 1 i 2:

Inwestycja pn.: „Przebudowa mostów w ciągu autostrady A6 nad rzeką Płonią w okolicy Szczecina” polegać będzie na przebudowie istniejących obiektów mostowych w ciągu autostrady A6, zlokalizowanych nad rzeką Płonią, w celu dostosowania ich parametrów technicznych i użytkowych do obowiązujących wymagań nośności tzn. I klasy obciążenia pojazdami samochodowymi, zgodnie z przepisami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r., poz. 1518 z późn. zm.) oraz klasy MLC K 150/100, G120/80.

Eksploracja przedsięwzięcia będzie kontynuacją funkcjonowania już istniejących obiektów mostowych, stanowiących część autostrady A6 i nie będzie wiązać się z dodatkowymi zapotrzebowaniem na materiały i surowce a także nie będzie wiązać się zużyciem wody, energii, powstawaniem ścieków czy zapotrzebowaniem na paliwo. Eksploatacja przedsięwzięcia wiąże się z emisją zanieczyszczeń do powietrza pochodzących ze spalania paliw poprzez poruszające się po drodze pojazdy.

Przeprowadzona analiza wykazała, że planowana inwestycja nie będzie powodowała ponadnormatywnych oddziaływań na poszczególne elementy środowiska. Zarówno na etapie realizacji, jaki i eksploatacji przedsięwzięcia nie przewiduje się przekroczenia obowiązujących standardów jakości środowiska, w szczególności w zakresie emisji hałasu, zanieczyszczeń do powietrza, wód i gleby. Z uwagi na charakter przedsięwzięcia, zastosowane rozwiązania techniczne i technologiczne oraz środki minimalizujące oddziaływania planowana inwestycja nie będzie stanowiła źródła znaczących oddziaływań na środowiska.

Eksploracja planowanego przedsięwzięcia nie spowoduje emisji ponadnormatywnych poziomów natężenia pola elektromagnetycznego. Na terenie planowanego przedsięwzięcia nie będzie urządzeń emitujących natężenie pola elektromagnetycznego o sile przekraczającej dopuszczalne natężenie pola elektromagnetycznego, które zostało określone w rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 17 grudnia 2019 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku (Dz. U. z 2019 r., poz. 2448).

W związku z powyższym oraz z uwagi na znaczną odległość przedsięwzięcia od granic Rzeczypospolitej Polskiej (około 22 km), nie przewiduje się transgranicznego oddziaływania projektowanej inwestycji na środowisko.

Podczas eksploatacji obiektów mostowych występować będzie emisja hałasu komunikacyjnego generowanego przez ruch pojazdów. Wielkość oddziaływania akustycznego będzie uzależniona od natężenia i struktury ruchu, prędkości pojazdów, kontaktu opon z nawierzchnią oraz parametrów technicznych drogi. Hałas ma charakter liniowy i ciągły, związany z funkcjonowaniem drogi przez całą dobę.

Mosty stanowią integralną część już funkcjonującej autostrady pełniąc istotną funkcję komunikacyjną, umożliwiając sprawne przemieszczanie się osób i przewóz towarów. Mosty dalej będą funkcjonować w ramach istniejącego układu komunikacyjnego, bez zmiany liczby pasów ruchu i intensywności użytkowania a tym samym bez wzrostu presji środowiskowej wynikającej z eksploatacji.

Z powyższej analizy wynika, iż informacje podane w KIP przedstawiły w sposób wystarczający i jednoznaczny dane o stopniu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w tym na środowisko przyrodnicze, gruntowo-wodne, klimat akustyczny i powietrze atmosferyczne. Określona została również skala tych oddziaływań oraz sposoby ich ograniczenia. Z analizy zebranego materiału dowodowego, w tym KIP wynika, iż zasięg jego oddziaływania będzie miał charakter lokalny. Nie

M

wystąpią również zagrożenia związane z negatywnym oddziaływaniem na obiekty i obszary prawnie chronione.

W związku z powyższym, uwzględniając rodzaj, zakres i charakter planowanego przedsięwzięcia oraz warunki użytkowania terenu w fazie eksploatacji uznaje się, iż planowana inwestycja nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, w tym na obszary Natura 2000.

Organ nie nakładając obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa mostów w ciągu autostrady A6 nad rzeką Płonią w okolicy Szczecina” planowanej do realizacji na terenie działki nr 51/2 w obrębie 4117, w Szczecinie, uwzględnił w części stanowisko Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, oraz w całości stanowiska Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie i Dyrektora Zarządu Zlewni w Stargardzie PGW Wody Polskie. Tutejszy organ zbadał sprawę przede wszystkim w oparciu o uwarunkowania wynikające z art. 63 ust. 1 ustawy ooŚ. W przedłożonej dokumentacji, Wnioskodawca zobowiązał się do stosowania rozwiązań chroniących środowisko w zakresie gospodarki odpadami, ochrony przed hałasem, ochrony przed emisją gazów lub pyłów do powietrza, ochrony środowiska gruntowo-wodnego oraz środowiska przyrodniczego. Tutejszy organ nałożył na Inwestora warunki realizacji i eksploatacji w celu zapewnienia ochrony płynącej pod mostami rzeki Płoni oraz pozwolił zminimalizować oddziaływanie na środowisko przyrodnicze w obrębie inwestycji.

Organ stwierdził, iż przedsięwzięcie z uwagi na swój rodzaj i charakter, miejsce lokalizacji oraz deklarowane przez Inwestora do zastosowania rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne nie będzie w sposób znaczący oddziaływać na poszczególne elementy środowiska, a eksploatacja przedsięwzięcia nie spowoduje przekroczeń standardów emisyjnych i standardów jakości środowiska. Przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na tereny chronione, w tym na obszary Natura 2000.

Biorąc powyższe pod uwagę stwierdzono jak w rozstrzygnięciu.

Aby dochować zasady informowania stron postępowania, organ na podstawie art. 10 ustawy kpa, zawiadomieniem z dnia 21.05.2026 r., znak: WOŚr-VII.6220.1.66.2025.MR.26 oraz obwieszczeniem z dnia 21.05.2026 r., znak: WOŚr-VII.6220.1.66.2025.MR.27 zawiadomił strony postępowania oraz strony, którym przysługują prawa rzeczowe do nieruchomości posiadających nieuregulowany stan prawny, o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów przed wydaniem decyzji o umorzeniu postępowania dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Żadna ze stron nie zgłosiła się w podanym terminie.

### **Pouczenie**

Zgodnie z art. 72 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 (Dz. U. z 2026 r., poz. 670) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji wymienionych w art. 72 ust. 1 ww. ustawy oraz zgłoszeń, o których mowa w ust. 1a ww. ustawy. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia następuje w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia 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 art. 72 ust. 3 ww. ustawy, od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w pierwszej instancji, stanowisko, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w tej decyzji. Zajęcie stanowiska

następuje na wniosek uwzględniający informacje na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji środowiskowej. Wniosek ten składa się do organu nie wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja środowiskowa stała się ostateczna.

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego pl. Batorego 4, 70-504 Szczecin, za pośrednictwem Prezydenta Miasta Szczecin, wniesione w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

#### Załącznik:

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 (Dz. U. z 2026 r., poz. 670)

Nie podlega/zwolnione z opłaty skarbowej  
na podstawie ustawy/zał. do ustawy  
z dnia 16 listopada 2006r. o opłacie skarbowej  
-art. 7 ust. .... pkt. 2 lit. ....  
-cz. .... ust. .... pkt. .... lit. ....  
Podpis .....

**Z up. PREZYDENTA MIASTA**

**Dorota Młynarczyk  
ZASTĘPCA DYREKTORA  
Wydziału Ochrony Środowiska**



**Z up. PREZYDENTA MIASTA**

**Dorota Młynarczyk  
ZASTĘPCA DYREKTORA  
Wydziału Ochrony Środowiska**

#### Otrzymują:

1. Strony postępowania
2. Prezydent Miasta Szczecin WOŚr - a/a.

#### Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska, ul. Juliusza Słowackiego 2, 71 - 434 Szczecin
2. Dyrektor Zarządu Zlewni w Stargardzie PGW Wody Polskie, ul. Gdańska 4, 73-110 Stargard
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny, ul. Wincentego Pola 6, 71-342 Szczecin



**Załącznik**  
**do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach**  
**z dnia 19.06.2026 r., znak: WOŚr-VII.6220.1.66.2025.MR**

**Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia pn.:** „Przebudowa mostów w ciągu autostrady A6 nad rzeką Płonią w okolicy Szczecina” planowanej do realizacji na terenie działki ewidencyjnej nr 51/2 obręb 4117 w ciągu autostrady A6 nad rzeką Płonią w Szczecinie zgodnie z art. 82 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 (Dz. U. z 2026 r., poz. 670).

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest wzmocnienie nośności istniejących obiektów inżynierskich w ciągu autostrady A6 do I klasy obciążenia pojazdami samochodowymi, zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2022 poz. 1518) oraz klasy MLC K 150/100, G120/80. Przedsięwzięcie dotyczy przebudowy dwóch obiektów mostowych jednoprzęsłowych: obiektu o JNI 14270013 – jezdnia prawa, o powierzchni 248,85 m<sup>2</sup> oraz obiektu o JNI 14270014 – jezdnia lewa, o powierzchni 248,85 m<sup>2</sup>.

Projekt obejmuje kompleksowy zakres robót konstrukcyjno-utrzymawczych i zostanie zrealizowany w obrębie istniejącego pasa drogowego autostrady, z uwzględnieniem istniejących dojazdów oraz infrastruktury technicznej. Zakres prac obejmuje:

- wykonanie robót przygotowawczych, demontażowych i rozbiórkowych, niezbędnych do przeprowadzenia przebudowy istniejących obiektów mostowych oraz przygotowania ich do wykonania nowego ustroju nośnego i pozostałych elementów konstrukcyjnych:
  - demontaż istniejącego wyposażenia obiektów mostowych, w tym urządzeń dylatacyjnych, elementów odwodnienia, krawężników, barier, balustrad oraz innych elementów technicznych związanych z użytkowaniem obiektów,
  - zerwanie istniejących warstw nawierzchniowych, w tym mas bitumicznych oraz warstw izolacyjnych, a następnie skucie istniejącej płyty pomostu,
  - w dalszej kolejności prowadzone będą roboty związane z demontażem istniejącej konstrukcji stalowej obiektów.
- Wykonanie nowych łożysk obiektów mostowych, stanowiących elementy przekazujące obciążenia z ustroju nośnego na podpory, a także wykonanie belek podwalinowych, przeznaczonych do prawidłowego posadowienia i podparcia nowego ustroju nośnego. Następnie wykonany zostanie montaż prefabrykowanych belek nośnych typu T21. Następnie zakres robót obejmuje również wykonanie poprzecznic podporowych w technologii żelbetowej, zapewniających właściwą współpracę elementów konstrukcyjnych, wykonanie systemu odwodnienia obiektów obejmującego urządzenia służące do odprowadzania wód opadowych i roztopowych z powierzchni pomostu, a także wykonanie żelbetowej płyty pomostu oraz wyposażenia obiektów mostowych, w tym elementów niezbędnych do ich prawidłowego funkcjonowania i bezpiecznego użytkowania.
- Wykonanie robót towarzyszących i wykończeniowych, obejmujących w szczególności wykonanie nowej izolacji pomostu, nowej nawierzchni bitumicznej, nowych urządzeń dylatacyjnych, krawężników, kap chodnikowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu. Przewiduje się również wykonanie lub odtworzenie elementów odwodnienia, w tym kolektorów, sączków, rur spustowych

i drenów, w sposób zapewniający skuteczne odprowadzenie wód z powierzchni obiektu i eliminujący możliwość ich zalegania.

- Wykonanie niezbędnych prac naprawczych i zabezpieczających w obrębie istniejących elementów żelbetowych podpór oraz innych elementów obiektów, które nie podlegają wymianie. Prace te obejmować będą lokalne naprawy powierzchni betonowych, uzupełnienie stwierdzonych nieciągłości i pustek w elementach betonowych, wykonanie iniekcji w strefach wymagających uszczelnienia i wzmocnienia, oczyszczenie powierzchni betonowych oraz wykonanie zabezpieczenia antykorozyjnego i ochrony przed szkodliwym oddziaływaniem soli odładzających.
- Wykonanie robót związanych z utrzymaniem i zabezpieczeniem istniejących urządzeń obcych zlokalizowanych w obrębie obiektów, w tym sieci teletechnicznych i elektroenergetycznych podwieszonych do konstrukcji pomostu.

Na czas prowadzenia robót budowlanych wprowadzona zostanie tymczasowa organizacja ruchu drogowego, uzgodniona z GDDKiA Oddział w Szczecinie. Przewiduje się zamknięcie jednej nitki autostrady A6 (w jednym kierunku), z przekierowaniem ruchu na przeciwną jezdnię poprzez wykorzystanie lub wykonanie tymczasowych przejazdów awaryjnych przed i za obiektami mostowymi.

Inwestycja zlokalizowana będzie na działce nr 51/2 obręb 4117 w ciągu autostrady A6 w Szczecinie. Teren inwestycyjny zlokalizowany jest w dzielnicy Prawobrzeże w granicach administracyjnego osiedla Kijewo – we wschodniej części miasta Szczecin.

Faza realizacji obejmuje prace budowlane w obrębie istniejącego pasa drogowego autostrady A6, w rejonie obiektów mostowych i ich dojazdów, przy wprowadzonej tymczasowej organizacji ruchu drogowego. Czasowa organizacja ruchu przewiduje zamknięcie jednej z nitek autostrady (w jednym kierunku) oraz przeprowadzenie ruchu pojazdów w obu kierunkach po drugiej nitce. W tym celu zostaną wykorzystane lub wykonane tymczasowe przejazdy awaryjne zlokalizowane przed i za obiektami mostowymi.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia szacuje się wykorzystanie następujących ilości materiałów budowlanych, niezbędnych do wykonania zakresu robót konstrukcyjnych oraz naprawczo-utrzymawczych w obrębie istniejących obiektów mostowych w ciągu autostrady A6:

- beton konstrukcyjny w ilości ok. 95-130 m<sup>3</sup>,
- stal zbrojeniowa ok. 14,0-20,0 Mg,
- prefabrykowane belki nośne typu T21 ok. 12-20 szt. dla obu obiektów,
- łożyska mostowe ok. 16 szt.,
- zaprawy naprawcze PCC lub beton naprawczy w ilości ok. 5,0-8,0 m<sup>3</sup>,
- materiały iniekcyjne ok. 0,20-0,50 m<sup>3</sup>,
- mieszanki mineralno-bitumiczne ok. 80-110 Mg,
- materiały izolacyjne pomostu, w tym izolacje przeciwwodne i warstwy ochronne ok. 500-650 m<sup>2</sup>,
- urządzenia dylatacyjne oraz materiały uszczelniające ok. 1,0-2,0 Mg,
- elementy systemu odwodnienia obiektów, w tym sączki, wpusty, kolektory, rury spustowe, dreny oraz elementy mocujące, w ilości wynikającej z dokumentacji projektowej,
- krawężniki, kapy chodnikowe, bariery ochronne oraz pozostałe elementy wyposażenia mostowego, w ilości wynikającej z dokumentacji projektowej,
- preparaty hydrofobizujące, powłoki ochronne i materiały gruntujące do zabezpieczenia naprawianych i odtwarzanych powierzchni betonowych: ok. 80-120 l.

Przewidywane zużycie wody na etapie realizacji kształtować się będzie na poziomie ok. 45-70 m<sup>3</sup>, przy czym dobowe zużycie wody w okresach wykonywania robót o największej intensywności nie powinno przekraczać ok. 2,5-3,5 m<sup>3</sup>/dobę. Woda pochodzić będzie z sieci wodociągowej lub z przewoźnych zbiorników.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia mogą powstawać ścieki bytowe związane z funkcjonowaniem zaplecza socjalnego dla pracowników oraz niewielkie ilości ścieków technologicznych (wód i cieczy

technologicznych) związanych z prowadzeniem robót rozbiórkowych, naprawczych, betonowych i wykończeniowych. Ilość ścieków bytowych wynosić będzie ok. 0,08–0,17 m<sup>3</sup>/dobę.

Dla planowanego zakresu robót ilość ścieków technologicznych (wód i cieczy technologicznych) wymagających zebrania i zagospodarowania nie przekroczy ok. 0,02–0,06 m<sup>3</sup>/dobę, a łącznie w całym okresie realizacji wyniesie ok. 1,2–3,6 m<sup>3</sup>.

Wszystkie ścieki bytowe oraz ścieki technologiczne (wody i cieczy technologiczne) powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia będą gromadzone i zagospodarowywane w sposób kontrolowany, z wykorzystaniem rozwiązań technicznych dostosowanych do organizacji placu budowy, bez odprowadzania do gruntu i do wód powierzchniowych, w tym do rzeki Płoni. Ścieki bytowe będą odprowadzane do szczelnych, bezodpływowych urządzeń sanitarnych lub zaplecza tymczasowego i wywożone przez uprawnione podmioty, natomiast wody i cieczy technologiczne będą zbierane, a następnie zagospodarowywane zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami ochrony środowiska.

Zużycie paliw płynnych, głównie oleju napędowego, związane będzie z pracą sprzętu budowlanego, transportowego i pomocniczego wykorzystywanego do prowadzenia robót rozbiórkowych, montażowych, betonowych, nawierzchniowych i wykończeniowych. Łączne zużycie oleju napędowego na etapie realizacji przedsięwzięcia szacuje się na ok. 8 000-14 000 l, tj. ok. 8,0-14,0 m<sup>3</sup>.

Zapotrzebowanie energetyczne robót związane będzie z zasilaniem stanowisk roboczych, elektronarzędzi, urządzeń montażowych, pomp i agregatów iniekcyjnych, urządzeń do cięcia i wiercenia, sprzętu do czyszczenia i zabezpieczania powierzchni, oświetlenia tymczasowego oraz zaplecza budowy. Szacuje się, że całkowite zapotrzebowanie na energię elektryczną na etapie realizacji przedsięwzięcia wyniesie ok. 6 000 - 10 000 kWh. Energia ta dostarczana będzie z tymczasowego przyłącza elektroenergetycznego lub z mobilnych agregatów prądotwórczych, w zależności od przyjętej organizacji budowy i dostępności infrastruktury technicznej, przy czym zużycie paliwa związane z pracą agregatów zostało uwzględnione w bilansie paliw płynnych.

Zużycie materiałów i mediów będzie miało charakter ograniczony czasowo, lokalny i będzie realizowane w sposób racjonalny, zgodnie z zasadami gospodarki zasobami oraz obowiązującymi przepisami prawa.

Realizacja przedsięwzięcia polegającego na przebudowie istniejących obiektów mostowych w ciągu autostrady A6 będzie wiązała się z czasową emisją zanieczyszczeń pyłowych i gazowych na etapie prowadzenia robót budowlanych, jednak oddziaływanie to będzie miało charakter lokalny, ograniczony przestrzennie do strefy realizacji prac oraz odwracalny po ich zakończeniu. Na etapie realizacji przedsięwzięcia źródłem emisji gazowych będą przede wszystkim silniki spalinowe maszyn i urządzeń budowlanych oraz pojazdy wykorzystywane do transportu materiałów, elementów prefabrykowanych, odpadów oraz obsługi zaplecza budowy.

Realizacja przedsięwzięcia polegającego na przebudowie istniejących obiektów mostowych w ciągu autostrady A6 będzie wiązała się z czasowym zwiększeniem emisji hałasu na etapie prowadzenia robót budowlanych, jednak oddziaływanie to będzie miało charakter lokalny, krótkotrwały i odwracalny. Hałas budowlany będzie miał charakter zmienny w czasie, przerywany i uzależniony od etapu realizacji inwestycji, co jest cechą typową dla tego rodzaju oddziaływań.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia przewiduje się powstawanie odpadów związanych z prowadzeniem robót rozbiórkowych, budowlanych, montażowych, naprawczych, zabezpieczających i wykończeniowych. Będą to odpady o kodach:

- 17 01 01 w ilości ok. 120-180 Mg,
- 17 03 02 w ilości ok. 80-110 Mg,
- 17 04 05 w ilości ok. 35-60 Mg,
- 17 04 07 w niewielkich ilościach,

M

- 17 01 01, 17 02 01, 17 02 03, 17 06 04, 15 01 01, 15 01 02, 15 01 04 o łącznej ilości ok. 2-6 Mg,
- 15 01 01, 15 01 02, 15 01 03, 15 01 04 oraz 20 03 01 o łącznej ok. 1,0-3,0 Mg,
- 15 02 02, 15 01 10, 13 02 08 i 16 01 07 w ilościach nie przekraczających ok. 0,5 Mg.

Podane ilości odpadów odnoszą się do całego okresu realizacji przedsięwzięcia.

Wszystkie odpady powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia będą zbierane selektywnie, magazynowane w sposób uporządkowany i czasowy, w miejscach do tego wyznaczonych, zabezpieczonych przed rozwiewaniem, spływem, infiltracją do gruntu oraz przed możliwością przedostania się zanieczyszczeń do wód powierzchniowych, w tym do rzeki Płoni. Odpady będą sukcesywnie przekazywane uprawnionym odbiorcom, posiadającym wymagane decyzje lub wpisy w zakresie zbierania, transportu, odzysku lub unieszkodliwiania odpadów.

#### Faza eksploatacji

Faza eksploatacji jest kontynuacją funkcjonowania autostrady A6 i nie będzie się wiązać z dodatkowym zapotrzebowaniem na materiały budowlane ani surowce. Eksploatacja wzmocnionych obiektów mostowych nie będzie wymagała zużycia wody, paliw ani energii ponad standardowe potrzeby wynikające z bieżącego utrzymania infrastruktury drogowej przez zarządcę drogi.

Po zakończeniu robót budowlanych nie przewiduje się jakiegokolwiek zmiany w emisji hałasu na etapie eksploatacji. Mosty nadal będą obsługiwać ten sam ciąg autostradowy, bez wzrostu natężenia ruchu czy zmiany charakteru nawierzchni, a tym samym bez pogorszenia klimatu akustycznego w otoczeniu.

Na etapie eksploatacji obiektów nie przewiduje się wzrostu emisji zanieczyszczeń do powietrza, ponieważ planowane przedsięwzięcie nie skutkuje zwiększeniem natężenia ruchu ani zmianą jego struktury. Celem realizacji inwestycji jest przywrócenie i utrzymanie funkcji nośnych istniejących obiektów mostowych, bez ingerencji w układ drogowy, geometrię jezdni czy liczbę pasów ruchu. Przepustowość drogi nie ulegnie zmianie, a tym sama mym nie nastąpi zwiększenie emisji spalin z pojazdów w ruchu drogowym.

Eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie emitować ścieków zarówno bytowych jak i technologicznych. Inwestycja nie wiąże się z budową nowych obiektów kubaturowych, zaplecza sanitarnego, instalacji wodnokanalizacyjnej ani innych urządzeń mogących generować ścieki. Obiekty mostowe po zakończeniu prac będą pełnić wyłącznie funkcję przeprawy drogowej w ramach istniejącej infrastruktury autostradowej. W trakcie eksploatacji nie będą prowadzone żadne procesy technologiczne, które mogłyby skutkować powstawaniem ścieków.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia polegającego na przebudowie mostów w ciągu autostrady A6 nie przewiduje się powstawania nowych rodzajów odpadów ani zwiększenia ilości odpadów w stosunku do stanu istniejącego. Wytwarzane będą wyłącznie odpady związane z bieżącym utrzymaniem i eksploatacją autostrady oraz jej infrastruktury towarzyszącej, analogicznie jak przed realizacją planowanego przedsięwzięcia. Przebudowa obiektów mostowych nie spowoduje powstania dodatkowych źródeł wytwarzania odpadów na etapie eksploatacji.

**URZĄD MIASTA SZCZECIN**  
Wydział Ochrony Środowiska

Załącznik do *decyzji* z dnia *19.06.2026r.*  
Znak: WOŚR *-nr. 6220.1.66.2025.MR*

Z up. **PREZYDENTA MIASTA**

*Dorota Młynarczyk*  
**ZASTĘPCA DYREKTORA**  
Wydziału Ochrony Środowiska