

TABELA Z OPINIAMI, uzyskanymi przez Inwestora – Urząd Morski w Gdyni, w trybie art. 4 ust. 6 ustawy z dnia 24 lutego 2017 roku o inwestycjach w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską*

Lp.	Wydający	Opinia dotyczy (pozytywna/negatywna)	Uwagi
1.	Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – Departament Gospodarki Morskiej	MGMiZS DGM zaopiniował <u>pozytywnie</u> przedsięwzięcie z uzasadnieniem: W ramach zadania konieczne będzie dokonanie zmian przebiegu linii energetycznych i telekomunikacyjnych w zakresie, w jakim kolidują one z planowanym zadaniem. Zgodnie z art. 23 ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń oraz układanie i utrzymywanie kabli i rurociągów w polskich obszarach morskich, nie może powodować zagrożenia m.in. dla bezpieczeństwa żeglugi morskiej	Nie wymaga komentarza.
2.	Ministerstwo Energii	<u>Opinia pozytywna.</u> Realizacja ww. projektu wpływa pozytywnie na rozwój gospodarczy miasta Elbląg, przez zwiększenie możliwości przeładunkowo-handlowych portu Elbląg, a także przyczyni się do rozwoju ruchu pasażerskiego oraz żeglarstwa i turystyki na Zalewie Wiślanym.	Nie wymaga komentarza.
3.	Minister Kultury i Dziedzictwa Narodowego	<u>Opinia pozytywna</u> ze wskazaniem, że decyzję o wydaniu pozwolenia na prace należy uzupełnić o warunek wynikający z przepisu art. 32 ust. 1 pkt 1-3 oraz ust. 10 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, w związku z możliwością natrafienia podczas prowadzenia przedmiotowych prac na zabytki archeologiczne.	Nie wymaga komentarza.
4.	Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – Departament Rybołówstwa	MGMiZS DR zaopiniował <u>pozytywnie</u> przedsięwzięcie z uzasadnieniem: W dniu 15 marca 2018 r. w Elblągu odbyło się spotkanie firmy „Projmors” Biuro Projektów Budownictwa Morskiego Sp. z o.o., firmą Mosty Gdańsk, firmą Eko Konsult i pracowników Urzędu Morskiego w Gdyni z przedstawicielami rybaków. W wyniku niniejszego spotkania ustalono, iż: 1) budowa sztucznej wyspy oraz toru wodnego powinna zostać zrealizowana zgodnie z projektem przedmiotowej inwestycji; 2) przy sztucznej wyspie nie zostanie ustanowiona strefa ograniczenia połowu ryb; 3) w „strefie wyłączenia” rozumianej jako tzw. „strefa ciszy”, tj. wydzielone w południowo-zachodniej części ostoi (Zalewu Wiślanego) dwa obszary, o łącznej powierzchni 15 km ² (Obszar I: 54°16'42.22"N 19°15'36.81"E, 54°18'03.79"N 19°17'53.33"E, 54°19'37.14"N	Nie wymaga komentarza.

* zgodnie z art. 4 ust. 6 ustawy, przed złożeniem wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie infrastruktury dostępowej Inwestor występuje o opinię do określonych podmiotów.

		<p>19°17'09.81"E, 54°19,29.87"N 19°15'07.57"E; o powierzchni 9 km²; Obszar II: 54°16'34.51"N 19°15'42.65"E, 54°17'54.86"N 19°17'59.86"E, 54°17'47.47"N 19°19'20.9"5E, 54°16'30.74"N 19°18'51.58"E, o powierzchni 6 km²), zostaną wyłączone z ruchu jednostek pływających ze względu na konieczność ochrony tarlisk. Wyezekwowanie tego zapisu jest planowane przez oznakowanie przedmiotowego obszaru oraz wzmocnienie kontroli w tym rejonie. Poza okresami ochronnymi zostanie umożliwione na tych obszarach, wykonywanie rybołówstwa przez uprawnione do tego podmioty.</p>	
5.	<p>Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji</p>	<p>Przekazane uwagi:</p> <p>Morski Oddział Straży Granicznej: Istnieje potrzeba ustanowienia morskiego przejścia granicznego dedykowanego dla jednostek rekreacyjnych i rybackich, które podlegają odprawie granicznej oraz potrzeba zapewnienia miejsca cumowania jednostkom pływającym Straży Granicznej.</p> <p>Optymalnym rozwiązaniem byłby rejon zlokalizowany od strony północnej - Zatoka Gdańska w części przekopu ostoinięty falochronami. Nadmieniam również, że w ramach prowadzonych rozmów z Urzędem Morskim w Gdyni uzgodniono wstępnie, że część pomieszczeń w planowanym do budynku administracji morskiej może być przeznaczona dla funkcjonariuszy Straży Granicznej realizujących zadania związane z kontrolą graniczną.</p> <p>Ponadto, przez rejon przedmiotowej inwestycji przebiega kabel światłowodowy wykorzystywany przez Morski Oddział Straży Granicznej. W pkt. 2.1.3 (s. 10) oraz 4.4.3.1 (s. 44) w Teczce 1 – Część opisowa, a także na rysunkach znajduje się stosowna informacja o powyższym, którą należy poprawić w następującym zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - błędnie oznaczono symbol kabla MOSG - właściwe oznaczenie to Z-XXOTKtsdD; - brak nawiązania studni zachodniej i wschodniej do istniejącej trasy kabla światłowodowego. Konieczne jest również zapewnienie dostępu do rury przewiertu sterowanego w studni startowej i studni końcowej. W tych studniach można zostawić zapasy technologiczne kabla. Rura przepustowa zawierająca dwa rurociągi wtórne HDPE40 musi być odrębna dla Straży Granicznej (bez kabli energetycznych); - należy zapewnić ciągłość kabla lokalizacyjnego XzTKMXpw 1x2x0,8 przebiegającego równoległe do kabla optycznego. <p>Najpóźniej trzy miesiące przed terminem rozpoczęcia prac budowlanych wykonawca powinien uzgodnić z Komendantem Morskiego Oddziału Straży Granicznej projekt wykonawczy. Niezbędnym jest również, aby projekt wykonawczy uwzględniał zalecenia ujęte w piśmie MOSG skierowanym do przedsiębiorstwa MOST GDAŃSK Sp. z o.o. w sprawie warunków technicznych przebudowy sieci telekomunikacyjnej SG znajdującej się w świetle projektowanej drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską (korespondencja z dnia 27 grudnia 2017 r.).</p> <p>Pomorski Komendant Wojewódzki Państwowej Straży Pożarnej: Przeprawa mostowa nad nowoprojektowanym kanałem żeglownym w lokalizacji Nowy</p>	<p>Zostanie zapewnione miejsce cumowania jednostkom Straży Granicznej. Część pomieszczeń w planowanym budynku będzie przeznaczona dla funkcjonariuszy Straży Granicznej.</p> <p>Oznaczenie przewodu MOSG zostało skorygowane. W projekcie przewidziano budowę studni na ciągu istniejącego przewodu MOSG. Dostęp do rury przewiertu: zostaną zaprojektowane dodatkowe studnie kablowe, jednakże rurociąg 2x40 mm zostanie w całości ułożony do studni projektowanych na ciągu MOSG i tam planowane są zapasy (dodatkowe przecięcie rur HDPE 40 w studnia startowej i końcowej przewiertu nie jest uzasadnione gdyż odległość od studni na ciągu MOSG do studni startowej lub końcowej to ok. 10-15 m) Dla kabli energetycznych przewidziany jest osobny przewiert prowadzony równoległe w odl. 1m od przewiertu telekomunikacyjnego. Dodatkowe wymagania dot. kabla lokalizacyjnego zostaną uwzględnione.</p> <p>Projekt przewiduje utrzymanie stałej przejezdności</p>

		<p>Świat (dwa mosty obrotowe otwierane naprzemiennie w sposób umożliwiający nieprzerwane utrzymanie ruchu drogowego) w ciągu drogi wojewódzkiej nr 501 - będzie stanowiła jedyny dojazd do miejscowości i terenów na Mierzei Wiślanej. Pod kątem dojazdów ratowniczych, szczególnym priorytetem jest utrzymanie stałej przejezdności przeprawy. Należy także przewidzieć zagrożenia hydrologiczne, jakie niesie alarmowy wysoki stan wód.</p> <p>Dokumentacja projektowa przeprawy, zgodnie z zapisami ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane, powinna zawierać konkretne rozwiązania m.in. w zakresie możliwości przejazdu dla samochodów pożarniczych.</p> <p>Projektowana przeprawa powinna spełniać wymagania techniczne jak dla drogi pożarowej, w szczególności umożliwiać przejazd pojazdów o nacisku osi na nawierzchnię jezdni co najmniej 100 kN (kiloniutonów).</p>	<p>przeprawy.</p> <p>Projektowane odcinki drogi wojewódzkiej, dróg dojazdowych oraz obiektów mostowych spełniają wymagania dla dróg pożarowych.</p>
6.	Minister Obrony Narodowej	<p>Opinia pozytywna, ze zobowiązaniem inwestora do:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Przekazania – przed przystąpieniem do planowanych robót – do Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej, informacji w postaci współrzędnych geocentrycznych geodezyjnych inwestycji oraz powiadomienia z odpowiednim wyprzedzeniem o: rozpoczęciu prac, przewidywanym terminie ich zakończenia oraz zakresie robót, celem realizacji wymogu określonego w art. 25 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o <i>obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej</i>, polegającego na umieszczeniu przedmiotowych informacji w urzędowych publikacjach. 2. Przekazania – po zakończeniu robót – do Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej dokumentacji powykonawczej, w celu uaktualnienia map morskich i publikacji nautycznych. <p>Zwraca się uwagę, że resort obrony narodowej planuje, dla zapewnienia właściwych warunków funkcjonowania kompleksu wojskowego nr 4045 Katy Rybackie (Skowronki), utworzenie strefy ochronnej o promieniu 3 km od kompleksu. Na jej obszarze będą obowiązywać ograniczenia dotyczące dopuszczalnej wysokości zabudowy na lądzie i akwenu wodnym do 47 m n.p.m. oraz oddziaływania promieniowania elektromagnetycznego, które mogłoby negatywnie oddziaływać na możliwości bojowe obiektu wojskowego zlokalizowanego w ww. kompleksie wojskowym.</p> <p>Ponadto, inwestycja będzie kolidowała ze strefami „1a” i „1b”, okresowo zamykanymi dla żeglugi i rybołówstwa, ujętymi w procedowanym przez Rządowe Centrum Legislacji projekcie rozporządzenia w <i>sprawie stref zamkniętych na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej oraz warunków i trybu czasowego umożliwienia przejścia przez strefę zamkniętą</i>, co będzie wymagało zmiany granic tych stref, w celu zapewnienia możliwości ćwiczeń sił Marynarki Wojennej RP z użyciem uzbrojenia.</p>	<p>Projekt został uzgodniony bez zastrzeżeń z Zespołem Zarządzania Wsparciem Teleinformatycznym Gdynia.</p> <p>Urząd Morski w Gdyni zgłosi konieczność zmiany granic stref.</p>
7.	Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Gdańsku	<p>Opinia pozytywna z uwagami.</p> <p>Nadleśnictwo Elbląg: Tom I, teczka 1 - część opisowa, punkt 5.1.1. - usunąć zdanie „ Poza okresem lęgowym ptaków oraz okresem rozrodu i wychowu nietoperzy wykonywane będą również wszystkie</p>	<p>Zostanie wprowadzony zapis, że wycinkę drzew można przeprowadzać po stwierdzeniu braku gniazd, zgodnie z zasadami dobrej praktyki leśnej.</p>

		prace związane z wycinką drzew na Mierzei Wiślanej oraz wzdłuż rzeki Elbląg" Tom I, teczka 1 - część opisowa, punkt 5.1.6. - zapis „W wyniku planowanego przedsięwzięcia przewiduje się przeprowadzenie wycinki drzew i krzewów z terenu Mierzei Wiślanej na powierzchni do 32 ha, a także drzew i krzewów wzdłuż rzeki Elbląg” zmienić na zapis „W wyniku planowanego przedsięwzięcia przewiduje się przeprowadzenie wycinki drzew i krzewów z terenu Mierzei Wiślanej na powierzchni około 32 ha, a także drzew i krzewów wzdłuż rzeki Elbląg”	
8.	Prezes Polskich Wód	Nie wpłynęła odpowiedź na wniosek o wyrażenie opinii.	Nie wymaga komentarza.
9.	Zarząd Zlewni Elbląg	<p><u>Opinia pozytywna z uwagami.</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Projektowane umocnienia brzegowe w miejscu likwidowanego wału lub dużej ingerencji w korpus wału należy zaprojektować zgodnie Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 20 kwietnia 2007 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle hydrotechniczne i ich usytuowania. 2. Miejsca przecięcia się wału z projektowanymi umocnieniami brzegowymi należy zaprojektować w sposób zapewniający szczelność obu konstrukcji. 	<p>Po zgłoszeniu przez Wody Polskie uwag, odbyła się narada, w wyniku której wyjaśniono część uwag, pozostała część została przez Projektanta przyjęta. Sporządzono notatkę, która stanowi również zaopiniowanie dokumentacji. Poniżej przytoczono uzgodnione stanowisko Projektanta i Zarządu Zlewni Elbląg do poszczególnych zgłoszonych uwag:</p> <p>Ad.1 Potwierdzono, że konstrukcje projektowane w ramach umocnienia brzegu, mają być zaprojektowane w oparciu o Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1 czerwca 1998r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać morskie budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie. W oparciu o to rozporządzenie zgodnie z art. §70 ust.1 i ust.4 ustalono rzędną korony umocnienia brzegu na +2,5m n.p.m.</p> <p>Ad.2 Ustalono, że istniejące wały przeciwpowodziowe utracą funkcję zabezpieczenia przeciwpowodziowego, a funkcja ta zostanie przejęta przez nowo projektowaną konstrukcję. Należy zaznaczyć, że nowa konstrukcja w postaci pogrążonej ścianki szczelnej zwieńczonej żelbetowym oczepem będzie szczelna. Tym samym nie ma konieczności wykonania dodatkowych uszczelnień po stronie odładowej, po której znajdować się będą wały ziemne.</p> <p>Ad.3 Niecki będą zbierać jedynie wodę opadową, tym</p>

		<ol style="list-style-type: none"> 3. W miejscach gdzie projektowane umocnienie spowoduje powstanie niecki bezodpływowej proponuje się podwyższenie terenu pomiędzy projektowanym umocnieniem a istniejącym wałem lub zaprojektowanie odpływu z powstałych terenów. 4. Kotwienie ścianek szczelnych mikropalami należy zaprojektować w sposób nie powodujący rozszczelnienia korpusu wału. Przejście przez korpus wału elementu, który będzie wyciągany stanowić będzie poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa budowli przeciwpowodziowej. 5. Ściankę szczelną zamykającą w km 0+000 zaprojektowano bez oczepu. Należy rozważyć zabezpieczenie konstrukcji przed rozszczelnieniem. 6. Należy ująć w opracowaniu istniejące ujęcie wody w km 0+990. 7. Korona oraz podstawa wału od strony odpowietrznej w miejscu przejść dla zwierząt winny być umocnione. 8. Korona oraz podstawa wału od strony odpowietrznej w miejscu projektowanych obniżeń na rzędnię 1,2 m npm winny być umocnione. 9. Proponuje się uwzględnić w dokumentacji wykonanie obniżeń w umocnieniach dla kajakarzy i użytkowników łodzi wędkarskich. 10. Ze względu na zabudowę wsi Nowakowo na odcinku ca. 900m szerokość toru wodnego zwęża się do 40m. Klasa drogi wodnej dla tego odcinka z Vb zmieni się na IV. Wzdłuż szlaku powinna być umieszczona informacja o zawężeniu toru wodnego. 11. Przy każdej głowie komory śluzy winny się znajdować po 2 sztuki urządzeń do napełniania śluzy, w sumie 4 sztuki. W przypadku awarii jednego z urządzeń 	<p>samym nie przewiduje się wystąpienia w nich wyższego poziomu wody niż na przyległym terenie. Jednocześnie podwyższenie terenu w tym miejscu, nie jest możliwe ze względu na dodatkowe obciążenia ścianki szczelnej, jakie powodował by zasyp.</p> <p>Ad.4 Zgodnie z pkt.2 funkcja przeciwpowodziowa wałów zostanie przejęta przez nowo projektowane umocnienie brzegu, tym samym warunki bezpieczeństwa wału zostaną zachowane. Przyjęte w projekcie rozwiązanie nie budzi zastrzeżeń.</p> <p>Ad.5 Ustalono, że zamykające ścianki szczelne zlokalizowane na wysokości pkt. P1 i w rejonie Złotej Wypły, wyposażone zostaną w stalowy oczep osłaniający górną krawędź. Zrezygnowano z żelbetowego oczepu.</p> <p>Ad.6 Przeprowadzona w dn. 10.04.2018r. ponowna inwentaryzacja wykazała, że przepust początkowo zdefiniowany jako rurociąg tłoczny zlikwidowanej pompowni na działkach 821, 822 w obrębie Nowakowo, jest w rzeczywistości przepustem wałowym melioracyjnego systemu nawodnień Nowakowo – Batorowo. Do dokumentacji projektowej zostaną wprowadzone zmiany polegające na zaprojektowaniu analogicznego rozwiązania jak dla przepustów wałowych PW-2, PW-3 i PW-4.</p> <p>Ad.7 Wnioskowane przez opiniującego zmiany zostały wprowadzone do dokumentacji. Jako umocnienie korony i skarpy zastosowano geokratę.</p> <p>Ad.8 Wnioskowane przez opiniującego zmiany zostały wprowadzone do dokumentacji. Jako umocnienie korony i skarpy zastosowano geokratę.</p> <p>Ad.9 Projektant wyjaśnił i zaprezentował rozwiązania ujęte w opracowaniu projektowym odnoszące się do przystani i obniżeń w umocnieniu brzegu, umożliwiające obsługę małych łodzi, jachtów i kajaków. Uznano zastosowane w projekcie rozwiązania za wystarczające.</p> <p>Ad.10. Ustalono, że w projekcie znajdzie się zapis o znaku nawigacyjnym informującym o zwężeniu się toru wodnego w rejonie wsi Nowakowo.</p> <p>Ad.11 Kanały przelewowe, znajdujące się po zachodniej stronie śluzy, w części środkowej, zostały</p>
--	--	---	---

		<p>będzie możliwość nieprzerwanej pracy służby.</p> <p>12. W celu zapewnienia ciągłego i bezpiecznego funkcjonowania służby, proponuje się wykonanie ogrodzenia z bramami wjazdowymi wokół obiektu. Przebywanie osób postronnych bezpośrednio przy komorze służby powoduje wzrost ryzyka wypadku. Ponadto w przypadku wystąpienia zagrożenia np. terrorystycznego należy przewidzieć możliwość zamknięcia dostępu do obiektu dla zwiedzających.</p>	<p>rozdzielone, przez co będzie można zainstalować w nich zdublowane ruchome zastawy. Takie rozwiązanie pozwoli zachować ciągłość pracy przy awarii jednej z zastaw.</p> <p>Ad.12 W ramach inwestycji przewiduje się wykonanie ogrodzenia „terenu wewnętrznego” zachodniej strony kanału żeglugowego tj. obszaru wyznaczonego pomiędzy drogą wojewódzką, służą oraz mostami obrotowymi.</p>
10.	<p>Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków</p> <p>Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Gdańsku wydział ds. zabytków archeologicznych</p>	<p>Opinia archeologiczna –</p> <ul style="list-style-type: none"> • inwestycja wchodzi w kolizję z obszarem pozytywnie zweryfikowanego stanowiska archeologicznego AZP 12-50/5 Kąty Rybackie - Nowy Świat nr 6, ślad osadniczy kultury rzucewskiej - strefa ochrony zgodnie z cyt. MPZP; • przedłożony projekt inwestycji przedstawia ustalenia dotyczące ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz ochrony kultury współczesnej w zakresie niewystarczającym; • nie uwzględniono w pełni zasobów archiwalnych stanowisk archeologicznych, wymagających weryfikacji terenowej, nie przeprowadzono należytej kwerendy historycznej, archeologicznej i etnograficznej. Zupełnie pominięto kwestię ochrony podwodnego dziedzictwa narodowego; <p>Uwzględniając powyższe i działając zgodnie z art. 31 cyt. ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami - <u>pozytywna opinia PWKZ jest uzależniona spełnieniem następujących warunków:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Przeprowadzenie pogłębionej kwerendy historycznej i archeologicznej z uwzględnieniem zasobów PWKZ i Muzeum Archeologicznego w Gdańsku, a także Muzeum Archeologiczno-Historycznego w Elblągu i Archiwum Warmińsko-Mazurskiego Konserwatora Zabytków - delegatura w Elblągu. 2. Uwzględnienie zabytków nieruchomych i dziedzictwa niematerialnego w zakresie ochrony dziedzictwa 3. Przeprowadzanie archeologicznych badań powierzchniowych - weryfikacyjnych - rozpoznawczych w pasie oddziaływania inwestycji (część lądu). 4. Wyniki kwerendy należy uwzględnić w organizacji badań archeologicznych sondażowych (samplingowych) mających na celu weryfikację zasięgu ujawnionych w trakcie badań powierzchniowych stanowisk archeologicznych 5. Wyniki kwerendy należy uwzględnić w organizacji ratowniczych badań archeologicznych (badania wyprzedzające prace ziemne). 6. Należy zapewnić stały, ścisły nadzór archeologiczny w pozostałej części prac ziemnych. 7. Wskazania pełnomocników odpowiedzialnych za inwestycje w zakresie merytorycznym (ochrona dziedzictwa narodowego) 	<p>Został zlecona pogłębiona kwerenda historyczna i archeologiczna. Zostaną przeprowadzone badania archeologiczne powierzchniowe oraz zostanie zapewniony stały nadzór archeologiczny.</p>

		<p>Ponadto w zakresie ochrony podwodnego dziedzictwa narodowego należy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • przeprowadzić badania poszukiwawcze - weryfikacyjne - podwodne obejmujące prospekcję geofizyczną (sonar, magnetometr) • analizy danych z opracowaniem - weryfikacja potencjalnych obiektów o wartości archeologicznej • opracowanie badań weryfikacyjnych z zaleceniami co do konieczności wydobycia / zabezpieczenia in situ podwodnych obiektów - lub wydobycie obiektów wraz z planem ich konserwacji i ekspozycji • opracowanie zabytków, ekspozycja w muzeum lub zdeponowane w bezpiecznym akwenu (np. Podwodny skansen) 	<p>W zakresie dziedzictwa podwodnego: zostaną przeprowadzone badania ferromagnetyczne, pomiary batymetryczne i sonarowe. Przetarg ogłoszony na stronie UM. W razie potrzeby zostaną zlecone badania archeologiczne.</p>
11.	Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Olsztynie	<p>Kierownik Elbląskiej Delegatury Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Olsztynie pozytywnie opiniuje zakres rozwiązań inwestycyjnych ujętych w projekcie „Budowa Drogi Wodnej Łączącej Zalew Wiślany Z Zatoką Gdańską”.</p>	<p>Nie wymaga komentarza.</p>
12.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku	<p>Nie wpłynęła odpowiedź na wniosek o wyrażenie opinii.</p>	<p>Nie wymaga komentarza.</p>
13.	Zarząd Województwa Pomorskiego	<p>Zarząd Województwa Pomorskiego wydaje opinię m.in. pod kątem zgodności planowanej inwestycji z <i>Planem zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030</i> oraz stanowiącym jego część <i>Planem zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030</i>, przyjętym uchwałą Nr 318/XXX/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 grudnia 2016 roku, a także zgodności z analizami i studiami, koncepcjami i programami opracowanymi w celu określenia polityki przestrzennej oraz kierunków rozwoju województwa.</p> <p><u>Opinia negatywna</u>, w której Zarząd m. in. stwierdza, że:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Planowane przedsięwzięcie realizowane ma być na obszarach cennych przyrodniczo, objętych prawnymi formami ochrony przyrody, w tym w granicach Parku Krajobrazowego „Mierzeja Wiślana”, obszarów Natura 2000 oraz rezerwatu przyrody. Ponadto inwestycja ingerować będzie w pas drogowy drogi wojewódzkiej nr 501 <p>Jak stwierdzono w przedłożonej dokumentacji celem budowy kanału żeglugowego jest „umożliwienie żeglugi pomiędzy Elblągiem a Zatoką Gdańską najkrótszą drogą”. Przyjęcie takiego kryterium, z punktu widzenia negatywnych konsekwencji, budzi poważne wątpliwości.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Wraz ze złożonym do Zarządu Województwa Pomorskiego wnioskiem o wyrażenie opinii do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie infrastruktury dostępowej, przedłożono wyłącznie część Projektu Budowlanego, tj. Tom I. Projekt zagospodarowania terenu. Ze 	<p>A.d. 1. Przedsięwzięcie będzie realizowane na obszarach cennych przyrodniczo i jest to uwzględnione w raporcie w oddziaływaniu na środowisko. Inwestycja będzie ingerować w pas drogowy. Projekt zakłada nieprzerwany ruch drogowy.</p> <p>Ad.2. Specustawa nie określa zawartości wniosku o opinię i załączników składanych do Zarządu Województwa. Podstawą strategiczną i ekonomiczną realizacji</p>

		<p>spisu dokumentacji wynika natomiast, że na Projekt Budowlany składa się łącznie 16 tomów. Przedłożone dokumenty nie zawierają informacji, o których mowa w art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 24 lutego 2017 r. o inwestycjach w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską (zwaną dalej ustawą „przekopową”), natomiast w zdecydowanej większości przedstawiają parametry techniczne infrastruktury w stanie istniejącym i projektowanym (docelowym). Tut. Organowi w toku przedmiotowego postępowania nie przedstawiono informacji odnoszących się m.in. do podstaw strategicznych i ekonomicznych realizacji drogi wodnej czy zasięgu jej oddziaływania, które to informacje determinują zasadność (ekonomiczną, środowiskową i społeczną) realizacji przedmiotowej inwestycji. W związku z powyższym niniejsza opinia została sformułowana wyłącznie na podstawie posiadanych informacji oraz przedłożonych materiałów, a pełna ocena planowanej inwestycji i jej oddziaływania nie była możliwa.</p> <p>3. Poważne wątpliwości budzi wystąpienie o wydanie opinii przed uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (zwanej dalej decyzją środowiskową). Wszakże w ustawie „przekopowej” nie wskazuje się na konieczność uzyskania decyzji środowiskowej przed wyrażeniem opinii przez organy wskazane w art. 4 ust. 6 ww. ustawy, jednak kolejność taka wydaje się być zasadna i logiczna.</p> <p>4. Poważne zastrzeżenia budzą podstawy ekonomiczne budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. Na podstawie posiadanych opracowań i analiz dla tej inwestycji (w szczególności Aktualizacji Studium Wykonalności dla Programu Wieloletniego pn. Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską (2013 r.), Analizy społeczno-ekonomicznej wpływu programu „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” na gminy nadzalewowe (2015 r.) czy Memorandum w sprawie alternatywnej drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską (2016 r.)) nie można stwierdzić, by potrzeba jej realizacji została w pełni i jednoznacznie uzasadniona. Analiza kosztów i korzyści społeczno-ekonomicznych budzi wiele wątpliwości, w ocenie ekspertów jest niepełna oraz zawiera szereg błędów metodologicznych. W ich ocenie koszty budowy i późniejszej eksploatacji drogi wodnej zostały niedoszacowane, natomiast założenia odnoszące się do korzyści z jej budowy przyjęto z nadmiernym optymizmem. To sprawia, że decyzja o</p>	<p>przedsięwzięcia w zakresie „Budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” jest uchwała Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”</p> <p>Ad. 3. Opinia Zarządu Województwa Pomorskiego wydawana w trybie art. 4 ust. 6 pkt 8 ustawy z dnia 24 lutego 2017 roku o inwestycjach w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską nie wymaga uprzedniego przeprowadzenia postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, które jest prowadzone w sposób autonomiczny na podstawie przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Procedura środowiskowa jest odrębną procedurą w stosunku do wydania decyzji w trybie tzw. „specustawy” i jest dla przedmiotowego przedsięwzięcia w tym trybie przeprowadzana.</p> <p>Ad. 4. Podstawą strategiczną i ekonomiczną realizacji przedsięwzięcia w zakresie „Budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” jest uchwała Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”. Przeprowadzone analizy potwierdzają, że budowa drogi wodnej będzie miała korzystny wpływ m.in. na rozwój gospodarczy Portu Elbląg.</p>
--	--	---	---

		<p>budowie tej inwestycji została oparta na niewiarygodnych przesłankach, a negatywne konsekwencje tego faktu będą odczuwane w długiej perspektywie czasu. Z tego względu zawieranie w Projekcie Budowlanym stanowczych stwierdzeń, że budowa kanału „przyczyni się znacząco do rozwoju ruchu pasażerskiego oraz żeglarstwa i turystyki na Zalewie Wiślanym” i „wpłynie korzystnie na rozwój gospodarczy portu Elbląg i miasta Elbląg” nie wydaje się mieć podstaw w przeprowadzonych dotychczas analizach. Dodatkowo, bazując na treści obowiązującej Strategii Rozwoju Portu Morskiego w Elblągu (2015 r.) można wyrażać obawy, czy port w Elblągu będzie gotowy na skonsumowanie prezentowanych w ww. dokumentacji korzyści płynących z budowy drogi wodnej (z uwagi m.in. na nabrzeża o maksymalnej głębokości 3,7 m, tor wodny o głębokości w przedziale od 2,4 do 3,5 m oraz brak informacji o planowanych pracach modernizacyjnych).</p> <p>5. W dokumentach strategicznych Samorządu Województwa Pomorskiego nie przewiduje się budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską za pośrednictwem przekopu Mierzei Wiślanej. Zgodnie z obowiązującym Planem zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030 (PZPWP), przyjętym Uchwałą Nr 318/XXX/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29.12.2016 r., poprawa powiązań portu w Elblągu ma się odbywać poprzez zmodernizowane drogi wodne śródlądowe, w tym przez Szkarpawę i Wisłę. Także w obowiązującej Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020, przyjętej Uchwałą Nr 458/XXII/12 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24.09.2012 r., nie przewiduje się realizacji ww. przedsięwzięcia. Warto też podkreślić, że połączenie śródlądowymi drogami wodnymi Portu w Elblągu z portami w Gdańsku i Gdyni przewiduje podpisane w 2017 r. Porozumienie AGN, które zakłada pogłębienie MDW E-70 do co najmniej IV klasy żeglowności (min. do 2,8 m).</p> <p>6. Zawarte w dokumentacji zapisy odnoszące się do zagadnień przyrodniczych wymagają weryfikacji. W treści błędnie opisano występujące gatunki. Przykładowo w Rozdz. 2.4. Charakterystyka zieleni istniejącej - w strefie brzegowej Zalewu nie dominuje pałka wąskolistna, lecz trzcina pospolita; zabrakło informacji o płatach tzw. oczeretów oraz punktowym występowaniu ziółorośli, zwłaszcza welonowych. W tekście zamiennie w sposób nieprawidłowy stosowane są pojęcia „runo leśne” oraz „ściółka”, dodatkowo każdorazowo podany jest błędny opis ich elementów składowych; brakuje poprawnej informacji o charakterze lokalnych lasów; w terenie wydmyowym nie występują pagórki i doliny, lecz „wydmy”. Ponadto wskazane w Rozdz. 3.2.4. Ochrona przyrody „formy ochrony przyrody” (w sytuacji wskazania w nim korytarza ekologicznego Nogat) powinny zostać uzupełnione o wskazany w PZPWP Nadzalewowo-mierzejowy ponadregionalny korytarz ekologiczny, w granicach którego przewiduje się realizację inwestycji. Dodatkowo zastrzeżenia dotyczą treści Rozdz. 4.5. Projektowana zieleń. Zawarte w nim zapisy są nieprecyzyjne, przykładowo brak jest informacji o gatunkach, które zamierza się wprowadzić w ramach tworzenia</p>	<p>Ad. 5. Są to przedsięwzięcia o zasadniczo różnych parametrach: budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską – głębokość 5m modernizacji dróg wodnych śródlądowych, w tym Szkarpawy i Wisły – głębokość 2,8m.</p> <p>Brak w dokumentach strategicznych Województwa Pomorskiego programu wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” wskazuje na potrzebę uzupełnienia tychże w tym zakresie, gdyż jest to program przyjęty przez Radę Ministrów RP.</p> <p>Ad.6. Dokumentacja została poddana weryfikacji.</p>
--	--	---	---

		<p>nowej zieleni niskiej, średniej i wysokiej. Planowane do nasadzeń gatunki winny uwzględnić charakter miejsca oraz uwarunkowania przyrodnicze i krajobrazowe. Z tego względu realizacja koncepcji zieleni w części podmorskiej, gdzie planuje się wprowadzenie „miękkich, falowanych układów przestrzennych”, czy „podniesienie estetyki w okresie jesienno-zimowym” przez zastosowanie nieokreślonych gatunkowo krzewów zimozielonych budzi poważne wątpliwości.</p> <p>7. Poważne obawy dotyczą także planowanej budowy wyspy - pola refulacyjnego na Zalewie Wiślanym. Tworzenie dużej, o wymiarach 1,9 km x 1,2 km i powierzchni ok. 180 ha, sztucznej wyspy w odległości zaledwie 1,65 km od brzegu Mierzei Wiślanej na wysokości Przebrną ma stanowić metodę zagospodarowania refulatu. W tym miejscu trzeba podkreślić, że Zalew Wiślany jest akwenem bez naturalnych wysp. Jest to też płat chronionego siedliska przyrodniczego 1150 Laguny przybrzeżne, priorytetowego w sieci Natura 2000. Wprowadzenie nowego elementu o znacznej wielkości, prawdopodobnie nieprzyjaznego faunie i florze (wyspa zaplanowana jest jako pole refulacyjne zarówno na etapie budowy, jak i użytkowania toru wodnego) spowoduje, w żaden racjonalny sposób nieskompensowane, zmniejszenie powierzchni chronionego siedliska przyrodniczego 1150, a także zmianę krajobrazu i panoramy widokowej z obu naprzeciwległych brzegów Zalewu. Co więcej stały dopływ materiału w trakcie użytkowania toru wodnego będzie powodował wzrost wysokości wyspy. W przedłożonej dokumentacji nie zawarto na ten temat żadnych informacji. Także koncepcja budowy wysp na Zatoce Elbląskiej budzi zastrzeżenia, tym bardziej że mają one być zlokalizowane na obszarze rezerwatu Zatoka Elbląska, dla którego nie ustanowiono (wbrew temu, co stwierdzono w przedłożonej dokumentacji) planu ochrony. Budowa wysp (czy będą to wyspy z refulatu?), konstrukcja umocnienia, ich wymiary oraz rodzaj pokrycia roślinnością nie zostały dostatecznie opisane lub budzą wątpliwości (np. konstrukcja z prefabrykatów z drewnianych skrzyń). Przedłożona dokumentacja, z racji braku szczegółowych informacji, nie rozwiewa także wątpliwości związanych z pracami czerpальnymi oraz tym, jakie będą one miały wpływ na krajobraz wybrzeża.</p> <p>8. Zwraca się uwagę, że obszar Mierzei Wiślanej nie posiada naturalnej ochrony użytkowego poziomu słodkich wód podziemnych przed negatywnym oddziaływaniem antropopresji.</p> <p>Zasoby wód użytkowych Mierzei są ograniczone oraz zagrożone ascensją wód słonych z Zatoki Gdańskiej, z którymi to wodami znajdują się w równowadze. Zakłócenie istniejącej równowagi hydraulicznej dla soczewy wód słodkich będzie mieć negatywne konsekwencje dla jakości wód słodkich poziomu użytkowego.</p>	<p>Ad. 7. Wybór lokalizacji podyktowany był następującymi przesłankami:</p> <ul style="list-style-type: none"> • niewielką odległością od projektowanego toru wodnego, co związane jest z koniecznością ograniczenia oddziaływania na Zalew Wiślany (im krótszy transport tym mniejsze zmętnienie wody związane z ruchem jednostek pływających i z przesączaniem się osadów z barek/ lub z rurociągów tłocznych); jednocześnie mała odległość toru od wyspy jest bardziej ekonomiczna; • wytypowaniem obszaru o najmniejszych wartościach przyrodniczych (obszar, gdzie siedliska Zalewu są najuboższe pod kątem bentosu i roślinności oraz poza zinwentaryzowanymi tarliskami); • brakiem kolizji z oznakowaniem nawigacyjnymi i widocznością oznakowania; • 1/3 powierzchni wyspy jest przeznaczona na odkład urobku z robót utrzymaniowych a 2/3 będą zagospodarowane w kierunku łąk kośnych (nie ma mowy o wzroście wysokości); • Nie będzie wysp w rezerwacie Zatoka Elbląska <p>Ad. 8. Zostaną podjęte następujące działania minimalizujące potencjalny negatywny wpływ na użytkowy poziom wodonośny: wszelkie place składowe, zaplecza budowy, punkty zbierania odpadów, sanitariaty przenośne oraz miejsca postojowe sprzętu będą lokalizowane na powierzchniach utwardzonych Ponadto będzie monitorowany wpływ budowy i</p>
--	--	---	---

		<p>Mimo tego przedstawione w przedłożonej dokumentacji rozwiązania nie określają sposobu zabezpieczenia użytkowego poziomu wód przed negatywnym wpływem wód słonych na etapie realizacji inwestycji oraz podczas użytkowania drogi. Nie zaprojektowano także koniecznego monitoringu jakościowego wód użytkowych na Mierzei w obszarze lokalizacji inwestycji.</p> <p>9. Wątpliwości budzi to, na ile projektowane falochrony dla portu osłonowego od strony Zatoki Gdańskiej (szczególnie falochron wschodni o długości ponad 1 km), ale też pozostały układ projektowanych umocnień brzegowych i konstrukcji, wpłyną na rozchodzenia fal, a także czy i na ile wywołają ewentualne zaburzenia w transporcie i deponowaniu rumowiska w bliskim i dalszym sąsiedztwie planowanej inwestycji. Lektura dokumentacji nie rozwiewa ww. wątpliwości. Przedmiotowa inwestycja winna uwzględniać konieczność zapewnienia dostępu do dotychczas zrealizowanych inwestycji z zakresu turystyki wodnej (w tym przystani położonych w Nadbrzeżu, Jagodnej, Kamionku Wielkim). Przyjęte rozwiązania powinny umożliwiać m.in. żeglugę nocną (zastosowanie pław świetlnych), a także korzystanie z drogi wodnej przez jachty morskie (żaglowce), zazwyczaj zaopatrzone w maszty stałe o dużej wysokości, na przykład poprzez budowę mostu zwodzonego w Nowakowie czy likwidację linii elektroenergetycznej nad rzeką Elbląg.</p> <p>Ponadto w przypadku realizacji przedmiotowej inwestycji warto rozważyć byliby uwzględnienie rozwiązań, które w przyszłości pozwoliłyby na adaptację części nabrzeży portu osłonowego od strony Zatoki Gdańskiej dla potrzeb maryny.</p> <p>10. Część przyjętych w projekcie rozwiązań w sposób istotny może wpływać na możliwość zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników drogi wojewódzkiej nr 501. Szczególnie dotyczy to braku założeń do systemu informowania uczestników ruchu i sterowania przejezdnością układu drogowego, braku niektórych urządzeń bezpieczeństwa ruchu (np. barier czy wygrodzeń dla pieszych i rowerzystów), czy braku wskazania miejsc przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów. Ponadto przedłożona dokumentacja nie zawiera zapisów pozwalających zweryfikować czy ruch na drodze wojewódzkiej nr 501 w czasie pracy wrót śluzy faktycznie będzie prowadzony w sposób ciągły. Z</p>	<p>funkcjonowania kanału żeglugowego na soczewę wód słodkich, która zostanie przecięta przez kanał żeglugowy. W tym celu, przed rozpoczęciem budowy, będzie wykonanych 6 (po 3 z obu stron kanału) piezometrów, których celem będzie monitorowanie zmian poziomu wód słodkich oraz ewentualnych zmian chemizmu wód (zasolenie).</p> <p>Ad.9. Opiniodawca nie dysponował pełną dokumentacją projektową, stąd jego główne wątpliwości. Falowanie i ruch rumowiska były przedmiotem opracowania IBW PAN „Badanie falowania i ruchu rumowiska dla inwestycji pod nazwą „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” o czym jest mowa w Tomie II PB (opracowania dostępne są w Urzędzie Morskim w Gdyni).</p> <p>Oddziaływanie falochronów osłaniających kanał żeglugowy na brzeg w ich sąsiedztwie ma charakter oddziaływań lokalnych, które w zależności od rzeczywistych rozkładów pól falowych będą charakteryzowały się występowaniem naprzemiennych obszarów erozji i akumulacji brzegów po obu stronach falochronów. Przyjęty układ falochronów dobrze chroni obszar portu przed falowaniem.</p> <p>Żegluga nocna jest technicznie możliwa. Most w Nowakowie będzie mostem obrotowym, a istniejąca napowietrzna linia elektroenergetyczna umożliwi przepływanie jednostek o wysokości do 24 m, co jest wielkością wystarczającą dla przewidywanej żeglugi .</p> <p>Rozwiązanie przestrzenne portu umożliwia w przyszłości budowę maryny wraz z niezbędnym zapleczem.</p> <p>Ad. 10. Utrzymanie nieprzerwanego ruchu drogowego w trakcie pracy wrót śluzy jest jednym z podstawowych założeń projektu budowlanego, o czym świadczy zaproponowany układ dwóch przejść drogi wojewódzkiej nad kanałem żeglugowym. Szczegółowy projekt stałej organizacji ruchu oraz informacje nt. sterowania ruchem drogowym skoordynowanym z ruchem żeglugowym zostanie opracowany na etapie projektu wykonawczego.</p>
--	--	---	---

		<p>punktu widzenia charakteru turystycznego Mierzei Wiślanej oraz uwarunkowań komunikacyjnych płynne prowadzenie ruchu kołowego jest w tym obszarze kluczowe. Zgodnie z zapisami PZPWP przy planowaniu rozwiązań transportowych strefy przybrzeżnej, zwłaszcza na obszarach mierzejowych konieczne jest uwzględnienie sezonowego wzrostu natężenia ruchu oraz możliwości rozwoju systemów komunikacji alternatywnej, w tym transportu zbiorowego (Zasada 4.2.13.). Planowana inwestycja w żaden sposób nie odnosi się do jej wpływu na funkcjonowanie i organizację transportu na całym obszarze Mierzei Wiślanej, mimo że może (zgodnie przedłożoną dokumentacją) wygenerować znaczny wzrost natężenia ruchu w analizowanym obszarze. W tym kontekście planowana inwestycja budzi wątpliwości w zakresie przyjętych założeń obciążenia układu drogowego ruchem samochodowym w sezonie turystycznym. Ponadto zgodnie z przedłożoną dokumentacją łączna liczba miejsc parkingowych wyniesie 75 miejsc. W tym zakresie zwraca się uwagę na Zasadę 4.2.15. PZPWP dotyczącą konieczności uwzględniania polityki parkingowej w projektowaniu rozwiązań transportowych (...) w szczególności na obszarach mierzejowych.</p> <p>11. Szereg informacji i rozwiązań budowlanych zawartych w przedłożonej dokumentacji jak dotąd nie stanowiło przedmiotu dyskusji z zainteresowanymi podmiotami oraz dyskusji publicznej. Dotyczy to m.in. maksymalnej szerokości toru wodnego (120 m), rozwiązań dotyczących infrastruktury technicznej, w tym energetycznej czy wodno-kanalizacyjnej.</p> <p>Poważne obawy wiążą się także z kolizją między opiniowaną inwestycją i postulowaną w PZPWP gazyfikacją miejscowości wypoczynkowych, predysponowanych do rozwoju funkcji uzdrowiskowych na Mierzei Wiślanej. Realizacja inwestycji może uniemożliwić w przyszłości budowę gazociągu dystrybucyjnego w kierunku Krynicy Morskiej lub znacząco podnieść koszty tej inwestycji.</p>	<p>Zakres przebudowy, parametry techniczne drogi, typy skrzyżowań zaprojektowano w porozumieniu z Departamentem Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego oraz z Zarządem dróg Wojewódzkich, podległym pod Zarząd Województwa. Dodatkowo, dokumentacja została opracowana zgodnie z warunkami Zarządcy wydanymi na etapie koncepcji oraz warunkami wydanymi dla projektu budowlanego. Inwestycja nie ogranicza możliwości rozwoju systemów komunikacji alternatywnej. Na wniosek Wójta Gminy Sztutowo w projekcie uwzględniono możliwość rozbudowy przęsła mostu północnego dla realizacji przyszłościowego połączenia kolei wąskotorowej Sztutowo – Kąty Rybackie.</p> <p>Ad.11. Pokonywanie przeszkód wodnych w trakcie budowy gazociągów czy innych inwestycji sieciowych są technologiami standardowymi, a ich realizacja nie nastręcza trudności tak na etapie projektowania, jak i budowy.</p> <p>Reasumując, realizacja inwestycji w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską, jest prowadzona od wielu lat w sposób transparentny, przy szerokich konsultacjach społecznych i urzędowych i traktowaniu strony społecznej w sposób partnerski.</p> <p>Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz przedstawiciele Urzędu Morskiego w Gdyni, wielokrotnie spotykali się z zainteresowanymi zarówno przeciwnikami, jak i zwolennikami budowy drogi wodnej. Ponadto ustawa z dnia 24 lutego 2017 roku o inwestycjach w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską przeszła cały proces legislacyjny, a w toku prac nad nią uwzględniono szereg uwag partnerów społecznych. Zwrócić należy uwagę, że wyżej wskazana ustawa została uchwalona głosami „za” 428 posłów ze wszystkich ugrupowań, przy zaledwie 9-ciu głosach przeciwnych. Trudno zatem o lepszy dowód szerokiego społecznego i ponadpartyjnego poparcia dla idei budowy kanału żeglugowego.</p>
--	--	---	--

14.	Zarząd Województwa Warmińsko Mazurskiego	Opinia pozytywna – uchwała Nr 17/363/18/V z dnia 10 kwietnia 2018 r.	Nie wymaga komentarza.
15.	Zarząd Powiatu Nowodworskiego	Brak opinii.	Nie wymaga komentarza.
16.	Starosta Elbląski	Opinia pozytywna - bez uwag	Nie wymaga komentarza.
17.	Prezydent Miasta Elbląg	Opinia pozytywna ze wskazaniem, że przy realizacji tej priorytetowej inwestycji należy wziąć pod uwagę konieczność pogłębienia i dostosowania torów wodnych na rzece Elbląg w granicach portu elbląskiego.	Urząd Morski w Gdyni odpowiedzialny jest za infrastrukturę zapewniającą dostęp do portu (tor wodny do oczyszczalni ścieków jest infrastrukturą dostępową). Kwestia infrastruktury w porcie Elbląg (w tym obrotnicy i pozostałych akwenów) leży po stronie Zarządu Portu.
18.	Wójt Gminy Sztutowo	Opinia pozytywna z zastrzeżeniem: Wniosek o przystosowanie projektowanej infrastruktury - projektowanych mostów drogowych, do ruchu kolejowego w związku z zamierzeniem mającym na celu „Rewitalizację połączenia kolei wąskotorowej Sztutowo – Kąty Rybackie lewy/prawy brzeg „Kanału Sztutowskiego”.	Dokumentacja projektowa przewiduje taki sposób posadowienia podpór mostu oraz ich konstrukcję i nośność, który umożliwi przenoszenie obciążeń od taboru osobowego kolei wąskotorowej natomiast wymagać będzie dostosowania konstrukcji prześła mostu do ruchu kolejowego.
19.	Burmistrz Miasta Krynica Morska	Uwagi: 1. W zakresie projektowanej infrastruktury brak „przejścia” rury osłonowej dla przewodów gazowych. Obecnie tylko część obiektów budowlanych ogrzewanych jest paliwem niskoemisyjnym (gaz propan-butan lub olej opałowy), pozostałe w większości opalane są paliwem stałym, powodującym znaczną emisję pyłów. Obecnie jest opracowywana dokumentacja na wykonanie sieci gazowej dla zaopatrzenia miasta w gaz ziemny. Będzie on dostarczany od strony Nowego Dworu Gdańskiego. Brak wykonania tego „przejścia” na obecnym etapie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską, spowoduje przesunięcie w czasie realizacji budowy sieci gazowej, co będzie ze szkodą dla Miasta Krynica Morska i dla środowiska. Nie bez znaczenia jest też późniejszy koszt wykonania takiego przejścia, które będzie kilkakrotnie wyższe niż jej obecne wykonanie. Proponujemy wykonanie „przejścia” okularowego 2 x DN500 z komorami po obu stronach drogi wodnej. 2. Prace pogłębiarskie i budowa wyspy - pole refulacyjne na Zalewie Wiślanym. Organ postuluje zmianę lokalizacji projektowanej wyspy, przez jej posadowienie możliwie jak najdalej od linii brzegowej Krynicy Morskiej. Niezależnie od powyższego podczas prac pogłębiarskich dla toru wodnego oraz przy budowie wyspy, zdaniem tutejszego organu bezwzględnie (a nie warunkowo) należy zastosować kurtyny zapobiegające rozprzestrzenianiu się zawiesziny. Zalegające na dnie substancje roślinne po ich wzruszeniu będą uwalniać związki fosforu i azotu, dlatego uważamy, że należy podczas tych prac napowietrzać wody Zalewu. Zapobiegnie to rozprzestrzenianiu się tych związków biogennych (nastąpi ich szybki rozkład). Napowietrzanie wpłynie też	Ad. 1. Zgodnie z ustaleniami, Polska Spółka Gazownictwa w swojej dokumentacji uwzględni „przejście” rury osłonowej dla przewodów gazowych metodą przewiertu sterowanego. Biura projektowe są w kontakcie. Ad.2. Lokalizacja wyspy została ustalona na podstawie szeregu badań, m.in. składu gatunkowego makrozoobentosu, wybrano najuboższą lokalizację. O zastosowaniu kurtyn będzie decydował nadzór środowiskowy na podstawie wyników badań. Jeśli stan środowiska będzie tego wymagał będą stosowane.

		<p>korzystnie na faunę w Zalewie.</p> <p>3. Trasy drogowe. Należy zapewnić ciągłość obecnie budowanej ścieżki rowerowej oraz zachować przebieg w sposób zgodny z opracowaną dokumentacją projektową. Konieczne jest dokonanie uzgodnienia z Urzędem Marszałkowskim w celu zachowania trwałości projektu. Ponadto należy zwrócić uwagę, że przyjęte w projekcie rozwiązania mogą być przyczyną kolizji rowerzystów i aut. Proponujemy aby:</p> <p>km 0+000 (ark. 0070) ścieżka rozpoczyna się na skarpie. Należy zaprojektować łagodne przejście do nieumocnionego pobocza wzdłuż istniejącej drogi ca 10-15 m.</p> <p>km 1+269 (ark. 006) ścieżka kończy się na rowie. Należy przesunąć rów lub go zlikwidować i wykonać łagodne przejście ze ścieżki na nieumocnione pobocza drogi.</p>	Ad. 3. Będzie zachowana ciągłość ścieżek rowerowych. Nie będzie zachowana zgodność z opracowaną dokumentacją projektową.
20.	Gmina Miasto Tolkmicko	Pozytywna opinia Burmistrza Miasta Tolkmicko.	Nie wymaga komentarza.
21.	Wójt Gminy Elbląg	<p>Uwagi:</p> <p>Opracowanie nie obejmuje części odcinka toru wodnego od punktu PI (9,3 km wg kilometrażu rzeki) do obszaru prawnie wyznaczonego terenu Portu Morskiego Elbląg położonego w rozwidleniu rzeki Elbląg i Kanału Jagiellońskiego.</p> <p>Opracowanie nie obejmuje infrastruktury drogowej (istniejącej i planowanej) na terenie Gminy Elbląg tj. niezbędnych elementów komunikacji oraz miejsc postojowych zapewniających dostęp do Portu Morskiego Elbląg od strony lądu oraz obsługę komunikacyjną przyległych miejscowości</p> <p>Wskazana symbolicznie na rysunku projektu zagospodarowania terenu (rys. nr I3WB-005) oraz sygnalizowana w punkcie 2.5 części tekstowej opracowania przewidywana lokalizacja nowego mostu na rzece Elbląg w odległości 600 m na południe oraz lokalizacja nowego odcinka drogi po zachodniej stronie rzeki Elbląg, są niezgodne z dotychczasowym stanowiskiem Wójta Gminy Elbląg.</p> <p>Cele projektu planowanej inwestycji, to zapewnienie połączenia portów Zalewu Wiślanego oraz Portu Morskiego Elbląg z Morzem Bałtyckim, a tym samym zwiększenie ich możliwości przeładunkowo-handlowych, znaczący rozwój ruchu pasażerskiego oraz żeglarstwa i turystyki, korzystny wpływ na rozwój gospodarczy portu Elbląg i miasta Elbląg. Wskazane cele nie znajdują odzwierciedlenia w przedłożonym do zaopiniowania projekcie.</p>	<p>Urząd Morski w Gdyni odpowiedzialny jest za infrastrukturę zapewniającą dostęp do portu.</p> <p>Projekt drogi w Nowakowie został dostany do Wójta Gminy Elbląg.</p> <p>Na spotkaniu w dniu 23 października 2017 r. w Nowakowie społeczność lokalna w obecności władz Gminy Elbląg zaakceptowała lokalizację mostu.</p>
22.	Wójt Gminy Stegna	Wójt gminy Stegna zwrócił się z wnioskiem o przedłużenie terminu o 21 dni.	Urząd Morski w Gdyni nie ma kompetencji przedłużenia terminu.

23.	Burmistrz Miasta i Gminy Nowy Dwór Gdański (gmina sąsiadująca z gminą, na której zlokalizowana jest inwestycja)	Brak opinii.	Nie wymaga komentarza.
24.	Wójt Gminy Milejewo (gmina sąsiadująca z gminą, na której zlokalizowana jest inwestycja)	Brak opinii.	Nie wymaga komentarza.
25.	Burmistrz Miasta i Gminy Pastęk (gmina sąsiadująca z gminą, na której zlokalizowana jest inwestycja)	Brak opinii.	Nie wymaga komentarza.
26.	Wójt Gminy Rychliki (gmina sąsiadująca z gminą, na której zlokalizowana jest inwestycja)	Brak opinii.	Nie wymaga komentarza.
27.	Urząd Gminy Markusy (gmina sąsiadująca z gminą, na której zlokalizowana jest inwestycja)	<u>Opinia pozytywna</u>	Nie wymaga komentarza.
28.	Wójt Gminy Gronowo Elbląskie (gmina sąsiadująca z gminą, na której zlokalizowana jest inwestycja)	<u>Opinia pozytywna</u>	Nie wymaga komentarza.
29.	Burmistrz Miasta i Gminy Frombork (gmina sąsiadująca z	Brak opinii.	Nie wymaga komentarza.

	gminą, na której zlokalizowana jest inwestycja)		
30.	Burmistrz Miasta i Gminy Młynary (gmina sąsiadująca z gminą, na której zlokalizowana jest inwestycja)	Brak opinii.	Nie wymaga komentarza.
31.	Minister Zdrowia	Brak opinii ze względu na niewłaściwość organu. Obszar, na którym planowane jest przedsięwzięcie nie posiada statusu uzdrowiska.	Nie wymaga komentarza.