

Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

z dnia 10.06.2026 r., znak: WOŚr - VII.6220.1.73.2025.KM

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa mostów w ciągu autostrady A6 nad rzekami Odra Zachodnia i Odra Wschodnia w okolicy Szczecina – w zakresie mostu na Odrze Wschodniej” 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 planowanej inwestycji jest przebudowa ustrojów nośnych mostów w ciągu autostrady A6 jezdni lewej w okolicy Szczecina nad Odrą Wschodnią JN1 14270022 – w km 8+239. Zgodnie z aktualnie obowiązującą klasyfikacją autostrada A6 jest drogą klasy A charakteryzująca się najwyższymi parametrami technicznymi i funkcjonalnymi spośród wszystkich klas dróg publicznych. W stanie istniejącym obiekty mostowe nad Odrą Wschodnią zaprojektowane są na obciążenia klasy C wg PN-85/S-10030, oraz klasy MLC odpowiednio K52/72, G52/69 oraz K53/73, G54/72. Przedmiotowa inwestycja ma na celu dostosowanie obiektu mostowego i drogi w jego obrębie do parametrów drogi klasy A w zakresie nośności i szerokości jezdni. Dla obiektu nad Odrą Wschodnią, zostanie zwiększona szerokość pobocza. Aktualnie szerokość pomostu wynosi 13,00 m, po przebudowie parametry mostu wyniosą 13,85 m. Inwestycja zrealizowana zostanie na terenie działek nr: 40, 65, 75 z obrębu 4271 zlokalizowanych na terenie Gminy Miasto Szczecin oraz na działkach nr: 108, 120, 121, 139, 140, 161 z obrębu 0031 położonych na terenie Gminy Gryfino. Powierzchnia planowanego przedsięwzięcia wyniesie na terenie Gminy Miasto Szczecin 7882,18 m², natomiast na terenie gminy Gryfino 6944,96 m². Szacunkowe zajęcie powierzchni jezdni autostrady Odra Wschodnia wyniesie około 6860 m².

W ramach realizacji przedmiotowej inwestycji zaplanowano przebudowę:

- ustroju niosącego jezdni lewej obiektów inżynierskich w ciągu autostrady nad Odrą Wschodnią,
- wymianę /nadbudowę ławy podłożyskowej podpór oraz gzymsów na skrzydłach,
- autostrady A6 na dojazdach do obiektu w niezbędnym zakresie, wynikającym z konieczności dowiązania się sytuacyjno - wysokościowego,
- systemu odwodnienia terenu, w tym urządzeń odwadniających korpus drogowy,
- sieci teletechnicznej na potrzeby Zamawiającego - w tym kanału technologicznego,
- organizacji ruchu, w tym urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego (barier ochronnych).

Projekt zakładać będzie również sprawdzenie i ewentualny remont systemu oświetlenia nawigacyjnego, oraz odtworzenie oznakowania nawigacyjnego i systemu RIS, których przebieg będzie podczepiony pod obiekt mostowy.

Prace budowlane rozpoczną się rozbiórką ustroju nośnego mostu, a następnie skuta zostanie wymagana projektem budowlanym powierzchnia górnej ławy podłożyskowej, dodatkowo zaplanowano reprofilację skarp stożków nasypowych przy przyczółkach obiektu w celu nadania im odpowiednich spadków. Prace te obejmować będą przede wszystkim powierzchniowe naprawy i wzmocnienia konstrukcyjne, a ich zakres nie będzie praktycznie wykraczał poza istniejący obrys nasypu. Kluczowe prace skoncentrowane będą w obrębie istniejącego ustroju nośnego, dzięki czemu małe składowiska odpadów oraz część maszyn znajdować się będą na zamkniętej jezdni autostrady A6. Dodatkowo planuje się użycie barek na wodzie, z których pracować będzie ciężki sprzęt, w tym m.in.: żurawie i dźwigi.

Projektowane przedsięwzięcie na etapie jego realizacji będzie potencjalnym źródłem emisji substancji pyłowych i gazowych do środowiska oraz emisji akustycznej. Głównym źródłem emisji w tym zakresie będzie praca maszyn i urządzeń wykorzystywanych podczas prac inwestycyjnych oraz ruch środków transportu realizujących dostawy materiałów budowlanych. Będą to jednakże emisje o charakterze

krótkotrwałym, przejściowym, które ustaną wraz z zakończeniem prac, a zastosowane przez Inwestora rozwiązania chroniące środowisko w tym zakresie, zminimalizują powyższe oddziaływania tak, że faza realizacji przedsięwzięcia nie będzie miała negatywnego wpływu na środowisko

Przedmiotowa inwestycja na etapie eksploatacji będzie źródłem niezorganizowanej emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz emisji hałasu. Emisje pochodzące od eksploatujących infrastrukturę pojazdów nie będą miały istotnego wpływu na wzrost emisji zanieczyszczeń powietrza oraz oddziaływań akustycznych, gdyż już w tej chwili analizowany odcinek jezdni jest eksploatowany. W związku z powyższym można przyjąć, że w stosunku do stanu obecnego nie nastąpi pogorszenie jakości powietrza w rejonie inwestycji. Należy mieć również na uwadze, że realizacja inwestycji przyczyni się do obniżenia emisji hałasu poprzez zaprojektowaną organizację ruchu w połączeniu z nową nawierzchnią i zlikwidowaniem progów na wjazdach na obiekt. Inwestycja w fazie eksploatacji ograniczy zatem skutecznie hałas wynikający z ruchu drogowego.

Planowane przedsięwzięcie z uwagi na swój charakter i lokalizację nie będzie powodować oddziaływania transgranicznego. Na etapie budowy i podczas eksploatacji nie przewiduje się stosowania urządzeń lub instalacji będących źródłem promieniowania elektromagnetycznego powodującego negatywny wpływ na środowisko przyrodnicze i zdrowie ludzi tj. przekraczającego dopuszczalne poziomy.

Przedmiotowa inwestycja z uwagi na zakres prac oraz jego relatywnie niewielką skalę nie spowoduje negatywnych zmian klimatu lub ich nasilenia i w takim zakresie nie wystąpi konieczność podejmowania działań związanych z adaptacją do zmian klimatu.

Podpisano podpisem elektronicznym
Z up. PREZYDENTA MIASTA
Zastępca Dyrektora
Wydziału Ochrony Środowiska
Dorota Młynarczyk