



„Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”

Elbląg, 7 kwietnia 2016

Warianty lokalizacyjne kanału żeglugowego:

- ◆ Skowronki
- ◆ Nowy Świat
- ◆ Przebrno
- ◆ Piaski

Jednostka reprezentatywna:

Długość $L \leq 100\text{m}$

Szerokość $B \leq 20\text{m}$

Zanurzenie $T \leq 4\text{m}$

DROGA WODNA ŁĄCZĄCA
ZALEW WIŚLANY Z ZATOKĄ GDAŃSKĄ

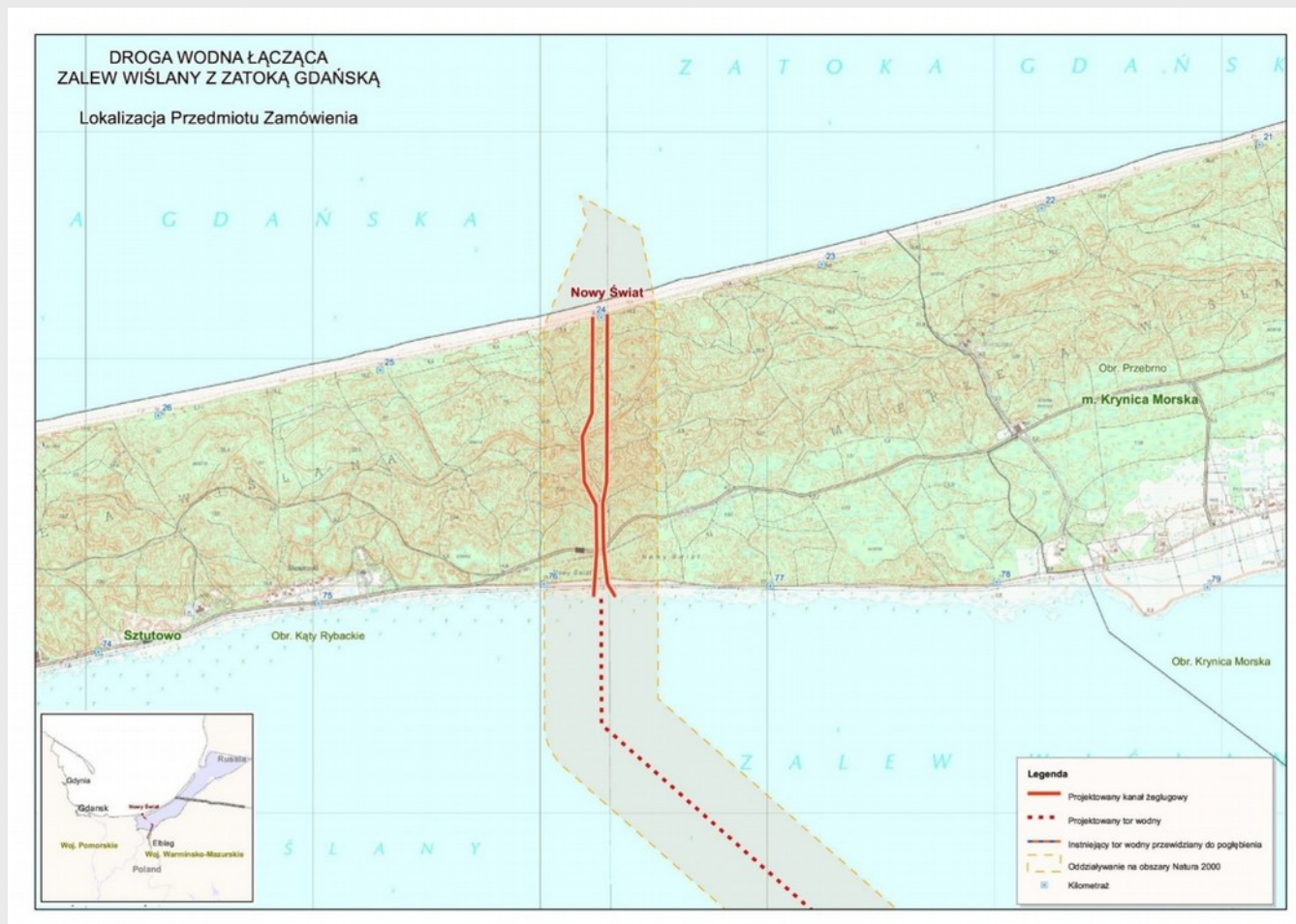
Plan orientacyjny przebiegu toru wodnego dla 4 wariantów



Parametry	jednostka	I-Skowronki	II – Nowy Świat	III – Przebrno	IV - Piaski
Długość kanału przez Mierzeję	[km]	1,10	1,30	1,65	0,75
Kubatura robót ziemnych	[mln m ³]	1,26	1,74	1,96	0,79
Dł. toru wodnego	[km]	11,63	9,68	9,89	27,16
Kubatura robót czerpalnych	[mln m ³]	4,6	4,1	4,5	8,0

Szacunkowe wartości przy założeniu parametrów toru wodnego gł. 5 m, szer. 60 m wraz z kotwiczowiskami

Proponowana lokalizacja: Nowy Świat



Ruch rumowiska

- ◆ W 2010 r. Instytut Budownictwa Wodnego PAN przeprowadził badania ruchu rumowiska wzdłuż Mierzei.
- ◆ Badania wykazują, że ruch rumowiska wzdłuż samej mierzei jest skierowany ze wschodu na zachód a u jej nasady z zachodu na wschód
- ◆ Wniosek – przekop mierzei usytuowany w Nowym Świecie nie zaburzy dynamicznej równowagi brzegu i plaż

Parametry techniczne

Konstrukcje hydrotechniczne

- ◆ Podejściowy tor wodny od strony morza o głębokości 5,5 m
- ◆ Falochrony osłonowe o długości ok. (600 mb + 350) mb tworzące avanport na wejściu do kanału
- ◆ Przekop przez Mierzeję o szer. toru wodnego 60 m, głębokości 5 m i długości 1.3 km
- ◆ Nabrzeże postojowe od strony morza (stanowiska wyczekiwania) – 200 mb
- ◆ Śluza o parametrach $L=135$ m, $B=22$ m, $h=5$ m (z techniczną możliwością pogłębienia w przyszłości)
- ◆ albowe stanowiska wyczekiwania od strony zalewu – 200-250 mb

Parametry techniczne

Konstrukcje hydrotechniczne c.d.

- ◆ Umocnienie i zakrzewienie skarp wykopu z odprowadzeniem wód opadowych – ok. 5,4 ha
- ◆ Obudowa wylotu kanału żeglugowego od strony Zalewu Wiślanego (tzw. kierownice)
- ◆ Wykonanie nowego i pogłębienie istniejącego toru wodnego na Zalewie i rzece Elbląg– długość ok. 10 km
- ◆ Dodatkowe oznakowanie toru wodnego na Zalewie (pławy)

Parametry techniczne

Obiekty mostowe i drogowe

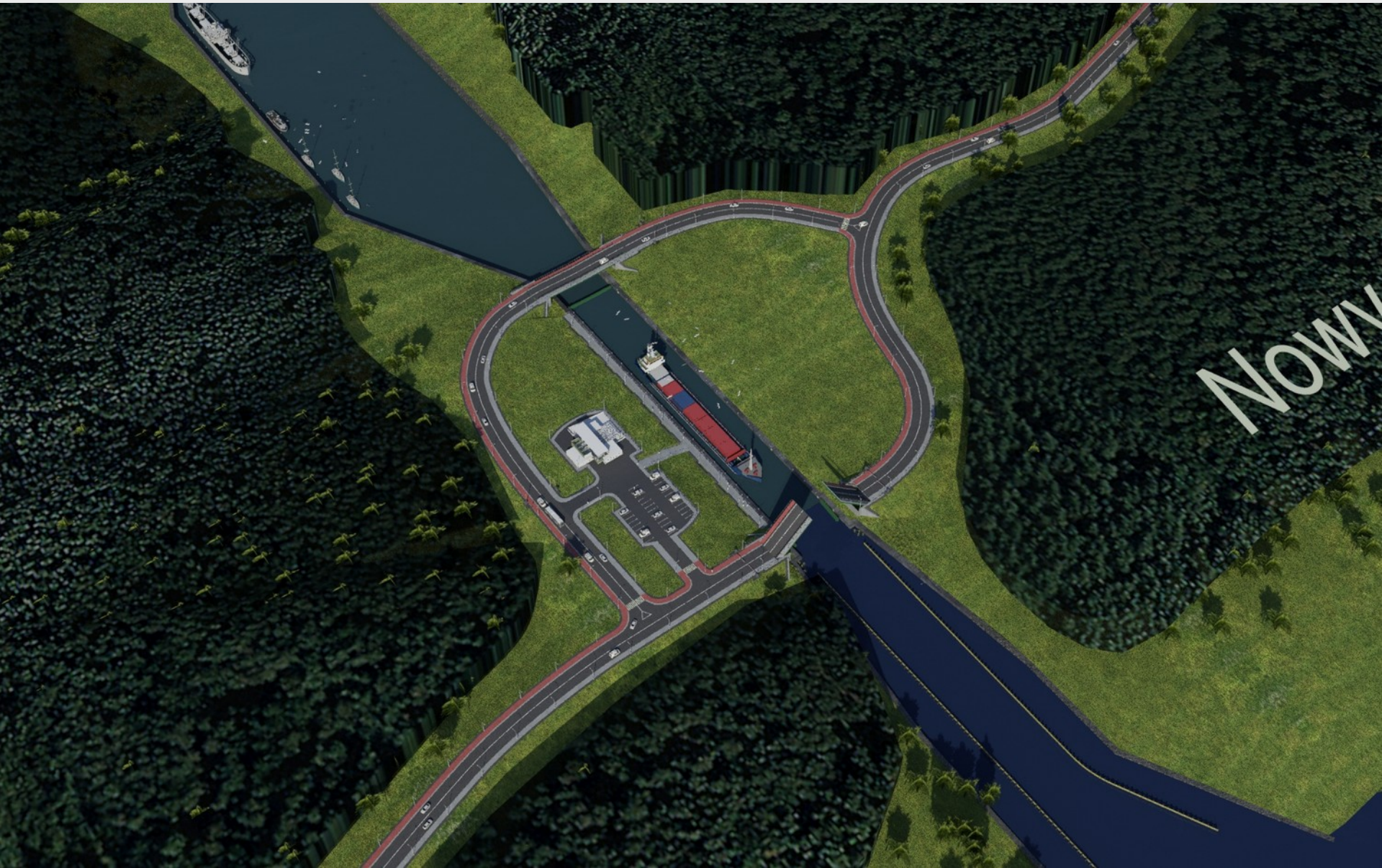
- ◆ Przewidziane są dwa mosty zwodzone na obydwu końcach śluzy. Otwarcie i zamknięcie przęsła mostu będzie skoordynowane z pracą wrót śluzy. Przy wchodzeniu statku do śluzy zawsze jedno wrota śluzy są zamknięte. Toteż jeden z mostów też zawsze będzie zamknięty i przejezdny.
- ◆ Z kolei przekierowanie ruchu drogowego na przejezdny most sterowane będzie sygnalizacją świetlną z automatycznie zamykanymi szlabanami.

Dotychczasowe działania:

- ◆ Studium wykonalności – 2007 r. a następnie w 2014r. jego aktualizacja
- ◆ Wstępny raport oddziaływania na środowisko oraz badania środowiskowe wynikające z raportu: 2009 – 2016
- ◆ Opracowanie koncepcji przebiegu i budowy torów podejściowych i toru głównego na Zalewie Wiślanym – 2009 r.
- ◆ Badanie dna Zalewu Wiślanego wraz z Zatoką Elbląską – 2010 r.
- ◆ Prognoza oddziaływania na środowisko- 2012 r.
- ◆ Wykonanie testu IROPI – 2013 r.

Aktualne oraz planowane działania:

- ◆ Aktualizacja prognozy oddziaływania na środowisko – 2016 r.
- ◆ Negocjacje z KE w celu uzyskania opinii (pozytywnej) dla projektu – 2016
- ◆ Wykonanie dokumentacji technicznej inwestycji – 2017 r.
- ◆ Uzyskanie pozwolenia na budowę – 2018 r.
- ◆ Planowane rozpoczęcie robót budowlanych – 2018/2019 r.
- ◆ Planowane zakończenie inwestycji – 2022r



NOW



Dziękuję za uwagę

