



## Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie

Olsztyn, 16 kwietnia 2026 r.

WSTE.420.1.2026.BW.15

### DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 lit. c oraz art. 84 ustawy z 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 2024 r. poz. 1112 ze zm.) *dalej oos*, a także § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 ze zm.), w związku z art. 104 ustawy z 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r. poz. 1691), po rozpatrzeniu wniosku złożonego przez Pana Wojciecha Sitarza pełnomocnika Prezydenta Miasta Elbląg,

#### orzekam

- I. brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn. Budowa tymczasowej przeprawy przez rzekę Elbląg w Elblągu wraz z drogami dojazdowymi do obiektu mostowego wraz z ich rozbiórką w formule „zaprojektuj i wybuduj”, woj. warmińsko-mazurskie;
- II. na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia wskazuję na konieczność podjęcia następujących działań:
  1. Zaplecze budowy, w tym place postojowe maszyn i urządzeń, zlokalizować, na szczelnej nawierzchni, poza terenem szczególnego zagrożenia powodziowego aby wykluczyć zanieczyszczenie środowiska wodno-gruntowego.
  2. Plac budowy wyposażać w sorbenty lub inne środki do zwalczania skutków incydentalnych wycieków substancji ropopochodnych (np. pływające zapory sorpcyjne, maty chłonne itp.).
  3. Wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia. W przypadku konieczności usuwania drzew w okresie lęgowym wycinkę prowadzić pod nadzorem przyrodniczym.
  4. Drzewa w obrębie placu budowy, które nie zostały przeznaczone do wycinki, zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi:
    - pnie drzew osłonić matami ochronnymi np. słomianymi lub wykonać oszalowanie z desek. Dolna część każdej deski powinna opierać się na podłożu, będąc lekko wkopaną w grunt lub obsypana ziemią. Oszalowanie powinno być otoczone opaskami z drutu lub taśmy stalowej w odległości wzajemnej co 40÷60 cm;
    - systemy korzeniowe chronić przed przypadkowym uszkodzeniem oraz przesuszeniem lub przemarznięciem. W przypadku niekorzystnych warunków atmosferycznych odsłonięte

korzenie należy podlewać wodą lub osłaniać matami przed przemarznięciem. W celu zabezpieczenia korzeni zaleca się układanie tymczasowych nawierzchni z płyt lub kilkunastu centymetrowej warstwy żwirowo – piaskowej, ugniecionej wałem.

5. Unikać pozostawiania niezasypanych wykopów, w przeciwnym razie zabezpieczać je przed wpadaniem do nich drobnych zwierząt (np. za pomocą wygradzeń), formować wykopy w taki sposób aby zwierzęta mogły swobodnie się z nich wydostać. Przed zasypaniem wykopów zlustrować je w celu uwolnienia i przeniesienia w bezpieczne miejsce zwierząt, które mogły się do nich dostać.
6. W przypadku stwierdzenia w trakcie realizacji inwestycji nadmiernego zmętnienia w cieku, należy wstrzymać prace i zastosować działania zmierzające do ograniczenia zmętnienia.
7. Roboty w korycie rzeki prowadzić w możliwie krótkich okresach czasowych, podczas występowania stanów niskich, poza okresem zagrożenia powodziowego, a w przypadku wystąpienia w trakcie realizacji robót wysokiego stanu wód, należy przerwać prace i odpowiednio zabezpieczyć teren budowy.
8. Przeprawę mostową wykonać w formie mostu tymczasowego. Obiekt nie może powodować trwałych zmian w środowisku morskim ani w zagospodarowaniu przestrzennym akwenów portu morskiego w Elblągu.
9. Na etapie likwidacji przedsięwzięcia demontaż podpór pośrednich powinien polegać na całkowitym usunięciu rur stalowych wbitych w koryto rzeki. W przypadku gdy demontaż rur stalowych wbitych w koryto rzeki nie będzie możliwy poprzez ich wyciągnięcie, powinny one zostać obcięte na rzędnej wysokościowej umożliwiającej wykonanie i późniejsze utrzymywanie toru wodnego.

## UZASADNIENIE

Przedmiotowa inwestycja pn. „Budowa tymczasowej przeprawy przez rzekę Elbląg w Elblągu wraz z drogami dojazdowymi do obiektu mostowego wraz z ich rozbiórką w formule „zaprojektuj i wybuduj”, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 ze zm.): *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*; zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Zgodnie 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* (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 ze zm.) *dalej ooś* dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Przedsięwzięcie realizowane będzie częściowo na morskich wodach wewnętrznych, o których mowa w art. 4 pkt 4) ustawy z dnia 21 marca 1991 r. *o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej* tj. na rzece Elbląg oraz częściowo na działkach lądowych. Planowane przedsięwzięcie obejmuje obszar działek numer 141/8, 6/12, 221/1, 222, 223/3, 223/4, 141/2, 142/8, 335 obr. 0015 miasto Elbląg, z uwzględnieniem działek o numerach: 3/4, 221/2 i 223/1 obr. 0015 miasto Elbląg. Przeprawa mostowa została przewidziana na terenie portu morskiego w Elblągu, którego granice ustanowione zostały *Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia*

15 maja 2013 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Elblągu od strony lądu (Dz. U. z 2013 r. poz. 656).

Zgodnie z art. 75 ust. 1 lit. c ustawy ooś, w przypadku przedsięwzięcia realizowanego na obszarach morskich decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje regionalny dyrektor ochrony środowiska. W związku z powyższym Pan Wojciech Sitarz pełnomocnik Prezydenta Miasta Elbląg, pismem z 16 stycznia 2026 r. (data wpływu 16.01.2026 r.) zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa tymczasowej przeprawy przez rzekę Elbląg w Elblągu wraz z drogami dojazdowymi do obiektu mostowego wraz z ich rozbiórką w formule „zaprojektuj i wybuduj”.

Do pisma dołączono między innymi: wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, kartę informacyjną przedsięwzięcia (dalej KIP), kopię mapy ewidencyjnej z zaznaczonym miejscem realizacji inwestycji i obszarem oddziaływania inwestycji.

Zgodnie z art. 61 § 4 k.p.a. zawiadomieniem z dnia 23.01.2026 r. znak: WSTE.420.1.2026.BW.1, tut. organ poinformował wnioskodawcę oraz strony o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Ponieważ liczba stron postępowania przekracza 10, strony zostały zawiadamiane o prowadzonym postępowaniu w formie obwieszczenia znak: WSTE.420.1.2026.BW.2.

Po przeanalizowaniu KIP tut. organ pismem z 29 stycznia 2026 r. WSTE.420.1.2026.BW.4 wezwał Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia o czym zawiadomił strony postępowania. W odpowiedzi na wezwanie Pełnomocnik Inwestora pismem z 3 lutego 2026 r. (data wpływu 05.02.2026 r.) przesłał uzupełnienia KIP.

Stosownie do wymogu art. 64 ust. 1a, ust. 1 pkt 2 oraz ust. 1 pkt 4 ww. ustawy ooś, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie wystąpił pismem z dnia 6 lutego 2026 r. znak: WSTE.420.1.2026.BW.7, znak: WSTE.420.1.2026.BW.8, znak: WSTE.420.1.2026.BW.9 do Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Elblągu, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Elblągu oraz Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni o opinię w sprawie potrzeby przeprowadzenia dla przedmiotowego przedsięwzięcia oceny oddziaływania na środowisko.

Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Elblągu pismem z 12 lutego 2026 r. znak: ZNS.5512.1.2026 wydał opinię, w której stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Pismem z 17 lutego 2026 r. znak: GE.ZZŚ.4130.18.2026.PK Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Elblągu wydał opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i określił warunki jakie należy spełnić na etapie realizacji inwestycji.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni postanowieniem z 20 lutego 2026 r., znak: INZ1.9202.13.2026.AD stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia i określił warunki realizacji inwestycji.

Po zgromadzeniu wszystkich dokumentów, w tym wymaganych opinii, obwieszczeniem z dnia 26.02.2026 r., znak: WSTE.420.1.2026.BW.13, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, działając zgodnie z art. 10 § 1 kpa, zawiadomił strony postępowania o przysługującym im prawie do zapoznania się z aktami sprawy i wypowiedzenia się odnośnie dotychczas zgromadzonych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań o czym zawiadomił wnioskodawcę. W określonym terminie żadna ze stron nie wniosła uwag i wniosków do planowanego przedsięwzięcia.

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 przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Część inwestycji zlokalizowana jest na terenie, na którym obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Wyspy Spichrzów (uchwała Nr XIII/395/2020 Rady Miejskiej w Elblągu z 24 września 2020 r.) oraz miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Starego Miasta w Elblągu (uchwała Nr XXIX/525/97 Rady Miejskiej w Elblągu z 27.11.1997 r.). Ponadto rzeka Elbląg objęta jest *Planem zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych – port morski w Elblągu* przyjętego rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 26 września 2024 r. (Dz. U. z 2024 r. poz. 1594).

W myśl art. 59a ust. 4 pkt 1 drogi publiczne są "inwestycjami strategicznymi". Zgodnie z art. 80 ust. 2 *ustawy o oś Właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, a w przypadku gdy przedsięwzięcie jest realizowane na obszarze morskim – z ustaleniami planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej, jeżeli plany te zostały odpowiednio uchwalone albo przyjęte.*

W myśl art. 80 ust. 2a. *Przepisu ust. 2 nie stosuje się do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla inwestycji strategicznych.* W związku z powyższym w przypadku budowy drogi publicznej nie jest wymagana analiza zgodności planowanej inwestycji z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oraz planem zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych.

Planowane przedsięwzięcie polega na realizacji tymczasowego mostu drogowego, nad rzeką Elbląg w granicach miasta Elbląg. Most przewiduje się jako obiekt o nośności do 12 t, do przejazdu pojazdów o masie całkowitej do 3,5 t, z zakazem ruchu pieszych.

Most wykonany zostanie jako obiekt tymczasowy, niezbędny do przeniesienia ruchu drogowego na czas realizacji prac modernizacyjnych mostu drogowego zlokalizowanego na rzece Elbląg powyżej projektowanego mostu tymczasowego, tzn. w ciągu Alei Wyszyńskiego. Jako elementy towarzyszące wykonane zostaną niezbędne tymczasowe odcinki drogowe służące do połączenia drogi na obiekcie mostowym z istniejącymi drogami, umożliwiając przeprawę przez rzekę. Nie przewiduje się wykonywania dodatkowych instalacji i oświetlenia. Ruch drogowy na projektowanym moście tymczasowym będzie prowadzony jako jednokierunkowy. Projektowany most o długości około 55 m zlokalizowany zostanie na terenie zurbanizowanym. Ruch będzie odbywał się jednokierunkowo, bez dopuszczenia ruchu pieszego. Na obiekcie nie przewiduje się montażu instalacji, urządzeń ani oświetlenia. W ramach przedsięwzięcia wykonane zostaną również tymczasowe odcinki drogowe dowiązujące do istniejącej infrastruktury – o długości około 26,0 m po stronie prawej oraz około 34 m po stronie lewej. Zakres inwestycji ogranicza się do niezbędnych elementów konstrukcyjnych i drogowych umożliwiających czasowe przejście ruchu na okres prowadzenia robót modernizacyjnych mostu stałego.

Roboty budowlane i montażowe będą realizowane etapowo – w pierwszej kolejności z jednego brzegu rzeki, następnie z przeciwległego brzegu. Przewidywany czas realizacji robót związanych z montażem podpór pośrednich wynosi ok. 10 dni. Zgodnie z dokumentacją czas budowy i użytkowania przedmiotowego mostu tymczasowego wraz z demontażem to lipiec 2026 – czerwiec 2027 (12 miesięcy), w tym roboty budowlane i montażowe: lipiec – wrzesień 2026; eksploatacja wrzesień 2026 – kwiecień 2027; roboty rozbiórkowe i demontażowe: maj – czerwiec 2027.

Na etapie realizacji inwestycji przewidziano:

- wykonanie utwardzenia drogi dojazdowej i stanowiska brzegowego od strony zachodniej (od ul. Warszawskiej) z płyt drogowych układanych na podsypce piaskowej;
- budowa podpór pośrednich w rzece Elbląg – ze stanowisk brzegowych, bez ingerencji w linię brzegową rzeki. Podpory pośrednie będą wykonane z rur stalowych, pograżanych w dno rzeki za pomocą wibromłota i żurawia samojezdnego umiejscowionego na stanowisku brzegowym, tj. na działce nr 222 dla podpory tymczasowej w osi nr 2 oraz na skrzyżowaniu ul. Wapiennej z Bulwarem Zygmunta Augusta dla podpory nr 3. Prace związane z montażem podpór pośrednich będą prowadzone najpierw z jednego brzegu, a następnie z drugiego;
- wodowanie modułowych pontonów pływających typu PP-64 (wymiarów zob. ryc. 10) do wykonania prac na wodzie, w tym do zapewnienia dostępu do miejsca montażu podpór pośrednich oraz do transportu osprzętu. Na żadnym z etapów nie przewiduje się na wodzie pracy sprzętu ciężkiego z jednostek pływających;
- montaż konstrukcji stalowej przęsła środkowego na podporach pośrednich nr 2 i 3, ze stanowiska brzegowego po stronie zachodniej żurawiem samojezdnym;
- wykonanie tymczasowych podpór skrajnych, nr 1 i 4, w technologii gruntu zbrojonego, tzn. jako nasyp wzmocniony warstwowo geosyntetykiem. Podpory nr 1 i 4 planuje się zlokalizować poza korytem rzeki Elbląg;
- montaż konstrukcji stalowej przęseł skrajnych ze stanowisk montażowych zlokalizowanych na dojazdach do mostu tymczasowego;
- wykonanie pomostu mostu tymczasowego z dyliny (pomost z desek drewnianych);
- wykonanie nawierzchni mostu z betonu asfaltowego (warstwy wiążącej i ścieralnej);
- wykonanie tymczasowych dojazdów do mostu, związane z budową nasypu oraz nawierzchni tymczasowej drogi z płyt drogowych.

Na potrzeby wykonania mostu nie planuje się wydobywania urobku z koryta rzeki Elbląg ani prowadzenia robót czerpalnych. Na czas prowadzenia robót przepływ wód w rzece nie zostanie ograniczony.

W fazie użytkowania nie przewiduje się umieszczenia urządzeń tzw. obcych na konstrukcji mostu tymczasowego. Przewiduje się oświetlenie przeprawy tymczasowej w postaci punktów świetlnych doświetlających obszary najazdu w obrębie przyczółków.

Planowana przeprawa mostowa będzie miała charakter tymczasowy. Po przywróceniu ruchu mostem w ciągu Alei Wyszyńskiego nastąpi likwidacja mostu tymczasowego. W ramach rozbiórki i demontażu przewidziano:

- Demontaż nawierzchni bitumicznej, z załadunkiem frezu na samochody i wywozem.
- Rozbiórkę dojazdów, konstrukcji stalowej przęseł skrajnych i podpór skrajnych. Wywóz materiałów sypkich (piasek/pospółka) i płyt drogowych.
- Rozbiórkę środkowego przęsła mostu tymczasowego ze stanowiska brzegowego od strony ul. Warszawskiej. Prace wykonywane żurawiem samojezdnym umiejscowionym poza korytem rzeki Elbląg. Wywóz konstrukcji stalowej samochodami ciężarowymi.
- Rozbiórkę podpór pośrednich (demontaż rur stalowych) w rzece Elbląg ze stanowisk brzegowych bez ingerencji w linię brzegową rzeki. Demontaż przy pomocy wibromłota i żurawia samojezdnego ze stanowisk brzegowych. Zastosowanie do obsługi prac z wody pontonów pływających. W przypadku braku technicznych możliwości wyciągnięcia w całości rur z dna rzeki przewiduje się ich wycięcie w poziomie dna przez nurków wykonujących prace techniczne.

Teren objęty opracowaniem zlokalizowany jest w obszarze silnie zurbanizowanym z zabudową mieszkaniowo-usługową. Rzeka Elbląg w miejscu usytuowania planowanej przeprawy posiada

umocnienia brzegów w postaci oczepów żelbetowych. Warunki siedliskowe kształtowane są pod wpływem intensywnej antropopresji, a struktura przyrodnicza ma charakter typowy dla środowiska miejskiego. Po prawej stronie ulicy Wapiennej znajduje się nieużytkowany i ogrodzony plac porośnięty roślinnością ruderalną, rozwijającą się spontanicznie na siedlisku przekształconym. Występują tu m.in. gatunki drzew i krzewów pospolitych, takie jak głóg jednoszyjkowy, bez czarny, brzoza brodawkowata oraz klony. W warstwie zielnej obecne są gatunki synantropijne i ekspansywne, w tym rdestowiec ostrokończysty, nawłóć kanadyjska, trzcinnik piaskowy oraz różne gatunki traw pospolitych. Są to siedliska o niskiej wartości przyrodniczej. W rejonie zbiegu ulic Wapiennej i Bulwaru Zygmunta Augusta występuje urządzony trawnik i żywopłot z ligustru pospolitego z pojedynczymi drzewami ozdobnymi. Zieleń ma charakter urządzony i pełni głównie funkcje estetyczne oraz rekreacyjne.

Po przeciwnej stronie rzeki, przy ul. Warszawskiej, na dz. nr 223/4 rośnie 7 żywotników, regularnie przycinanych. W związku z realizacją inwestycja planowana jest wycinka 2 żywotników o obwodzie pni 27 i 91 cm, które kolidują z planowaną inwestycją. Od strony południowej fragment przestrzeni jest niezagospodarowany, porośnięty w sposób spontaniczny przez roślinność drzewiastą i krzewiastą. Występują tu, m.in., brzoza brodawkowata, klon zwyczajny, ligustr pospolity, dereń biały, róża pomarszczona, bez czarny i głóg jednoszyjkowy. Na części drzew stwierdzono obecność jemioli pospolitej.

Z kolei rzeka Elbląg posiada trzy typy zbiorowisk roślin wodnych tj.: zbiorowiska roślin pleustonowych, zbiorowiska roślin podwodnych i zbiorowiska roślin o liściach pływających po powierzchni wody. W obszarze inwestycji nie stwierdzono występowania roślinności wynurzonej.

Nie stwierdzono występowania gatunków roślin objętych ochroną prawną oraz siedlisk przyrodniczych z I załącznika Dyrektywy Siedliskowej.

Na badanym obszarze nie stwierdzono płazów i gadów, brzegi rzeki ograniczone są betonem, który uniemożliwia migrowanie z rzeki w kierunku terenów zielonych. Teren Starego Miasta i Wyspy Spichrzów jest w większości zainwestowany i przekształcony antropogenicznie i nie stanowi istotnego miejsca gniazdowania ptaków. Niemniej jednak z uwagi na okres lęgowy ptaków wskazano termin wycinki drzew poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia lub pod nadzorem przyrodniczym.

Drzewa nieprzewidziane do wycinki, a znajdujące się w sąsiedztwie prowadzonych prac, zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi poprzez oszalowanie z desek osłaniających pnie. Ponadto w sąsiedztwie drzew nie będą składowane materiały budowlane czy ziemia z wykopów.

Fauna bentosu rzeki Elbląg na analizowanym odcinku jest uboga. Rzeka jest miejscem występowania kilkunastu gatunków ryb, wśród ryb migrujących należy wymienić ciosę, stynkę, troć wędrowną oraz węgorza. Jest również miejscem występowania minoga rzeczno-górnego. Z przedstawionego terminarza robót wynika, że prace w wodzie będą prowadzone w okresie ok. 10 dni, poza kluczowym okresem rozrodu i migracji ryb, miejsca sytuowania podpór nie stanowią dogodnych warunków do tarła ryb i realizacja inwestycji nie powinna mieć znaczącego wpływu na ichtiofaunę rzeki Elbląg.

Odpady powstające podczas budowy gromadzone będą selektywnie w specjalnie do tego przystosowanych pojemnikach, a następnie zostaną przekazane podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia do ich odzysku lub utylizacji.

Maszyny budowlane oraz pojazdy transportowe wykorzystywane podczas budowy będą sprawne technicznie i zabezpieczone przed wyciekami paliw i olejów. Ponadto plac budowy zostanie wyposażony w sorbenty i maty sorpcyjne na wypadek awarii w celu wyeliminowania zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego substancjami ropopochodnymi. Plac budowy zostanie wyposażony w przenośne toalety, które będą systematycznie opróżniane a ścieki wywożone do oczyszczalni.

Faza realizacji planowanego przedsięwzięcia wiązać się będzie z okresowym wzrostem emisji spalin, poziomu hałasu, zapylenia spowodowanego pracą sprzętu budowlanego oraz ruchem pojazdów po terenie inwestycji (m.in.: koparko - ładowarka, spychacz, wibracyjny zagęszczacz gruntu, samochody ciężarowe, wibromłot, żuraw). W celu ich zminimalizowania czas pracy sprzętu mechanicznego będzie ograniczony wyłącznie do pory dnia. Stosowany sprzęt będzie posiadać właściwe atesty oraz spełniać wymogi w zakresie dopuszczalnej wielkości emisji hałasu do środowiska. Ponadto stan techniczny maszyn i urządzeń wykorzystywanych przy realizacji przedsięwzięcia będzie na bieżąco kontrolowany.

Wykorzystywane technologie oraz gotowe elementy konstrukcyjne umożliwią skrócenie czasu realizacji robot budowlanych. Podczas transportu materiałów pylących stosowane będą plandeki, minimalizujące pylenie. Przewiduje się, że zasięg uciążliwości powodowanych w fazie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia ograniczy się do najbliższego otoczenia, a emisja substancji zanieczyszczających powietrze oraz hałas będzie miała charakter średnioterminowy i ustanie wraz z zakończeniem prac budowlanych i nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na zdrowie i życie ludzi na etapie realizacji i eksploatacji obiektu.

Po zakończeniu prac teren zostanie uporządkowany i zagospodarowany zgodnie z założonym przeznaczeniem. Na etapie eksploatacji nie przewiduje się wykorzystywania wody ani odprowadzania ścieków.

Przeprawa mostowa położona jest poza formami ochrony przyrody, o których mowa w ustawie z 16 kwietnia 2024 r. o ochronie przyrody oraz korytarzami ekologicznymi. Najbliższe obszary Natura 2000 obszar specjalnej ochrony ptaków Jezioro Drużno PLB280013 oraz specjalny obszar ochrony siedlisk Ostoja Drużno PLH280028 znajduje się w odległości od ok. 1,5 km do 2 km na południe od miejsca inwestycji. Uwzględniając zakres planowej inwestycji stwierdzono, że przebudowa nadbrzeża nie spowoduje ograniczenia migracji zwierząt na tym terenie i nie będzie miało znaczącego negatywnego wpływu na cel i przedmiot ochrony obszarów Natura 2000.

Przedsięwzięcie jest zlokalizowane na terenie obszarów szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. *Prawo wodne*.

Na podstawie danych z *Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły* opublikowanym w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury dnia 4 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023, poz. 300), stwierdzono że przedsięwzięcie znajduje się w regionie wodnym Dolnej Wisły, na obszarze następujących jednolitych części wód:

- powierzchniowych rzecznych - kod RWRW2000165499 Elbląg od Młynówki do ujścia. Stanowi ona silnie zmienioną część wód, jest monitorowana. Jej stan ogólny określono jako zły (zły potencjał ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego). JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWP to dobry potencjał ekologiczny, zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Elbląg od jez. Drużno do ujścia (dla węgorza europejskiego) oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. W JCWP znajdują się obszary chronione przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. *o ochronie przyrody*, dla którego utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w jego ochronie, dla którego cele środowiskowe zostały określone w akcie będącym podstawą prawną obszaru. Niemniej jednak, planowane przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami objętymi ochroną prawną.
- podziemnych: kod GW200018 – JCWPd charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz dobrym stanem chemicznym. JCWPd nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWPd to dobry stan ilościowy oraz chemiczny.

Z uwagi na fakt, iż celem środowiskowym jest zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Elbląg od jez. Drużno do ujścia (dla węgorza europejskiego) w okresie migracji zstępującej węgorza tj. od 1 września do 30 listopada, wskazane jest prowadzenie prac w ciągu jasnej części doby, tj. od wschodu do zachodu słońca.

Podczas realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia wywołane presje nie będą trwale i negatywnie oddziaływać na skład i liczebność fitobentosu, makrofitów, makro bezkręgowców bentosowych oraz ichtiofauny w wodach rzeki Elbląg. Jedynie w trakcie realizacji prac budowlanych może dojść do krótkotrwałych, lokalnych (w obszarze realizacji inwestycji) zmian liczebności fitobentosu, makrofitów oraz makrobezkręgowców bentosowych w wyniku mechanicznego niszczenia siedliska, bądź zmiany warunków nasłonecznienia spowodowanej negatywnym oddziaływaniem uniesionej zawiesiny. W wyniku negatywnego oddziaływania uniesionej zawiesiny i hałasu spowodowanych realizacją prac budowlanych może dojść również do krótkotrwałych i lokalnych zmian liczebności ichtiofauny.

Presje wywierane w trakcie realizacji niniejszego przedsięwzięcia nie będą trwale oddziaływać na elementy fizykochemiczne w wodach rzeki Elbląg. Na etapie eksploatacji nie przewiduje się wprowadzania do środowiska wodnego zanieczyszczeń.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie spowoduje również zmian w reżimie hydrologicznym, ciągłości rzeki i panujących w niej warunków morfologicznych.

W związku z powyższym, uwzględniając charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych określonych dla nich w *Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły* przyjętym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 4 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023, poz. 300).

Inwestycja nie będzie powodowała dopływu zanieczyszczeń do wód podziemnych i powierzchniowych, zatem nie przyczyni się do zmian obecnego stanu ekologicznego ww. jednolitych części wód. Podczas realizacji przedsięwzięcia zostanie ograniczona możliwość zanieczyszczenia wód podziemnych i powierzchniowych poprzez wyeliminowanie możliwości przedostania się substancji niebezpiecznych zawartych w wytworzonych odpadach oraz płynów eksploatacyjnych z wykorzystywanych urządzeń do środowiska wodnego.

Planowane przedsięwzięcie nie wpłynie znacząco na ogólny poziom zanieczyszczenia powietrza, a tym samym na zmiany klimatu oraz zwiększenie wrażliwości elementów środowiska na zmiany klimatu.

Z uwagi na rodzaj i skalę przedsięwzięcia, oddziaływania będą miały zasięg lokalny bez ryzyka transgranicznych oddziaływań i nie spowodują istotnych zmian w środowisku. Ponadto, z uwagi na zakres oddziaływań planowanej inwestycji oraz istniejący sposób zagospodarowania terenów sąsiednich nie przewiduje się możliwości kumulowania negatywnych oddziaływań, ani ryzyka wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.

Planowana inwestycja nie będzie zlokalizowana na obszarach górskich, obszarach kompleksów leśnych, obszarach ochrony ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych, obszarach ochrony uzdrowiskowej.

Analizowany teren znajduje się na obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne i kulturowe. Projektowana inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na historyczne i kulturowe zagospodarowanie tej części Elbląga.

Planowane przedsięwzięcie objęte jest zapisami *Planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych – port morski w Elblągu* przyjętego rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 26 września 2024 r. (Dz. U. z 2024 r. poz. 1594) zwanego dalej *Planem*. Zgodnie z rysunkiem

planu (załącznik nr 3 do ww. Rozporządzenia) obszar przedsięwzięcia znajduje się w akwenach: ELB.01.T o funkcji podstawowej transport; ELB.04.Ds oraz ELB.05.Ds, których funkcją podstawową są kulturowe waterfronty. Urząd Morski jako organ właściwy w sprawach planowania i zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej uznał za konieczne wprowadzenie warunku, zgodnie z którym przedmiotowy most może być realizowany wyłącznie w formie tymczasowej. Zgodnie z zapisami ustaleń ogólnych oraz ustaleń szczegółowych *Planu* teren, na którym przewidziano lokalizację mostu, nie został przeznaczony pod lokalizację obiektów trwałych niezwiązanych z budową, przebudową i rozbudową nabrzeży oraz realizacją funkcji transport. Zgodnie z § 1 ust. 2 pkt 14 funkcja T definiowana jest jako „zapewnienie wystarczającej przestrzeni dla bezpiecznego przepływu (bezpieczeństwa nawigacyjnego) jednostek pływających służących do komercyjnego przewozu towarów i ludzi, w tym możliwość pogłębiania i utrzymywania odpowiednich parametrów toru wodnego”. Budowa stałego mostu w akwenach ELB.01.T, ELB.04.Ds oraz ELB.05.Ds mogłaby prowadzić do trwałego i niekontrolowanego oddziaływania na możliwość zagospodarowania akwenów portowych, w tym ograniczać funkcjonowanie żeglugi oraz realizację innych funkcji przewidzianych w *Planie*. Mając na uwadze powyższe, Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni uznał za niezbędne, aby most miał charakter wyłącznie tymczasowy, a jego oddziaływanie na środowisko morskie oraz przestrzeń portową było ograniczone w czasie i w pełni kontrolowane. Zgodnie z informacjami w KIP (str. 22) „W przypadku braku technicznych możliwości wyciągnięcia w całości rur z dna rzeki, przewiduje się ich wycięcie w poziomie dna przez nurków wykonujących prace techniczne”. Biorąc pod uwagę zapisy ustaleń ogólnych oraz ustaleń szczegółowych *Planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych – port morski w Elblągu*, Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni w postanowieniu z 20 lutego 2026 r., znak: INZ1.9202.13.2026.AD zobowiązał Inwestora aby na etapie likwidacji przedsięwzięcia demontaż podpór pośrednich polegał na ich całkowitym usunięciu z koryta rzeki, a w przypadku gdy nie będzie to możliwe, rury stalowe wbite w koryto rzeki powinny zostać obcięte na rzędnej wysokości umożliwiającej wykonanie i późniejsze utrzymywanie toru wodnego (np. minimum 1m poniżej dna toru wodnego), co powinno zostać odpowiednio wcześniej uzgodnione z Dyrektorem Urzędu Morskiego w Gdyni.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie wziął pod uwagę, opinie wydane przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Elblągu, Urząd Morski w Gdyni oraz Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Elblągu. W sentencji decyzji pominięto część warunków zawartych w opiniach, które stanowiły ogólne zapisy dotyczące właściwego prowadzenia robót budowlanych, eksploatacji obiektu, gospodarki odpadami, ponieważ regulują to inne przepisy prawa, w tym: *ustawa o odpadach, Prawo budowlane, Prawo ochrony środowiska, rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej*.

Ewentualne wykonanie czynności związanych z naruszeniem zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków roślin, zwierząt i grzybów objętych ochroną może nastąpić dopiero po uzyskaniu stosownego zezwolenia na odstępstwo od zakazów w stosunku do gatunków chronionych, na podstawie art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Analizując wniosek pod kątem uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko określonych w art. 63 ust. 1 ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, a w szczególności rodzaju, usytuowania i skali możliwego oddziaływania stwierdzono, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

## POUCZENIE

Od niniejszej decyzji, stosownie do art. 127 § 1 kodeksu postępowania administracyjnego służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

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 brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego.

Zgodnie z art. 57 § 5 Kodeksu postępowania administracyjnego termin uważa się za zachowany, jeżeli przed jego upływem pismo zostało:

- 1) wysłane na adres do doręczeń elektronicznych organu administracji publicznej, a nadawca otrzymał dowód otrzymania, o którym mowa w art. 41 ustawy z dnia 18 listopada 2020 r. o doręczeniach elektronicznych;
- 2) nadane w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. - Prawo pocztowe albo placówce pocztowej operatora świadczącego pocztowe usługi powszechne w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej albo państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym;
- 3) złożone w polskim urzędzie konsularnym;
- 4) złożone przez żołnierza w dowództwie jednostki wojskowej;
- 5) złożone przez członka załogi statku morskiego kapitanowi statku;
- 6) złożone przez osobę pozbawioną wolności w administracji zakładu karnego.

Z up. REGIONALNEGO DYREKTORA  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W OLSZTYNIE  
Gabriela Kwapiszewska  
Naczelnik  
Wydziału Spraw Terenowych I  
*/podpis elektroniczny/*

### Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku *o udostępnianiu informacji o środowisku*.

### Otrzymują:

1. Wojciech Sitarz Primost Serwis Sp. z o.o. – Pełnomocnik Inwestora (*doręczenie przez e-doręczenia*)
2. pozostałe strony postępowania poprzez obwieszczenie, zgodnie z art. 49 kpa
3. aa

### Do wiadomości:

1. Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Elblągu (*doręczenie przez e-doręczenia*)
2. PGW Wody Polskie Zarząd Zlewni w Elblągu (*doręczenie przez e-doręczenia*)
3. Urząd Morski w Gdyni (*doręczenie przez e-doręczenia*)