



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W OLSZTYNIE**

Olsztyn, 27 marca 2026 r.

WOOŚ.420.18.2025.AZ.17

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 27 marca 2026 r, znak: WOOŚ.420.18.2025.AZ.17, o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. Tor wodny na rzece Elbląg na odcinku od punktu P1 do punktu Port

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie polegało będzie na dostosowaniu warunków żeglugowych na ok. 2,9 km odcinku rzeki Elbląg od punktu P1 do punktu Port do warunków zaprojektowanych w ramach programu wieloletniego pn.: *Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską*, tj. pogłębienie toru wodnego na rzece Elbląg do głębokości ok. 5 m oraz wykonanie obrotnicy o średnicy 160 m dla jednostek poruszających się torem wodnym. Przebudowa istniejącego toru wodnego na rzece Elbląg prowadzona w ramach programu wieloletniego (w tym odcinka P1-Port), ma umożliwić dostęp większych jednostek do Portu w Elblągu. Droga wodna łącząca Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską wraz z torem wodnym na Zalewie Wiślanym i rzece Elbląg ma obsługiwać statki i barki zawijające do Portu w Elblągu.

Tor wodny na odcinku od punktu P1 do punktu Port (zlokalizowanego na wysokości mostu Unii Europejskiej w okolicy wejścia do Basenu Oddziału Technicznego Kapitanatu Portu Elbląg) wraz z obrotnicą będzie miał łączną długość ok. 2,9 km, szerokość w dnie ok. 36 m oraz głębokość techniczną ok. 5 m. Wykonanie obrotnicy i toru wodnego będzie się wiązało z ingerencją we fragmenty działek lądowych położonych na cyplu w rozwidleniu Kanału Jagiellońskiego i rzeki Elbląg oraz na brzegach rzeki. Brzegi rzeki mają zostać odcinkowo umocnione za pomocą trwałych umocnień hydrotechnicznych. Prace czerpalne związane z budową obrotnicy będą dotyczyły działek: nr 3 obręb 13 m. Elbląg, 620, 616, 626/4, 626/3, 615/2, 617 obręb Nowakowo, gmina Elbląg.

Przedsięwzięcie realizowane będzie:

- w obrębie akwenu morskich wód wewnętrznych administrowanych przez Urząd Morski w Gdyni,
- na obszarze miasta Elbląg,
- na obszarze gminy Elbląg,
- w granicach portu w Elblągu.

Rzeka Elbląg płynie wzdłuż wschodniej granicy Żuław Wiślanych, w niewielkiej odległości od zachodniej krawędzi Wysoczyzny Elbląskiej. Teren wokół rzeki jest płaski, typowy dla żuławskich równin (o nieznacznej różnicy w wysokościach nad poziomem morza, z występującymi obszarami depresyjnymi). Zmiany w naturalnym ukształtowaniu terenu (rowy odwadniające, wały i nasypy) powstały w ramach budowy zabezpieczeń przeciwpowodziowych oraz w związku z rozwojem miasta i portu. Wzdłuż brzegu rzeki Elbląg, na terenach niezabudowanych, znajdują się drogi o nawierzchni gruntowej lub z płyt betonowych. Część z nich urządzona jest na koronie wałów przeciwpowodziowych i funkcjonalnie związana z ochroną przeciwpowodziową. Zachodni (lewy) brzeg rzeki w rejonie przedsięwzięcia jest w większości niezabudowany, użytkowany rolniczo, na styku z wodą pokryty jest szuwarem trzcinowym. Jedynie na południowym końcu, w przemysłowo-magazynowym rejonie Portu w Elblągu jest zabudowany i umocniony. Wschodni (prawy) brzeg rzeki w rejonie przedsięwzięcia jest silniej, ale nadal częściowo zabudowany przez infrastrukturę portową i przemysłową, szczególnie w południowej części (ostatnie kilkaset metrów od punktu Port) i umocniony wysokimi nabrzeżami z bocznkami kolejowymi wykorzystywanymi przez zakłady przemysłowe.

W północnej części, na wschodnim brzegu znajdują się tereny przemysłowe i wał oddzielający fragment starorzecza.

Na całym odcinku od punktu P1 do punktu Port projektowana jest ujednolicona szerokość toru wodnego - 36 m w dnie, a planowana obrotnica ma mieć średnicę maksymalnie 160 m.

Do celów wykonania obrotnicy konieczne będzie usunięcie części lub całości działek lądowych na cyplu Wyspy Nowakowskiej i na działkach wzdłuż toru wodnego po obu stronach rzeki oraz umocnienie brzegu z pomocą umocnień trwałych.

Umocnienia brzegów zostaną wykonane w oparciu o konstrukcję ścianek szczelnych kotwionych mikropalami lub z pomocą innych metod dostosowanych do lokalizacji. Całkowita długość brzegu objętego umocnieniami na brzegu zachodnim i na brzegu wschodnim wynosić będzie:

- umocnienie brzegu – ścianka szczelna z oczepem (poziom +2.5 m n.p.m):
 - oczep żelbetowy na ściance szczelnej – ok. 1890 m (brzeg zachodni),
 - oczep żelbetowy na ściance szczelnej – ok. 180 m (brzeg wschodni),
 - oczep żelbetowy na ściance szczelnej – ok. 440 m (brzeg wschodni),
- umocnienie brzegu – ścianka szczelna z oczepem (poziom +1,92 m n.p.m),
 - oczep żelbetowy na ściance szczelnej – ok. 170 m (brzeg zachodni).

Oprócz powyższych umocnień, przewiduje się możliwość umocnienia dna przed rozmyciem, w tym: umocnienie dna przy terminalu pasażerskim (ok. 120 m²) i w rejonie obrotnicy. Inwestor wskazał, że powyżej wartości mogą podlegać niewielkim modyfikacjom na etapie opracowywania projektu budowlanego.

W fazie funkcjonowania inwestycji w zależności od potrzeb i tempa zamulania toru, mogą być konieczne roboty podczyszczeniowe, umożliwiające utrzymanie właściwej głębokości toru.

Realizacja przedsięwzięcia wymagała będzie wykonania prac rozbiórkowych. Przewiduje się rozbiórkę niewielkiego zakresu (odcinek ok. 15 m) istniejącego umocnienia brzegu w km 2+750 (brzeg zachodni).

Faza realizacji robót pogłębiarskich nie będzie wiązała się z wykorzystaniem surowców, materiałów, energii elektrycznej oraz wody.

Emisje do powietrza będą miały charakter niezorganizowany i okresowy, a jej wpływ na stan jakości powietrza będzie lokalny i krótkotrwały, ograniczony do bezpośredniego sąsiedztwa prowadzonych prac. Ze względu na ograniczony czas emisji wszelkie emitowane stężenia gazów i pyłów będą miały charakter mało znaczący i nie spowodują przekroczeń dopuszczalnych poziomów wynikających z Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz.U. z 2021 r., poz. 845).

Planowane przedsięwzięcie w fazie budowy będzie źródłem hałasu emitowanego z pracującej pogłębiarki i urządzeń pomocniczych (ew. szalanda). Hałas emitowany przez pogłębiarki jest porównywalny z hałasem emitowanym przez silniki przepływających statków, a więc podczas prowadzenia prac na obszarze objętym inwestycją nie dojdzie do istotnego pogorszenia klimatu akustycznego. Prace prowadzone na lądzie także będą źródłem hałasu pochodzącego od maszyn i samochodów, jak również hałasu powodowanego pogrążaniem ścianek szczelnych, powodowanego działaniem wibromłotów lub kafarów. Uciążliwości generowane przez pracujący sprzęt będą krótkookresowe i przejściowe. Inwestor zastosuje środki zapobiegające zakłóceniom klimatu akustycznego poprzez odpowiednią organizację i technologię prac, zastosowanie sprawnego sprzętu hydrotechnicznego i jednostek pływających (pogłębiarka i ew. szalanda) minimalizującego uciążliwości hałasowe. W sąsiedztwie rzeki Elbląg na przedmiotowym odcinku nie znajdują się tereny podlegające ochronie przed hałasem (tj. zabudowa mieszkaniowa). Otoczenie rzeki Elbląg na odcinku od P1 do punktu Port stanowią nieużytki oraz tereny magazynowo – przemysłowe i portowe.

Wytworzone w fazie budowy odpady komunalne i ścieki bytowe będą odpowiednio magazynowane i zabezpieczone na statkach, zgodnie z obowiązującym na każdej jednostce pływającej planem zabezpieczenia przed zanieczyszczeniem morza, sporządzanym zgodnie z wymogami Ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz.U. z 2023 r., poz. 1072), a następnie zostaną zdane do portowych urządzeń odbiorczych w Elblągu i zagospodarowane zgodnie z obowiązującym portowym planem gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków.

Eksploatacja toru wodnego nie będzie bezpośrednio wiązała się z wykorzystaniem wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii.

W fazie funkcjonowania toru wodnego prowadzone będą okresowo roboty podczyszczeniowe w celu utrzymania założonej głębokości. Charakter robót będzie zbliżony do prac prowadzonych w fazie budowy, jednak objętości urobku będą znacznie mniejsze. Planowane przedsięwzięcie może kumulować się z planowanym rozwojem portu w Elblągu, w tym dostosowaniem toru wodnego i nabrzeży w obrębie portu do obsługi większych jednostek, zagospodarowaniem terenów perspektywicznych Portu, zapewnieniem dostępu drogowego do zaplecza portu, aktywizacją turystyki wodnej oraz działaniami związanymi z ochroną przeciwpowodziową rejonu rzeki Elbląg. W fazie budowy nie przewiduje się możliwości kumulowania się oddziaływań robót czerpalnych ponieważ roboty na poszczególnych odcinkach będą prowadzone po kolei. Nie powinno zatem dojść do sytuacji, w której na rzece pracować będzie kilka pogłębiarek w tym samym czasie.

W fazie funkcjonowania przedsięwzięcia kumulacja oddziaływań może występować pośrednio i dotyczyć będzie zwiększenia natężenia oraz wielkości statków wpływających do i wypływających z Elbląga. Będzie to efektem dostosowania toru wodnego do ruchu większych jednostek. Może to powodować zwiększone natężenie hałasu w miejscach zabudowy mieszkaniowej sąsiadującej z rzeką Elbląg, a występującej poza terenem planowanego przedsięwzięcia (poza odcinkiem od P1 do Portu). Analiza akustyczna przeprowadzona w ramach przedsięwzięcia pn. *Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską*, wskazała, że dla wartości równoważnego poziomu dźwięku A dla hałasu spodziewanego po realizacji planowanej inwestycji nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnego poziomu dźwięku ($LA_{eqD} = 50$ dB w porze dziennej) na granicach terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz zagrodowej, a także na elewacjach budynków mieszkalnych jednorodzinnych i zabudowy zagrodowej przy rzece Elbląg. Wzdłuż pogłębianego toru rzeki Elbląg na odcinku P1 do Portu po zachodniej stronie brzegu rzeki występują obszary niezabudowane, a po wschodniej stronie brzegu rzeki zlokalizowane są głównie zakłady przemysłowe, dla których nie określono standardów akustycznych. Ww. modelowanie hałasu dla eksploatacji drogi wodnej wykazało brak ryzyka przekroczeń norm hałasu na brzegach rzeki w związku z przyszłą eksploatacją toru wodnego.

Na podstawie danych z Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły opublikowanym w Rozporządzeniu Rady Ministrów dnia 4 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023 r., poz. 300), stwierdzono iż przedsięwzięcie znajduje się w regionie wodnym Dolnej Wisły, na obszarze następujących jednolitych części wód: powierzchniowych - kod PLRW2000165499 – Elbląg od Młynówki do ujścia, kod PLRW2000155269 – Kanał Jagielloński oraz podziemnych - kod PLGW200018 i kod PLGW200016. Z uwagi na 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 Rady Ministrów z dnia 4 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023 r., poz. 300).

Inwestycja będzie częściowo zlokalizowana w sąsiedztwie terenów zabudowanych i użytkowanych. Długość odcinka rzeki, na którym planowane są prace jest stosunkowo niewielka, a wschodni brzeg rzeki jest prawie w całości umocniony, wyjątkiem jest kilkadziesiąt metrów porośniętego roślinnością nabrzeża w okolicy punktu P2) i funkcjonuje jako betonowe nabrzeże portowe ze ścianką larsenowską. Otoczenie toru wodnego na odcinku P2 – Port stanowią tereny zielone – taras zalewowy (lewy brzeg) oraz tereny magazynowe, przemysłowe i portowe (prawy brzeg i ok. połowy odcinka brzegu lewego).

Inwestycja nie jest zlokalizowana na obszarze przyrodniczo cennym, objętym ochroną w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2026 r. poz. 13). Najbliżej zlokalizowane obszary Natura 2000 to Zalew Wiślany PLB280010 oraz Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana PLH28000, oddalone o ok. 2,3 km oraz Jezioro Drużno PLB280013 oddalony o ok. 3,3 km od planowanego przedsięwzięcia. Przedsięwzięcie będzie realizowana poza obszarowymi formami ochrony przyrody. Nie przewiduje się aby planowane prace, wykonywane w oddaleniu od obszarów Natura 2000, przy użyciu sprawnego sprzętu, odpowiedniej technologii oraz przy zachowaniu zasad bezpieczeństwa i środków minimalizujących wpływ na środowisko przyrodnicze miały znacząco negatywne oddziaływanie na cele, przedmioty ochrony i integralność obszarów Natura 2000.

Przedsięwzięcie nie będzie zlokalizowane na obszarach górskich, kompleksów leśnych. Na terenie inwestycji nie występują strefy ochrony wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, obszary uzdrowisk i ochrony uzdrowiskowej oraz obszary o krajobrazie mającym znaczenie archeologiczne. Tereny objęte ochroną konserwatorską obejmują część obszarów wzdłuż rzeki Elbląg. Ujście Kanału Jagiellońskiego objęte jest strefą konserwatorskiej ochrony krajobrazu. W sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia znajdują się również obiekty wpisane do gminnej ewidencji zabytków. Odcinek rzeki Elbląg od ujścia do Zalewu Wiślanego do jeziora Drużno włącznie stanowi część Kanału Elbląskiego uznanego za Pomnik Historii na mocy rozporządzenia Prezydenta RP z dnia 14.01.2011 r. (Dz. U. z 2011, nr 20, poz. 100) ze względu na unikatowe dziewiętnastowieczne rozwiązania techniczne z zakresu hydrotechniki i mechaniki. Najważniejsze elementy, w tym 5 pochylni, 4 śluzy, 4 bramy ochronne - przeciwpowodziowe, 3 jazy, zabudowa usprawniająca funkcjonowanie kanału, kanały obiegowe, systemy zaopatrzeniowe w wodę oraz towarzyszące budynki administracyjne i mieszkalne pracowników kanału znajdują się na terenie nieobjętym planowanym przedsięwzięciem, w odległości ponad 10 kilometrów od planowanego pogłębionego kanału żeglugowego na rzece Elbląg.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 Ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne. Na ewentualne działania w tym obszarze Inwestor musi uzyskać niezbędne zgody wodnoprawne. Planowane przedsięwzięcie zostanie zaprojektowane przy uwzględnieniu zagrożenia powodziowego.

Z przeprowadzonej analizy oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko w zakresie przyrodniczym oraz emisji zanieczyszczeń do powietrza, hałasu, gospodarki wodno-ściekowej i odpadami wynika, że przy należyтым wypełnieniu warunków realizacji wymienionych w niniejszej decyzji realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie powinna znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Olsztynie
Agata Moździerz
/podpis elektroniczny/