



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W OLSZTYNIE**

Olsztyn, 25 listopada 2024 r.

WOOŚ.420.19.2024.AZ.12

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 25 listopada 2024 r, znak: WOOŚ.420.19.2024.AZ.12, o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. . Tor wodny na rzece Elbląg na odcinku P2 – Port.

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie polegało będzie na dostosowaniu warunków żeglugowych na odcinku ok. 900 m rzeki Elbląg od punktu P2 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 dla jednostek poruszających się torem. Sama przebudowa istniejącego toru na rzece Elbląg, ma umożliwić dostęp większych jednostek do Portu w Elblągu. Zadanie będzie stanowić kontynuację wykonywanych na rzece Elbląg prac pogłębiarskich na odcinku P1-P2, sąsiadującym z przedmiotowym odcinkiem (bliżej ujścia rzeki). Projektowany fragment toru wodnego pomiędzy punktem P2 a punktem Port (w okolicy wejścia do Basenu Oddziału Technicznego Kapitanatu Portu Elbląg (Urząd Morski w Gdyni) stanowi część drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany i Port. Na tym odcinku rzeka jest wykorzystywana jako kanał żeglowny dla zalewowych i przybrzeżnych statków pasażerskich i towarowych. Na południe, w kierunku jeziora Drużno żegluga dotyczy tylko małych statków pasażerskich oraz jachtów rekreacyjnych. W okolicy punktu P2, poprzez Kanał Jagielloński, rzeka posiada połączenie z Nogatem.

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.

W fazie budowy roboty pogłębiarskie prowadzone będą od strony wód rzeki, przy użyciu sprzętu pływającego: np. pogłębiarki chwytakowo-podsiębernej ze szczelnym chwytakiem wraz z szalandą płaskodenną transportującą urobek na miejsce odkładu lub pogłębiarki ssąco-refulacyjnej z zastosowaniem szczelnych przesłon

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. Ponadto 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 analizowanym odcinku nie znajdują się tereny podlegające ochronie przed hałasem (tj. zabudowa mieszkaniowa). Otoczenie rzeki Elbląg na odcinku od P2 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. Przedmiotowa inwestycja stanowi kontynuację przedsięwzięcia pn. Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską, w związku z tym w fazie budowy wystąpić może kumulacja oddziaływań robót czerpalnych z robotami prowadzonymi na odcinku P1-P2. Najprawdopodobniej jednak roboty na poszczególnych odcinkach (w tym na odcinku P2-Port) 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. Pogłębienie toru od punktu P2 do punktu Port umożliwi korzystanie z toru wodnego na całej długości drogi wodnej. Może to powodować zwiększone natężenie hałasu w miejscach zabudowy mieszkaniowej sąsiadującej z rzeką Elbląg, a występującej poza terenem planowanego przedsięwzięcia (poza odcinkiem od P2 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 P2 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 nie jest zlokalizowana na obszarze przyrodniczo cennym, objętym ochroną w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r. poz. 1478). Najbliżej zlokalizowane obszary Natura 2000 to Jezioro Drużno PLB280013 oddalony o ok. 3,5 km, Zalew Wiślany PLB280010 oraz Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana PLH28000, oddalone o ok. 4 km od planowanego przedsięwzięcia. 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). 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.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest poza granicami korytarzy ekologicznych. Najbliższy korytarz ekologiczny przebiega przez rezerwat przyrody Zatoka Elbląska w odległości ok. 4 km od miejsca realizacji planowanego przedsięwzięcia. Niezależnie od braku formalnego uznania analizowanego odcinka rzeki Elbląg za korytarz ekologiczny, cała rzeka Elbląg pełni istotną funkcję korytarza migracyjnego ryb odbywających wędrówki rozrodcze, żerowiskowe oraz sezonowe między Zalewem Wiślanym a Jezioro Drużno.

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 nie objętym 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 (Dz. U. z 2024, poz. 1087). 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/