



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W OLSZTYNIE**

Olsztyn 10.04.2024 r.

Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 10 kwietnia 2024 r. znak: WSTE.420.2.2023.BW.35 dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie zachodniego nabrzeża rzeki Elbląg wzdłuż linii Wyspy Spichrzów w Elblągu, woj. warmińsko-mazurskie.

Charakterystyka przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie zachodniego nabrzeża rzeki Elbląg wzdłuż linii Wyspy Spichrzów i uwzględnia wykonanie nowej ścianki szczelnej o konstrukcji stalowej, pogłębienie dna na torze wodnym, wykonanie nowej nawierzchni komunikacji pieszej i drogowej, wykonanie wyposażenia nabrzeży dla potrzeb żeglugi oraz wykonanie parkingu do 220 miejsc postojowych.

Teren inwestycji wchodzi w skład portu morskiego w Elblągu. Plan zagospodarowania akwenów portu morskiego w Elblągu nie został jeszcze uchwalony i nie jest ujęty w *Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 maja 2015 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej*.

Teren inwestycji obejmuje obszar położony wzdłuż Wybrzeża Gdańskiego, między ulicami Prowiantową i Orlą, Giełdową do Kanału Miejskiego oraz rejon ulicy Warszawskiej w obrębie parkingu.

Inwestycja zlokalizowana jest na obszarze o charakterze rekreacyjno-wypoczynkowym. W najbliższym otoczeniu znajduje się m.in. pojedyncza zabudowa mieszkaniowa, budynki usługowe, drogi publiczne, place, nabrzeża, przystanie wodne oraz bazy sportowe.

Przedmiotowa inwestycja polegać będzie na przebudowie zachodniego nabrzeża rzeki Elbląg wzdłuż linii Wyspy Spichrzów w celu umocnienia zabezpieczenia oraz zagospodarowania terenów przybrzeżnych. Zakres prac obejmuje 4 odcinki konstrukcyjne zachodniego nabrzeża rzeki Elbląg na łącznej długości ok. 553 m.

Na odcinku B-C, najbardziej wysuniętym na północ, przewidziano wykonanie nowej ścianki szczelnej o konstrukcji stalowej na przedpolu istniejącej ścianki Klocknera. Nowa ścianka kotwiona będzie kotwami gruntowymi i spięta ocepem żelbetowym, na którym od strony wody projektuje się ochronną okładzinę kamienną. Nabrzeże postojowe będzie przeznaczone do cumowania i postoju burtą statków białej floty, a także niewielkich drobnicowców oraz barek (z pchaczem). Rzędna korony ocepem będzie wynosiła 2,1 m. Głębokości techniczna i dopuszczalna przy nabrzeżu będą wynosiły odpowiednio 5,0 i 6,5 m.

Nabrzeże odcinka D-E przeznaczone zostanie do cumowania i postoju łodzi, jachtów żaglowych i motorowych równoległe do linii cumowniczej nabrzeża. Cumowanie jachtów przewidziano burtą do pomostu utworzonego z pontonów na pływakach. Dojście do pomostu przewidziano poprzez trap zejściowy z zamontowaną blokadą dostępu. Projektuje się wykonanie nowej ścianki szczelnej na przedpolu istniejącej ścianki Moniera. Nowa ścianka szczelna o konstrukcji stalowej kotwiona będzie kotwami gruntowymi i spięta ocepem żelbetowym, na którym od strony wody projektuje się ochronną okładzinę kamienną. Rzędna korony na tym odcinku ocepem będzie wynosiła 1,6 m. Głębokości techniczna i dopuszczalna przy nabrzeżu będą wynosiły odpowiednio 3,5 i 4,5 m.

Nabrzeża na odcinkach E-F, F-G przeznaczone do cumowania i postoju łodzi i jachtów burtą

w stosunku do linii cumowniczej nabrzeża. Dla wymienionych odcinków projektuje się wykonanie nowej ścianki szczelnej o konstrukcji stalowej na przedpolu istniejącej ścianki żelbetowej. Ścianka istniejąca i oczep istniejący nie będą wykorzystane jako element nowej konstrukcji, przeznaczone są do częściowej rozbiórki. Nowa ścianka będzie kotwiona kotwami gruntowymi i spięta oczepem żelbetowym. Przewiduje się wykonanie nadbudowy nadbrzeża uformowanej w postaci skarpy ze schodami w rozstawie co około 50 m. Rzędna korony na tym odcinku oczepu będzie wynosiła 0,5 m. Głębokości techniczna i dopuszczalna przy nabrzeżu będą wynosiły odpowiednio 3,5 i 4,5 m.

Na układ drogowy składa się plac w rejonie ulic Prowiantowej i Orlej. W ramach inwestycji przewidziano rozebranie i ponowne odtworzenie wraz ze wzmocnieniem konstrukcji oraz regulację wysokościową do korony nabrzeża i poprawienie odwodnienia placu. Wody opadowe będą odprowadzane do projektowanych wpustów deszczowych poprzez ścieki z kostki brukowej. Na odcinku od ulicy Giełdowej do Kanału Miejskiego oraz w kierunku ulicy Warszawskiej ciągi pieszo-jezdne wykonane będą z płyt granitowych i kostki granitowej. Odwodnienie odbywać się będzie za pomocą wpustów deszczowych.

W rejonie ulicy Warszawskiej projektuje się parking dla samochodów osobowych na ok. 220 miejsc postojowych z nawierzchnią przepuszczalną z płyt typu MEBA. Przewiduje się oświetlenie parkingu. W celu skomunikowania terenów przy parkingu z terenem nabrzeża przewiduje się wykonanie chodnika wzdłuż ulicy Warszawskiej wraz z oznaczonym i oświetlonym przejściem dla pieszych.

W ramach inwestycji przewiduje się również przebudowę istniejącej sieci wodno-kanalizacyjnej, punkt zrzutu wód opadowych, punkty odbioru ścieków lub nieczystości płynnych z jachtów, budowę odcinka sieci wodociągowej zapewniającej zaopatrzenie w wodę jednostek pływających. Na obszarze inwestycji projektuje się też realizację terenów zielonych oraz wyposażenie terenu w elementy małej architektury.

W ramach przebudowy nabrzeża będą realizowane następujące prace:

- roboty rozbiórkowe: istniejącego pomostu, częściową lub całościową rozbiórkę skarpy z bloków betonowych umacniających skarpe pod płytą, rozbiórka oczepu, częściowa lub całościowa rozbiórka żelbetowej ścianki szczelnej;
- pograżenie stalowej ścianki szczelnej i zakotwienie kotwą gruntową;
- wykonanie zasypu za projektowaną stalową ścianką szczelną;
- wykonanie nadbudowy żelbetowej;
- montaż wyposażenia nabrzeża;
- prace pogłębiarskie dla odcinka D-E, E-F, F-G do rzędnej -3,50 m; dla odcinka B-C do rzędnej -5,00 m.

Przebudowa komunikacji drogowej i pieszej obejmie:

- remont nawierzchni, krawężników i terenów zielonych (trawników),
- wykonanie odwodnienia,
- wyposażenie terenu w oświetlenie i elementy małej architektury.

W ramach budowa parkingu planowana jest:

- budowa układu drogowego wraz z miejscami postojowymi,
- budowa chodnika wraz z oznakowanym i oświetlonym przejściem dla pieszych,
- wyposażenie terenu w oświetlenie i elementy małej architektury

W ramach realizacji inwestycji zostaną wykonane następujące elementy:

- Stalowa ścianka szczelna, która będzie pograżona na projektowanych odcinkach wzdłuż krawędzi nabrzeża na przedpolu istniejącej ścianki. W górnej części zostanie stężona kleszczami a docelowo ujęta nadbudową żelbetową.
- Kotwa gruntowa, składająca się z głowicy kotwy, cięgien oraz buławy. Buława kotwy zlokalizowana zostanie w gruncie nośnym i zespolona z gruntem poprzez iniekcję.
- Elementy żelbetowe, z których wykonany będzie oczep nabrzeża. Betonowanie będzie się odbywało odcinakami o długościach odpowiadających sekcjom dylatacyjnym poszczególnych elementów. Przed betonowaniem zostanie ułożone zbrojenie stalowe.
- Konstrukcja nawierzchni chodnika z kostki granitowej na podsypce.
- Konstrukcja nawierzchni drogi dojazdowej z kostki brukowej lub granitowej na podsypce i podbudowie zasadniczej.
- Konstrukcja nawierzchni parkingu z płyt typu MEBA.

Projektowane nabrzeże zostanie wyposażone w następujące instalacje:

- Instalacje elektryczne zasilające oraz oświetleniowe.
- Instalacje sanitarne.
- Instalacje wodociągowe.
- Studnie rewizyjno-odwadniające.
- Punkty odbioru ścieków.

Wody opadowe z powierzchni utwardzonych i ciągów komunikacyjnych zostaną ujęte za pomocą wpustów deszczowych i ścieków z kostki brukowej oraz odprowadzone do istniejącego odbiornika – rzeki Elbląg.

W celu osiągnięcia głębokości technicznej zostaną wykonane roboty czerpalne. W przebudowywanej części nabrzeża przewiduje się dno na rzędnej – 5,0 m (głębokość techniczna). Z uwagi na brak sprecyzowanego jednoznacznie korzystania z toru wodnego w obrębie obu mostów zwodzonych wyłącza się strefę podpór mostów zwodzonych z zakresu robót czerpalnych. Opracowany projekt powinien określić strefę ochronną (wydzieloną) dla obu mostów zwodzonych.

Wykonawca projektu i robót budowlanych na podstawie aktualnych badań sondażowych dna obliczy szacunkową kubaturę urobku z robót czerpalnych. W celu określenia sposobu zagospodarowania urobku, zostanie przeprowadzona analiza czystości osadów dennych. W zależności od wyników badań zostanie określony dalszy sposób postępowania z urobkiem (zostanie przetransportowany na pola refulacyjne, kłapowisko lub zutyliczowany jako odpad, w przypadku przekroczenia dopuszczalnych norm). Istnieje również możliwość wykorzystania części urobku do budowy planowanych elementów konstrukcyjnych nabrzeża.

W celu ograniczenia oddziaływania na środowisko przewidziano działania minimalizujące polegające na ograniczeniu prac czerpalnych w okresie migracji ryb i minogów. Zastosowanie odpowiednich metod i technologii ograniczających powstawanie hałasu, drgań i zanieczyszczeń. Zastosowanie kurtyny z geosyntetyku, w celu ograniczenia rozprzestrzeniania się zawiesiny w wodzie.

Wykonanie przebudowy nabrzeża w formie ścianki szczelnej o konstrukcji stalowej zabezpieczy przed degradacją techniczną nie tylko samo projektowane nabrzeże, ale także inne obiekty znajdujące się w jego bezpośrednim sąsiedztwie. Wody opadowe odprowadzane z zanieczyszczonych powierzchni utwardzonych będą kierowane do wpustów deszczowych, a następnie wprowadzane do kanalizacji wykonanej w ramach przebudowy.

Dla projektowanej przebudowy nabrzeża przewiduje się wykonanie punktów odbiorów ścieków ze statków oraz nieczystości płynnych, wyposażonych w specjalne pompy, odpowiednio zabezpieczone w tacę ociekową przed wyciekami nieczystości.

Z up. REGIONALNEGO DYREKTORA
OCHRONY ŚRODOWISKA
W OLSZTYNIE

Gabriela Kwapiszewska

Naczelnik

Wydziału Spraw Terenowych I

/podpis elektroniczny/