



Gdańsk, dnia 06.10.2014 r.

**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W GDAŃSKU**

Starostwo Powiatowe w Tczewie



241626

Data wpływu: 2014-10-07

2014-10-07 15:03:36

RDOŚ-Gd-WOO.4210.12.2014.KLP.9

za dowodem doręczenia

33899 / 2014

**DECYZJA**

Na podstawie art. 75 ust. 6 w zw. z art. 71 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 (t.j. Dz. U. z 2013r. poz. 1235 ze zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 267 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Pana Miłosza Marciniaka, działającego w imieniu Powiatu Tczewskiego, datowanego dnia 17.04.2014 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia niżej wymienionego, wraz z uzupełnieniami i wyjaśnieniami, po zasięgnięciu opinii Pomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Gdańsku znak SE.NS-80.9022.4961.52.2014.WRkr z dnia 25.07.2014 r.,

**orzekam**

1. stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.:

**„Przebudowa mostu drogowego przez rzekę Wisłę w Tczewie”,**

realizowanego na terenie działek o numerach ewidencyjnych: 165, 166, 187, 188/1, 188/2, 189/1, 189/2, 189/3, 189/4, 195/2, 201, 229 obręb 7, Tczew,

2. uczynić charakterystykę całego przedsięwzięcia załącznikiem do niniejszej decyzji.

**UZASADNIENIE**

Dnia 18.04.2014r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku wpłynął wniosek Pana Miłosza Marciniaka, działającego w imieniu Powiatu Tczewskiego, datowany dnia 17.04.2014 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia jw.

Do wniosku dołączono kartę informacyjną przedsięwzięcia (3 egz.) wraz z płytą CD.

Z uwagi na fakt, iż projektowane zamierzenie stanowi drogę publiczną, w myśl art. 74 ust 1 pkt. 5 ustawy ooś, nie jest wymagane przedłożenie wypisu i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

W zakresie warunków realizacji inwestycji pn. „Przebudowa mostu drogowego przez rzekę Wisłę w Tczewie” w dniu 23.01.2014 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska wydał



decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia znak RDOŚ-Gd-WOO.4210.5.2013.KLP.20.

Niniejszy wniosek o wydanie decyzji wynika ze zmian w sposobie realizacji inwestycji, obejmujących czas konieczny do prowadzenia prac budowlanych oraz uszczegółowienie zastosowanych w projekcie rozwiązań. Przyjęte rozwiązania dotyczą między innymi sposobu oświetlenia pasa drogowego, chodnika dla pieszych i ścieżki rowerowej oraz iluminację obiektu mostowego typu LED, w zakresie temp. barwowej od 2700K do 6500K.

W piśmie z dnia 28.04.2014 r. Inwestor zwrócił się z prośbą do tutejszego organu o dołączenie do akt sprawy i wykorzystanie materiału dowodowego w postaci wyrysów z mapy ewidencyjnej i wypisów z ewidencji gruntów, stanowiących element sprawy znak RDOŚ-Gd-WOO.4210.5.2013.KLP o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa mostu drogowego przez rzekę Wisłę w Tczewie”, zakończonej wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Postanowieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4210.12.2014.KLP.2 z dnia 06.05.2014 r. tutejszy organ uwzględnił ww. wniosek i postanowił o przeprowadzeniu dowodu z akt sprawy tutejszego organu, oznaczonej sygnaturą RDOŚ-Gd-WOO.4210.5.2013.KLP i włączenie do niniejszego postępowania:

- 1) wyrys z mapy ewidencyjnej,
- 2) wypisów z ewidencji gruntów.

O złożeniu wniosku i wszczęciu postępowania strony zostały powiadomione pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4210.12.2014.KLP.1 z dnia 06.05.2014 r.

Informację o powyższym wniosku umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych *Ekoportal* (<http://www.ekoportal.pl>), prowadzonym na podstawie art. 22 ww. ustawy ooś pod numerem 306/2014.

Po analizie przedłożonej dokumentacji tutejszy organ wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia braków merytorycznych wniosku, pismami znak RDOŚ-Gd-WOO.4210.12.2014.KLP.2 z dnia 29.05.2014 r. oraz znak RDOŚ-Gd-WOO.4210.12.2014.KLP.4 z dnia 07.07.2014 r.

Pismami z dnia 16.06.2014 r. oraz z dnia 14.07.2014 r. wnioskodawca uzupełnił żądane informacje.

Przedsięwzięcie objęte ww. wnioskiem, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, kwalifikowane jako: „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz 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” posiada status „przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko”.

Zgodnie z treścią art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy OOŚ dla planowanych „przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko” jest wymagane uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ponieważ przedmiotowe przedsięwzięcie, mające status przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, realizowane będzie w części na terenie, posiadającym status terenu zamkniętego (dz. 189/1, 189/2, 189/3, 201) stosownie do brzmienia art. 75 ust. 6 ustawy OOŚ, organem właściwym do rozpoznania sprawy i wydania



decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku.

Wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem decyzji, o jakich mowa w art. 72 ust. 1 ww. ustawy lub dokonaniem zgłoszenia stosownie do brzmienia art. 72 ust. 1 lit a ww. ustawy.

Stosownie do treści art. 59 ust. 1 pkt. 2 ustawy OOŚ realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania, jeżeli obowiązek przeprowadzenia tej oceny został stwierdzony na podstawie art. 63 ust. 1 ww. ustawy.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 1 ustawy OOŚ regionalny dyrektor ochrony środowiska wydaje opinię dotyczącą obowiązku lub braku obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanych przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w art. 59 ust. 1 pkt. 2 ww. ustawy. Rodzaje tych przedsięwzięć określone są w § 3 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 r. Nr 213 poz. 1397 ze zm.).

W myśl przywołanego wyżej przepisu oraz art. 64 ust. 1 ustawy OOŚ, 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 uwarunkowania 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, 11, i 13, 15-17.

Ponieważ zgodnie z art. 6 ustawy OOŚ wymogu uzgodnienia lub opiniowania nie stosuje się, jeżeli organ prowadzący postępowanie jest jednocześnie organem uzgadniającym lub opiniującym, w niniejszej sprawie nie mają zastosowania przepisy dotyczące opiniowania i uzgadniania przez RDOŚ.

Postanowienie wydaje się również, jeżeli organ nie stwierdzi potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Działając na podstawie art. 64 ust. 1 oraz art. 78 ust. 1 pkt 2) a także art. 78 ust. 4, w związku z art. 71 ust. 1 i ust. 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 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4210.12.2014.KLP.6 z dnia 18.07.2014 r. zwrócił się do Pomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Gdańsku z prośbą o opinię w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia i ewentualne określenie zakresu raportu ooś. Pomorski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Gdańsku pismem znak SE.NS-80.9022.4961.52.2014.WRkr z dnia 25.07.2014 r. wyraził opinię, że nie jest konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.



W wypadku zaniechania wszelkich działań inwestycyjnych obiekt mostowy będzie podlegał postępującej degradacji technicznej. Efektem tego będzie znaczne pogorszenie warunków technicznych obiektu oraz wzrost zagrożenia jego zawaleniem. Rozważano różne warianty nowej konstrukcji obudowy brzegu, wynikające z założonych głębokości przed konstrukcją oraz z możliwości wykorzystania nowej konstrukcji w ewentualnej przyszłej rozbudowie tego rejonu portowego.

W wypadku zaniechania wszelkich działań inwestycyjnych obiekt mostowy podlegałby postępującej degradacji technicznej. Efektem tego byłoby znaczne pogorszenie warunków technicznych obiektu oraz wzrost zagrożenia dla ruchu kołowego w jego obrębie. W chwili obecnej obiekt jest zamknięty i ruch kołowy skierowany został na inne przeprawy na Wiśle. Natomiast są prowadzone prace renowacyjne w granicy zabytkowych wież.

Skrajnym efektem braku poprawy stanu technicznego obiektu w wyniku postępującego procesu degradacji technicznej będzie rozbiórka części elementów obiektu grożących zawaleniem.

Wariant ten jest niekorzystny zarówno z powodów organizacyjnych funkcjonowania Tczewa oraz Lisewa, ochrony zabytków (wpisany do rejestru zabytków) oraz pośrednich zagrożeń środowiska wynikających z potencjalnej groźby zawalenia obiektu.

Brak realizacji inwestycji w zakładanym zakresie drogowym spowoduje trzymanie lub znaczące pogorszenie warunków lokalnego ruchu, w szczególności odczuwalnego dla mieszkańców Lisewa. Na podstawie przeprowadzonych obliczeń ruchu na potrzeby inwestycji stwierdzono, że na analizowanym obiekcie w na dzień dzisiejszy występuje zapotrzebowanie na włączenie go z powrotem do ruchu lokalnego. Ze względu na brak dróg alternatywnych dla Lisewa w komunikacji drogowej (z wyłączeniem obiektu w Kwidzynie) bezpośrednim udziałem jest zmniejszenie dostępności lub wydłużenie czasu podróży dla mieszkańców Lisewa pracujących oraz uczących się na terenie Tczewa.

Brak działań inwestycyjnych będzie powodował dalsze ograniczenie w dostępności i wzrost związanych z nim uciążliwości oraz w dalszej perspektywie wyłącznie mostu użytkowania (aktualnie dostępny jest dla ruchu pieszego i jednośladów), który przestanie spełniać wymogi techniczne.

Rozpatrywano następujące warianty przedsięwzięcia:

#### Wariant alternatywny, obejmujący zmianę technologii prowadzenia prac budowlanych

Przewidywał demontaż istniejących przęseł ESTB, jak i montaż nowych przęseł, bezpośrednio z obszaru części nurtowej rzeki Wisły za pomocą budowy podpór tymczasowych zakotwiczonych w podłożu w nurcie rzeki do montażu konstrukcji docelowej. Wymagałoby to wzmocnienia brzegów rzeki w tym rejonie. Działanie to spowodowałoby konieczność ingerencji w dno rzeki, co bezpośrednio przyczynić by się mogło do podniesienia osadów dennych i migrację zawiesiny. Czas trwania oraz ilość zawiesiny zależny byłby od ilości podpór. Oddziaływanie to obejmowałoby dwa okresy realizacyjne tj. przygotowanie podpór i ich późniejszą rozbiórkę.

W wariantcie realizacyjnym, ze względu na niewielkie długości istniejących przęseł (39,5 m) przewiduje się demontaż metodami tradycyjnymi z wykorzystaniem tymczasowej drogi technologicznej w terenie zalewowym. Do montażu nowego przęsła przewiduje się także wykorzystanie istniejących podpór 7,8,9,10. Zastosowanie tej techniki nie wymaga ingerencji w koryto rzeki.

Biorąc pod uwagę czas realizacji inwestycji wariant wnioskowany jest wariantem zapewniającym szybsze wykonanie prac oraz niewymagającym interwencji w koryto rzeki Wisły. Natomiast na etapie funkcjonowania oba warianty realizacyjne będą charakteryzowały się tym samym zakresem oddziaływania.



Tut. organ ustalił i zważył, iż spośród uwarunkowań określonych w art. 63 ust 1 ustawy OOŚ i w odniesieniu do wnioskowanego przedsięwzięcia, ze względu na cechy, status obszaru, na którym planowane jest przedmiotowe przedsięwzięcie, zastosowanie znajdują uwarunkowania określone poniżej:

**1) rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:**

a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji.

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie mostu drogowego przez rzekę Wisłę w Tczewie.

Obecnie istniejący most jest zamknięty dla ruchu kołowego i pieszego z powodu złego stanu technicznego. Wcześniej most stanowił przeprawę nad rzeką Wisłą.

W ramach inwestycji planuje się (numeracja przęseł wg stanu projektowanego):

- budowę nowych przęseł nr 1 i 2.
- kompleksowa renowacja przęseł 3, 4, 5 i 6 znajdujących się pod opieką konserwatorską.
- budowę nowego przęsła nr 7.
- budowę nowych przęseł nr 8, 9 i 10.
- budowę portalu wjazdowego w miejsce istniejącego przyczółka w osi 10.
- kompleksową przebudowę filara w osi 20, z budową wież.
- odbudowę filarów w osi 30 i 40, w tym wież i górnej części filarów.
- budowę filara w osi 70 i 80 (z wieżami).
- budowę przyczółka w osi 110 i bramy wjazdowej.

Pozostałe działania budowlane obejmują przebudowę, modernizację, remont oraz prace rozbiórkowe w granicy obiektu.

Prace rozbiórkowe obejmą (numeracja wg stanu istniejącego):

- demontaż przęseł nr 1, 2, 3 wraz z przęsłem przejściowym nad podporą nr 3,
- rozbiórka przyczółka nr 0 i podpory nr 1,
- demontaż pomostu drewnianego na całej długości przęseł oraz początkowego pomostu stalowego,
- demontaż przęseł nr 7,8,9,
- rozbiórka podpór nr 7,8,9,10,11.

Parametry techniczne obiektu:

- nośność obiektu –część historyczna klasa obc."C" wg PN-85/S-10030
- nośność obiektu nowoprojektowana klasa obc."B" wg PN-85/S-10030
- długość obiektu: ~1074,79m (ze skrzydłami i budynkiem)
- szerokość całkowita obiektu: 14,00m
- nowa konstrukcja przęseł ~11,94m przęsła Lentze'a
- szerokość jezdni na nowych przęsłach: 2x2,5m+ 2x0,5 (opaski)
- szerokość jezdni na przęsłach Lentze'a: 2x2,5m

c) wykorzystywania zasobów naturalnych.

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii.

Szacunkowe zapotrzebowanie na materiały wynosi:

Etap realizacji (rozbiórka koniecznych elementów obiektu);

- konstrukcja stalowa do demontażu i rozbiórki: ok. 4500,0 [ton]
- gruz z rozbiórek (beton, cegła, kamień): ok. 3500 [m<sup>3</sup>]
- asfalty, rozbiórka nawierzchni: ok. 300 [m<sup>3</sup>]
- drewno, rozbiórka pomostów i chodników: ok. 200 [m<sup>3</sup>]
- wykopy w gruncie - masy ziemi ok. 3000 [m<sup>3</sup>]

Odwodnienie wykopów - w stosunku do ilości wykopów nie przekroczy 3000 [m<sup>3</sup>/d]

Etap realizacji (przebudowa):

- konstrukcja stalowa do odbudowy: ok. 4000,0 [ton]
- beton, cegła, kamień: ok. 10 000,0 [m<sup>3</sup>]
- asfalty, nawierzchnie: ok. 13010,0 [m<sup>2</sup>]
- olej napędowy w ilości: ok. 30.000 [dm<sup>3</sup>]
- energia elektryczna: ok. 50.000 kWh,
- woda ok. 2000 m<sup>3</sup>
- gaz ziemny ok. 120.000 m<sup>3</sup>

W fazie eksploatacji planuje się zapotrzebowanie na energię elektryczną w wysokości ok. 250 kW/dobę na potrzeby oświetlenia przebudowywanego obiektu mostowego (liczba lamp oświetleniowych ok. 100 szt., liczba lamp do iluminacji ok. 70 szt.).

#### d) emisji i występowania innych uciążliwości,

W rejonie mostu nie przeprowadzono dotychczas pomiarów akustycznych w środowisku w stosunku do oddziaływania dróg. Projektowana inwestycja stanowić będzie odcinek o jednorodnym natężeniu ruchu pojazdów, dla którego przyjęto wartości na poziomie 3000 poj/d.

W wyniku przeprowadzonej analizy akustycznej uznano, że realizacja projektowanej inwestycji nie wpłynie na pogorszenie występującego klimatu akustycznego na terenie Tczewa i Lisewa związanego z ruchem kołowym. Naprawa nawierzchni przyczyni się do istotnej zmiany jakościowej w zakresie warunków akustycznych, co będzie zaznaczało się spadkiem poziomu hałasu w stosunku do okresu eksploatacji przed zamknięcia obiektu. Z realizacją inwestycji nie wiąże się konieczność budowy ekranów akustycznych oraz innych urządzeń ochrony akustycznej. Wszystkie obiekty o funkcjach chronionych akustycznie znajdują się poza zasięgiem oddziaływania planowanej inwestycji.

Ewentualne znikome oddziaływanie negatywne na środowisko występować będzie na etapie budowy przedmiotowej inwestycji i związane będzie z emisją hałasu i pyłu z maszyn budowlanych i środków transportu wykorzystywanych w trakcie budowy. Oddziaływania te będą jednak ograniczone w czasie do fazy budowy.

**2) usytuowanie 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 - uwzględniające:**

Przedsięwzięcie planuje się zlokalizować na terenie działek o numerach ewidencyjnych: 165, 166, 187, 188/1, 188/2, 189/1, 189/2, 189/3, 189/4, 195/2, 201, 229 obręb 7, Tczew.



Teren przedsięwzięcia to działki drogowe, wody powierzchniowe a także tereny różne wg miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego i tereny kolejowe.

Teren, w bezpośrednim otoczeniu mostu, jest przekształcony i w znacznym stopniu utwardzony.

W bezpośrednim otoczeniu analizowanego obiektu nie występuje zabudowa mieszkaniowa. Najbliższa zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna i jednorodzinna zagrodowa znajduje się w odległości ok. 45 m od granicy zjazdu z obiektu mostowego po stronie Lisewa. Położenie obiektu mostowego jest związane z rejonem o stosunkowo niskim poziomie hałasu pochodzącego głównie z źródeł z komunikacji drogowej oraz linii kolejowej.

bezpośrednie otoczenie obiektu stanowią obiekty składowe (po stronie Tczewa), w tym wielkopowierzchniowe oraz infrastruktury kolejowej.

Konstrukcje nośne prześel nr 4,5,6 (nazywane „kratownicami Lentze'a”) oraz filary nr 4,5,6 są objęte wpisem do rejestru zabytków woj. pomorskiego pod numerem A-1705 (pierwotnie A-1210), zgodnie z postanowieniem nr 5140-31/3799/2012 z dn. 21.05.2012r., wydanym przez Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Gdańsku, Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków, prostującym oczywiste pomyłki pisarskie w decyzji z dnia 21.03.2000r.

Inwestycja położona jest na terenie obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły PLB 040003 oraz Środkowożuławskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Ponadto w odległości ok. 4,3 km na południe od planowanej inwestycji zlokalizowany jest obszar Natura 2000 Dolna Wisła PLH 220033.

Teren przedsięwzięcia jest położony w granicy JCWP nr PLRW20002129999 (Wisła od Wdy do ujścia) oznaczone wg. scalonych części wód powierzchniowych (SCWP) nr DW1301region wodny Dolnej Wisły 2000 obszar dorzecza Wisły.

### **3) rodzaj i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt 1 i 2:**

Wg Standardowego Formularza Danych (aktualizacja październik 2013) obszar Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły PLB 040003 jest bardzo ważną ostoją dla migrujących i zimujących ptaków wodno-błotnych (koncentracje do 50 000 osobników). Obszar jest ważnym miejscem dla zimowania bielika. Gniazduje ok. 180 gatunków ptaków, najważniejsze to: nurogęś, ohar, rybitwa białoczelna, rybitwa rzeczna, zimorodek, ostrygojad; derkacz, sieweczka rzeczna. Zagrożeniem dla obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły PLB 040003 jest przede wszystkim niszczenie roślinności międzywala, zanieczyszczenie wód i zabudowa brzegów.

W trakcie prowadzonego monitoringu awifauny stwierdzono na całym obszarze badawczym występowanie 44 gatunków ptaków, z czego 1 gatunek derkacz (*Crex crex*) wymieniony jest w Dyrektywie Ptasiej i stanowi przedmiot ochrony w granicach obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły. Większość stwierdzonych ptaków gniazduje w rejonie mostu lub wykorzystuje ten teren jako żerowisko. Skład gatunkowy oraz ilościowy ptaków w dużej mierze uzależniony jest od aktualnego stanu wody i pozostałości po wiosennych rozlewiskach. Poziom wody i liczba pozostałych po rozlewiskach oczek i zastoisk wody wpływa w zasadniczym stopniu na dostępność pokarmu (owady, nasiona traw i innych roślin). Niemniej nie stwierdzono w bezpośrednim sąsiedztwie mostu ani w buforze do 500 m gatunków



stanowiących przedmiot ochrony w obszarze, które mogłyby być narażone na istotne negatywne oddziaływanie inwestycji.

Na konstrukcji mostu stwierdzono 4 lęgowe i 1 prawdopodobnie lęgowy gatunek ptaków. Do gatunków lęgowych zaliczono: gołębia domowego (*Columba livia*), pustulkę (*Falco tinnunculus*), kawkę (*Corvus monedula*) i oknówkę (*Delichon urbicum*). Natomiast prawdopodobnie lęgowy jest jerzyk (*Apus apus*), którego zaobserwowano nad wieżyczkami starego mostu. Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że przed rozpoczęciem i w trakcie prac budowlanych będzie prowadzony nadzór ornitologiczny, którego zadaniem jest uzyskanie informacji, o ewentualnych próbach zakładania gniazd, mogącej posłużyć do niedopuszczenia lęgów, w szczególności pustulek. W związku z tym potencjalne miejsca gniazdowania pustulki będą zaślepiane m.in. siatką. Po zakończeniu prac ptaki powrócą do lęgów w kolejnym okresie lęgowym.

W trakcie trzykrotnych kontroli w obszarze do 500 metrów od mostu odnotowano jedynie pospolite i typowe dla otwartych terenów łąk, gatunki ptaków. Były to głównie skowronki (*Alauda arvensis*), świergotki łąkowe (*Anthus pratensis*), pokląskwy (*Saxicola rubetra*), potrzeszcze (*Emberiza calandra*) oraz rokitniczki (*Acrocephalus schoenicus*). Gatunkiem lęgowym, wymienionym w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej zaobserwowany był derkacz (*Crex crex*). Biorąc pod uwagę łączną powierzchnię terenów dogodnych do lęgów tego gatunku, prace remontowe nie wpłyną na obniżenie liczebności lokalnej populacji lęgowej derkacza.

Ponadto z projektu dokumentacji Planu Zadań Ochronnych obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły PLB040003 w województwach pomorskim i kujawsko-pomorskim wynika, że zagrożeniem dla derkacza jest zmniejszenie powierzchni ekstensywnie użytkowanych łąk i pastwisk na rzecz pól uprawnych, zalesianie terenów otwartych, zmiana składu gatunkowego. Prace remontowe nie będą generować ww. wymienionych zagrożeń.

Na przedmiotowym obiekcie mostowym zaprojektowano oświetlenie w postaci oświetlenia pasa drogowego, chodnika dla pieszych i ścieżki rowerowej typu LED oraz iluminację obiektu mostowego typu LED. Oświetlenie użytkowe usytuowane będzie na słupach konstrukcji stalowej po obu stronach konstrukcji. Źródła światła przesł mostowych usytuowane będą na poziomie dolnej krawędzi dźwigara górnego i świecić będą w dół na chodnik i ścieżkę rowerową. Zaprojektowane oświetlenie pasa drogi nie będzie stanowić, zatem zagrożenia dla ptaków. Rozwiązanie dotyczące oświetlenia nie będzie miało wpływu na kierunek, ani natężenie migracji ptaków.

W ramach realizacji przedsięwzięcia przewiduje się usunięcie 2 szt. wierzby i 1 głogu oraz ok. 1000 m<sup>2</sup> krzewów. Na przewidzianych do wycinki drzewach i krzewach nie stwierdzono dziupli oraz gniazd ptasich. Niemniej jednak, jeżeli do czasu podjęcia wycinki, drzewa i krzewy zostaną zajęte przez gniazdujące ptaki, wówczas ich usunięcie odbędzie się w okresie od 15 października do końca lutego.

Ze względu na charakter inwestycji (odbudowa istniejącego obiektu mostowego), lokalizację w terenie uzbrojonym, jak również zaprojektowane urządzenia, które mają poprawić stan wód deszczowych i roztopowych oraz zastosowanie membran zapobiegających opadowi pyłów i materiałów budowlanych wprowadzanych bezpośrednio do rzeki Wisły, realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie w sposób bezpośredni jak i pośredni na utratę lub fragmentację siedlisk gatunków ptaków chronionych w granicach obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły. Nie dojdzie również do zmiany warunków ekologicznych ostoi. Tym samym realizacja inwestycji nie pogorszy stanu ochrony gatunków i nie zaburzy integralności obszarów Natura 2000, ani sieci Natura 2000 jako całości.



Z przeprowadzonych badań chiropterofauny, wykonanych w okresie 23-25.07.2013 r. wynika, że łącznie zarejestrowano 217 przelotów nietoperzy reprezentujących trzy gatunki: mroczek późny (*Eptesicus serotinus*), borowiec wielki (*Nyctalus noctula*), mroczek posrebrzany (*Vespertilio murinus*). Intensywne wykorzystywanie przestrzeni w rejonie mostu, wiąże się z dostępnością niezwykle atrakcyjnego siedliska, jakim jest rzeka Wisła. Zarejestrowana aktywność nietoperzy była bardzo wysoka jedynie na wysokości koryta rzeki, następnie gwałtownie spadała w miejscu otwartej przestrzeni między wałem, a korytem, gdzie przebiega most. Na terenie mostu nie stwierdzono obecności kryjówek letnich nietoperzy. Charakter prac związanych z modernizacją mostu nie stanowi większego zagrożenia dla nietoperzy. Z całego mostu, najistotniejsze z punktu widzenia chiropterofauny, mogłyby być wieżyczki, czego nie potwierdzono jednak w badaniach letnich. Nie można jednak wykluczyć ich wykorzystywania, jako jednej z opcji kryjówek dziennych w tym rejonie. Ewentualne wybudzanie nietoperzy latem w obliczu dostępności innych schronień stanowiłoby, co najwyżej płoszenie. Natomiast prace związane z modernizacją mostu, szczególnie w obrębie wieżyczek, prowadzone zimą, mogą mieć negatywny wpływ na nietoperze hibernujące. Zimą hibernujące nietoperze nie mają możliwości przemieszczania się w inne miejsca z powodu niskich temperatur, a dodatkowo są silnie osłabione przez stan hibernacji. Wówczas wybudzanie byłoby równoznaczne ze śmiercią. Konstrukcje, jak wieżyczki mostu, mogą stanowić dogodne miejsce zimowania nietoperzy. Może się jednak okazać, że zbyt mało szczelin w ścianach, niedostateczną wilgotność czy nadmierny przewiew nie sprzyjają zimowaniu nietoperzy i są dla tej grupy zwierząt nieistotne. W związku z powyższym prace modernizacyjne przy wieżyczkach mostu, w okresie hibernacji nietoperzy tj. od listopada do kwietnia, będą poprzedzone kontrolą, mającą na celu wykrycie ewentualnych schronień zimujących się tam nietoperzy. W przypadku, gdy kontrole potwierdzą występowanie nietoperzy, prace zostaną przerwane.

Z karty informacyjnej wynika, że w zasięgu oddziaływania inwestycji nie występują siedliska przyrodnicze z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG oraz nie występują gatunki roślin i grzybów objętych ochroną na mocy ustawy o ochronie przyrody. Drzewa nieprzeznaczone do wycinki oraz przylegające bezpośrednio do terenu budowy narażone na uszkodzenia mechaniczne będą zabezpieczone poprzez odeskowanie, ogrodzenie lub widoczne oznakowanie.

Teren, w bezpośrednim otoczeniu mostu, jest przekształcony i w znacznym stopniu utwardzony, co ogranicza jego przydatność względem występowania płazów. Na terenie inwestycji stwierdzono jedynie epizodyczne występowanie ropuchy szarej (*Bufo bufo*). Niemniej jednak, aby wykluczyć ryzyko negatywnego oddziaływania na płazy, przede wszystkim w okresie migracji, plac robót, podczas prowadzenia wykopów, będzie zabezpieczony siatką o drobnych oczkach lub folią uniemożliwiającą przedostanie się na teren budowy małych zwierząt – płazów, gadów i małych ssaków, a codziennie rano będą przeprowadzane kontrole wykopów przed przystąpieniem do dalszych prac; uwięzione zwierzęta będą niezwłocznie i bezpiecznie przenoszone na teren nieobjęty pracami, który stanowi ich środowisko naturalne.

Ponadto pomimo lokalizacji w Środkowożuławskim Obszarze Chronionego Krajobrazu, obszaru objętego ochroną na podstawie przepisów ustawy o ochronie przyrody przy uwzględnieniu charakteru i skali inwestycji, przedsięwzięcie nie narusza przepisów w tym zakresie. Stanowi bowiem cel publiczny w rozumieniu Ustawy o gospodarce nieruchomościami.



W związku z powyższym, mając na uwadze położenie, skalę i charakter przedsięwzięcia, nie ma podstaw przypuszczać, aby realizacja inwestycji mogła spowodować modyfikację warunków ekologicznych ostoji, tym samym:

- pogorszenie stanu siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony zostały wyznaczone ww. obszary Natura 2000 (obszar Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły PLB040003 i znajdujący się 4,3 km na południe obszar Natura 2000 Dolna Wisła PLH220033)
- wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony obszary te zostały wyznaczone;
- pogorszyć integralność ww. obszarów Natura 2000 oraz integralność sieci Natura 2000 jako całości.

Nie jest więc konieczne przeprowadzenie oceny w trybie art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory.

Na etapie budowy wprowadzone zostaną następujące środki minimalizujące potencjalne negatywne oddziaływania:

1. Roboty budowlane zostaną prowadzone z należytą starannością, tj.:
  - ze względu na ochronę szaty roślinnej poza obszarem budowy obowiązywać będzie zakaz wjeżdżania ciężkim sprzętem na teren poza wyznaczonymi drogami i terenem budowy;
  - drzewa i krzewy nieprzeznaczone do wycinki oraz przylegające bezpośrednio do terenu budowy narażone na uszkodzenia mechaniczne zostaną zabezpieczone w zależności od potrzeb przez odeskowanie, ogrodzenie, widoczne oznakowanie.
2. W toku realizacji przedsięwzięcia zostanie wprowadzona organizacja robót zapewniająca ciągłość prac (odpowiadająca czasowi koniecznemu do realizacji inwestycji, (tj. czym wyższa ciągłość tym krótszy czas realizacji).
3. Wykonawcy prac budowlanych zostaną zobowiązani do zastosowania wyłącznie sprawnego sprzętu technicznego.
4. Materiały szkodliwe (paliwa, farby, lakiery, itp.) składowane będą na powierzchniach uszczelnionych, do likwidacji substancji toksycznych stosowane będą sorbenty. Wykonawca robót budowlanych zobowiązany będzie do posiadania na terenie budowy środków sorpcyjnych, do natychmiastowego użycia w wypadku zaistnienia takiej konieczności.
5. Wyniki prognozy emisji gazowych z terenu budowy nie wskazują powstania zjawisk kumulacji mogących trwale zmienić warunki areosanitarnych w otoczeniu obiektu mostowego.
6. Wierzchnia warstwa gleby, pochodząca z terenów przeznaczonych pod zagospodarowanie tymczasowe zostanie zebrana i przykryta w celu dalszego wykorzystania do umocnienia nowych skarp i urządzenia terenów zieleni przydrożnej oraz odtworzenia pokrywy wierzchniej terenu po likwidacji obiektów.



7. Plac budowy oraz drogi techniczne zostaną zorganizowane w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu, a po zakończeniu prac teren zostanie uporządkowany i przygotowany do odtworzenia wcześniejszego sposobu zagospodarowania.
8. Na etapie budowy ze względu na bliskie sąsiedztwo rzeki Wisły wszystkie prace ziemne zostaną przeprowadzone z zastosowaniem zabezpieczenia przed splywami powierzchniowymi do rzeki.
9. Przy prowadzeniu prac na obiekcie wymagających wielkopowierzchniowego malowania, piaskowania itp. działań związanych z potencjalnym pyleniem lub aerozolami, zostaną zastosowane membrany zapobiegające opadowi pyłów i materiałów budowlanych bezpośrednio do wód Wisły. Zastosowanie membran jest konieczne i dotyczy potencjalnych ilości materiału przedostającego się bezpośrednio do wody podczas prac budowlanych.
10. Plac budowy będzie wyposażony w urządzenia sanitarne dla pracowników, wyposażone w szczelne pojemniki do gromadzenia nieczystości płynnych o charakterze bytowym.
11. Wybór miejsc czasowego gromadzenia odpadów zostanie zorganizowany wyłącznie na terenach przynależnych do placu budowy.
12. Odpady będą umieszczane w pojemnikach dostosowanych do właściwości fizyko-chemicznych gromadzonych w nich odpadów.

W celu minimalizacji uciążliwości środowiskowych na etapie funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia zastosowane zostaną następujące rozwiązania i środków minimalizujących potencjalne uciążliwości środowiskowe:

1. Wszystkie wody opadowe z nawierzchni utwardzonych nieprzepuszczalnych zostaną ujęte w projektowanym systemie kanalizacyjnym i będą odprowadzane na zasadach określonych przez odbiorcę ścieków. Ujęcie wód deszczowych będzie związane z zastosowaniem separatorów i osadników co pozwoli na eliminację zagrożeń wobec obszaru Natura 2000.
2. Zaprojektowano zastosowanie lamp i opraw zmniejszających ilość odpadów eksploatacyjnych zaliczanych do niebezpiecznych.
3. Na placu budowy zostanie zorganizowana selektywna zbiórka wytwarzanych odpadów. Wykonawcy zostaną zobowiązani do stosowania środków ostrożności przeciwdziałającym przenikaniu substancji ropopochodnych i innych substancji zanieczyszczających do gruntu i wód gruntowych.
4. Wycinka drzew i krzewów, kolidujących z inwestycją, które mogą być potencjalnie miejscem gniazdowania synantropijnych gatunków ptaków będzie prowadzona pod nadzorem ornitologicznym w celu potwierdzenia braku miejsc lęgowych na wskazanych drzewach i krzewach.

Na skutek realizacji przedsięwzięcia nastąpi wymiana nawierzchni, co korzystnie wpłynie na płynność ruchu, zmniejszenie kolizyjności, a co za tym idzie zmniejszenie emisji zanieczyszczeń związanych z ruchem drogowym. Budowa systemu odprowadzania wód opadowych z systemem podczyszczania zminimalizuje zagrożenia dla wód powierzchniowych (rz. Wisły). Zastosowanie energooszczędnego oświetlenia spowoduje mniejszy pobór energii elektrycznej.



Aktualnie most drogowy nie posiada sprawnie funkcjonującej kanalizacji deszczowej odprowadzającej wody opadowe/roztopowe. Z powodu w przeszłości prowadzonych licznych modernizacji obiektu do dnia dzisiejszego zachowały się skorodowane wpusty żeliwne i uszkodzone wpusty betonowe, które nie są ze sobą połączone. Nie stanowią one zwartego, spójnego systemu odprowadzania wód deszczowych/roztopowych. Planuje się wbudowanie wpustów deszczowych zlokalizowanych co ok. 6,5 m, których zadaniem będzie sprawne odebranie wody, a następnie odprowadzenie jej za pośrednictwem kolektorów wykonanych z żywicy poliestrowej o średnicach 200, 250 lub 300mm.

Modernizowany most w Tczewie został "podzielony" na cztery działki - zlewnie.

Wody opadowe z działki nr 1 odprowadzane będą grawitacyjnie do rzeki Wisły. Wody opadowe z działek nr 2, 3 i 4 odprowadzane będą grawitacyjnie do odpowiednich zbiorników retencyjno-infiltracyjnych nr 1, 2 i 3.

Podczyszczenie wód opadowych nastąpi w separatorach koalescencyjnych substancji ropopochodnych ze zintegrowanym osadnikiem i kanałem odciążającym o parametrach: 10/100-1,3 (przepustowość nominalna 10l/s, przepustowość maksymalna 100l/s, pojemność osadnika 1300l).

Podczyszczone wody swobodnie wypływać będą rurą przelewową z żywicy poliestrowej o średnicy 350 mm ustawioną z odpowiednim spadkiem 1-5% do umocnionego rowu rzutowo-odprowadzającego o szerokości ok. 2,0 m.

W związku z okresowo występującymi stanami wysokimi wód rzeki Wisły oraz krą zrezygnowano z projektowania pionowych rur spustowych. Istnieje duże prawdopodobieństwo, że cyklicznie powtarzające się niekorzystne zjawiska hydrologiczne (stany wysokich wód np. w czasie długotrwałych opadów latem lub transportowana i napierająca z dużą siłą krą w okresie roztopów zimowo-wiosennych) mogłyby negatywnie wpłynąć lub uniemożliwić odpływ wód z separatora, a tym samym zaważyłoby to na skuteczności pracy projektowanego systemu kanalizacyjnego.

Wszelkie prace eksploatacyjne związane z utrzymaniem bieżących zdolności retencyjno-infiltracyjnych zbiorników oraz towarzyszących rowów: takie jak koszenie traw, wybieranie i usuwanie mułu, osadów, piasku będą musiały być wykonywane ręcznie.

Na etapie realizacji prace związane z wykonaniem zbiorników retencyjno-infiltracyjnych będą realizowane dzięki tymczasowej drodze dojazdowej, która po zakończeniu inwestycji zostanie zlikwidowana.

Odwodnienie wykopów pod zbiorniki retencyjno-infiltracyjne jest projektowane jako odwodnienie powierzchniowe. Zostanie wykonane w taki sposób, aby nie została naruszona struktura gruntu w podłożu zbiorników oraz filarów mostu przez rzekę Wisłę. Ze względu na panujące warunki hydrologiczne nie przewiduje się wystąpienia leja depresyjnego. W związku z powyższym nie prognozuje się wystąpienia istotnego oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne.

Na podstawie informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia można założyć, iż realizacja zamierzenia inwestycyjnego nie spowoduje negatywnego oddziaływania na środowisko, a także nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów środowiskowych zawartych w planie zagospodarowania wodami. Dzięki wskazanej technologii wykonania inwestycji



można wnioskować, iż przedsięwzięcie nie spowoduje zmian hydrologicznych i fizykochemicznych wód.

Zatem stosownie do treści art. 81 ust. 3 ustawy OOŚ oraz mając na uwadze zakres i charakter planowanego przedsięwzięcia wraz z jego przewidywanymi oddziaływaniami na układ hydrologiczny obszaru inwestycji i terenów sąsiednich, nie ma podstaw przypuszczać, aby realizacja przedmiotowego zamierzenia:

- znacząco oddziaływała na stan ekologiczny jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) oraz podziemnych (JCWPd);
- uniemożliwiła osiągnięcie celów środowiskowych zawartych w planach gospodarowania wodami w obszarach dorzeczy.

W związku z rodzajem i lokalizacją przedsięwzięcia, oddaleniem 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.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie mieści się w katalogu instalacji, dla których może być utworzony obszar ograniczonego użytkowania – zgodnie z art. 135 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska.

Pozostałe uwarunkowania określone w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, w odniesieniu do wnioskowanego przedsięwzięcia nie znajdują zastosowania ze względu na cechy i status obszaru, na którym planowana jest realizacja przedsięwzięcia.

Z tych względów Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku postanowieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4210.12.2014.KLP.7 z dnia 29.08.2014 r. stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia będącego przedmiotem niniejszej sprawy.

Informację o wydany postanowieniu zamieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych *Ekoportal* ([www.ekoportal.pl](http://www.ekoportal.pl)) pod numerem 504/2014, prowadzonym na podstawie art. 22 ww. ustawy OOŚ.

Zgodnie z art. 84 ustawy OOŚ w przypadku, gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.

W tym stanie należało orzec jak na wstępie.



Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska  
w Gdańsku,  
*Hanna Dzikowska*



## POUCZENIE

Realizacja inwestycji na podstawie niniejszej decyzji, a także późniejsza eksploatacja obiektów powstałych w wyniku przedsięwzięcia nie zwalnia inwestora z obowiązku, niezależnie od postanowień niniejszej decyzji:

- stosowania przepisów w sprawie warunków technicznych ustanowionych na podstawie art.7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 1409 ze zm.);
- uzyskania wymaganych prawem zezwoleń, opinii i uzgodnień;
- realizacji obowiązków wynikających wprost z przepisów prawa, w tym w szczególności gospodarki odpadami, określonej przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (t.j. Dz. U. z 2013r. poz. 21); obowiązki takie, jako istniejące i wiążące z mocy prawa, nie podlegają powtórnemu nałożeniu i ujawnieniu w decyzji.

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy OOS. Złożenie wniosku powinno nastąpić nie później niż przed upływem 4 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Złożenie wniosku może nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w tej decyzji.

Do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stosuje się odpowiednio przepisy o wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Decyzja podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych.

Na ewentualny zbiór, w celu przemieszczenia na inne stanowiska gatunków objętych ochroną należy uzyskać odrębne zezwolenie w trybie art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Od niniejszej decyzji przysługuje stronie odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, w terminie 14 dni od daty jej otrzymania, zgodnie z art.127 i 129 Kpa.

### Otrzymują:

1. Miłosz Marciniak, EUROPROJEKT GDAŃSK S.A., ul. Nadwiślańska 55, 80-680 Gdańsk,
- ② 2. Powiat Tczewski, ul. Piaskowa 2, 83-110 Tczew;
3. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej, ul. Księdza Rogaczewskiego 9/19, 80-804 Gdańsk;
4. Polskie Koleje Państwowe S.A., ul. Dyrekcyjna 2-4, 80-958 Gdańsk;
5. Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa;
6. Gmina Miejska Tczew, pl. Marszałka Józefa Piłsudskiego 1, 83-110 Tczew;
7. Stocznia Tczew sp. z o.o. w upadłości, ul. Czatkowska 2A, 83-110 Tczew;



8. Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych Województwa Pomorskiego, ul. Sucha 12, 80-531 Gdańsk
9. Przedsiębiorstwo Budownictwa Wodnego w Tczewie sp. z o.o. , ul. Nad Wisłą 7, 83-110 Tczew,
10. Agencja Nieruchomości Rolnych, ul. Wołyńska 19, 82-200 Malbork;
11. a/a.







**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W GDAŃSKU**

**ZAŁĄCZNIK Nr 1**

Do decyzji RDOŚ-Gd-WOO.4211.4.2012.KLP.9

*zgodnie z art. 84, ust.2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*

**CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA**

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie mostu drogowego przez rzekę Wisłę w Tczewie.

Projekt zakłada wyeksponowanie ocalałej, zabytkowej części mostu przy jednoczesnym nawiązaniu nowej konstrukcji wymieniających przeszęły do historycznego charakteru całego obiektu. Wariant ten zakłada utrzymanie wszystkich portali wjazdowych i wież w miejscach gdzie się znajdowały przed rokiem 1939, które swoim wyglądem dowiązywać się będą do charakterystyki przeszęły oraz przewiduje zaakcentowanie symboliczną bramą zakończenie mostu od strony Lisewa.

W ramach inwestycji planuje się (numeracja przeszęły wg stanu projektowanego):

- budowę nowych przeszęły nr 1 i 2.
- kompleksowa renowacja przeszęły 3, 4, 5 i 6 znajdujących się pod opieką konserwatorską.
- budowę nowego przeszęła nr 7.
- budowę nowych przeszęły nr 8, 9 i 10.
- budowę portalu wjazdowego w miejsce istniejącego przyczółka w osi 10.
- kompleksową przebudowę filara w osi 20, z budową wież.
- odbudowę filarów w osi 30 i 40, w tym wież i górnej części filarów.
- budowę filara w osi 70 i 80 (z wieżami).
- budowę przyczółka w osi 110 i bramy wjazdowej.

Pozostałe działania budowlane obejmują przebudowę, modernizację, remont oraz prace rozbiórkowe w granicy obiektu.

Prace rozbiórkowe obejmą (numeracja wg stanu istniejącego):

- demontaż przeszęły nr 1, 2, 3 wraz z przeszłem przejściowym nad pod porą nr 3,
- rozbiórka przyczółka nr 0 i podpory nr 1,
- demontaż pomostu drewnianego na całej długości przeszęły oraz początkowego pomostu stalowego,
- demontaż przeszęły nr 7,8,9,
- rozbiórka podpór nr 7,8,9,10,11.

Parametry techniczne obiektu:



- nośność obiektu –część historyczna klasa obc."C" wg PN-85/S-10030
- nośność obiektu nowoprojektowana klasa obc."B" wg PN-85/S-10030
- długość obiektu: ~1074,79m (ze skrzydłami i budynkiem)
- szerokość całkowita obiektu: 14,00m
- nowa konstrukcja przęseł ~11,94m przęsła Lentze'a
- szerokość jezdni na nowych przęsłach: 2x2,5m+ 2x0,5 (opaski)
- szerokość jezdni na przęsłach Lentze'a: 2x2,5m



Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska  
w Gdańsku

*Hanna Dzikowska*