

Gdańsk, dnia 21 stycznia 2019 r.



**Dyrektor
Regionalnego Zarządu
Gospodarki Wodnej
w Gdańsku
Państwowego
Gospodarstwa Wodnego
Wody Polskie**

GD.RUZ.421.299.2018.BM
(za potwierdzeniem odbioru)

DECYZJA

Na podstawie art. 16 ust. 1 i ust.3 ustawy z dnia 24 lutego 2017 r. o inwestycjach w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską (Dz.U. z 2017r. poz. 820 ze zmianami) oraz art. 389 pkt 6, art. 400 ust. 6, art. 403 ust. 1, art. 407 ust. 1 i ust.2 pkt 12, w zw. z art. 397 ust. 3 pkt 1 lit a) ustawy z dnia 20 lipca 2017r. – Prawo wodne (t.j. Dz.U. z 2018r. poz. 2268 ze zmianami) i art. 104 , art.105 §1, art. 108 §1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 2096 ze zmianami),

po rozpatrzeniu

wniosku Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni o udzielenie pozwolenia wodnoprawnego na wykonanie urządzeń wodnych w ramach zadania inwestycyjnego pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”,

orzekam:

I. Udzielić Urzędowi Morskiemu w Gdyni pozwolenia wodnoprawnego na:

1. wykonanie kanału żeglugowego przez Mierzęję Wiślana zlokalizowanego na działkach nr: 78, 132/1, 133/1, 180/3, 180/4, 756, 759, 784/2, 784/3, 787/42 obręb 0002 Kąty Rybackie, oraz działkach morskich wód wewnętrznych Zatoki Gdańskiej nieujętych w ewidencji gruntów, o następujących parametrach :

- współrzędne osi kanału żeglugowego w układzie PL-ETRF2000: X: 6026776,479 Y: 6585278,117 oraz X: 6025262,068 Y: 6585292,752;
- długość: 1530 m (w tym 1350 m na Mierzei Wiślanej),
- szerokość maksymalna: 120 m,
- głębokość techniczna: $H_t=5$ m,
- głębokość projektowana: $H_p=5,25$ m,
- głębokość dopuszczalna: $H_{dop}=6,5$ m,

składającego się z:

a) dwóch falochronów osłaniających wejście do kanału żeglugowego:

- wschodniego falochronu o dł. 1014,1m wraz z umocnieniem brzegu i wygaszaczem fal,
- zachodniego falochronu o dł. 568,2 m wraz z południowym nabrzeżem postojowym i dwoma przystaniami niskimi,

o następujących parametrach :

- rzędna korony nadbudowy falochronów: 2,5m ÷ 3,5m n.p.m.Kr,
- rzędna korony parapetu falochronów: 4,5 m ÷ 6,5 m n.p.m.Kr,
- rzędna korony przystani niskiej: 0,70 m n.p.m. Kr,
- głębokość techniczna falochronu wschodniego: -7,5 m ÷ -5,0 m,
- głębokość dopuszczalna falochronu wschodniego: -10,5 m ÷ -6,5 m,
- głębokość techniczna falochronu zachodniego: -5,5 m ÷ -5,0 m,
- głębokość dopuszczalna falochronu zachodniego: -8,5 m ÷ -6,5 m,
- długość przystani niskiej przy głowicy falochronu zachodniego: 13,55 m,
- długość przystani niskiej przy nabrzeżu południowym: 18,20 m,
- konstrukcja falochronu wschodniego: nadbudowa żelbetowa posadowiona na konstrukcji narzutowej z kamienia i geotub wypełnionych piaskiem, głowica z nadbudową żelbetową posadowioną na ścianie szczelnej i palach, warstwa ochronna z prefabrykowanych elementów betonowych,
- konstrukcja falochronu zachodniego: nadbudowa żelbetowa posadowiona na konstrukcji narzutowej od strony morza oraz na ścianie szczelnej i ruszcie palowym od strony portu

Współrzędne wzdłuż osi falochronu wschodniego przedstawia tabela:

Symbol punktu	Współrzędne w geodezyjnym układzie odniesienia PL-ETRF2000	
	X	Y
głowica (FWG1)	6027358,437	6584780,123
głowica (FWG2)	6027352,393	6584801,277
FW1	6027356,961	6584802,582
FW2	6027286,166	6585050,436
FW3	6027244,991	6585157,090
FW4	6027184,399	6585253,905
FW5	6027106,553	6585337,480
FW6	6027014,257	6585404,749
FW7	6026910,916	6585453,375
FW8	6026822,687	6585477,590
nasada (FWN1)	6026822,983	6585479,317
nasada (FWN2)	6026784,470	6585486,028
nasada (FWN3)	6026792,056	6585516,713

Współrzędne wzdłuż osi falochronu zachodniego przedstawia tabela:

Symbol punktu	Współrzędne w geodezyjnym układzie odniesienia PL-ETRF2000	
	X	Y
głowica (FZG1)	6027159,879	6584941,752
głowica (FZG2)	6027131,934	6584939,996
FZ1	6027132,382	6584932,861
FZ2	6026823,461	6584913,453
nasada (FZN1)	6026823,640	6584910,609
nasada (FZN2)	6026625,430	6584898,156
nasada (FZN3)	6026617,739	6584866,991

b) północnego stanowiska oczekiwania kanału żeglugowego z kierownicą i odcinkiem przejściowym, z dwiema pochylniami i czterema przystaniami niskimi o następujących parametrach :

- długość całkowita zachodnich nabrzeży: 686,1 m (w tym zachodnie nabrzeże północnego stanowiska oczekiwania dł. 414,5 m, zachodnie nabrzeże kierownicy północnego stanowiska oczekiwania dł. 195,8 m, zachodnie nabrzeże odcinka przejściowego dł. 75,7 m),
- długość całkowita wschodnich nabrzeży: 707,4 m (w tym wschodnie nabrzeże północnego stanowiska oczekiwania dł. 435,8 m, wschodnie nabrzeże kierownicy północnego stanowiska oczekiwania dł. 195,8 m, wschodnie nabrzeże odcinka przejściowego dł. 75,7 m),
- głębokość techniczna: $H_t=5$ m,
- głębokość projektowana: $H_p=5,25$ m,
- głębokość dopuszczalna: $H_{dop}=6,5$ m,
- rzędna korony nabrzeży: 2,5 m n.p.m. Kr,
- rzędna korony przystani niskich: 0,70 m n.p.m. Kr,
- długość przystani niskich 4 x 6,6 m,
- pochylnie o szerokości w świetle 5 m każda i rzędnej krawędzi odwodnej: -1,5 m n.p.m.Kr,
- konstrukcja nabrzeży: stalowa ścianka szczelna zwieńczona oczepem, kotwiona przy pomocy mikropali,

c) śluzy z podwójnymi bramami (wrotami) po obu stronach, kanałami obiegowymi wody, po obu stronach śluzy o następujących parametrach :

- długość całkowita śluzy (z bramami): 268,5m
- długość komory (użytkowa): 208 m,
- szerokość śluzy: 25 m,
- rzędna korony ścian śluzy: 2,5 m n.p.m. Kr,
- rzędna korony bram (wrot) śluzy w stanie spoczynku: 3,0 m n.p.m. Kr,
- rzędna dna śluzy: -6,59 m n.p.m Kr,

- przekrój kanałów obiegowych: 1,8 m x 1,6 m

współrzędne śluzy w geodezyjnym układzie odniesienia PL-ETRF2000:

X	Y
6026096,359	6585272,189
6025827,897	6585274,784
6025827,897	6585299,784
6026096,416	6585297,190

d) południowego stanowiska oczekiwania kanału żeglugowego z kierownicą, odcinkiem przejściowym i odcinkiem zamykającym, z dwiema pochylniami i czterema przystaniami niskimi o następujących parametrach :

- długość zachodnich nabrzeży południowego stanowiska oczekiwania wynosi 619,2 m łącznie (w tym: zachodnie nabrzeże południowego stanowiska oczekiwania dł. 300,1 m, zachodnie nabrzeże kierownicy południowego stanowiska oczekiwania dł. 195,8 m, zachodnie nabrzeże odcinka przejściowego dł. 75,7 m, zachodni odcinek zamykający dł. 47,6 m),
- długość wschodnich nabrzeży południowego stanowiska oczekiwania wynosi 619,2 m łącznie (w tym: wschodnie nabrzeże południowego stanowiska oczekiwania dł. 300,1 m, wschodnie nabrzeże kierownicy południowego stanowiska oczekiwania dł. 195,8 m, wschodnie nabrzeże odcinka przejściowego dł. 75,7 m, wschodni odcinek zamykający dł. 47,6 m),
- głębokość techniczna: $H_t=5$ m,
- głębokość projektowana: $H_p=5,25$ m,
- głębokość dopuszczalna: $H_{dop}=6,5$ m,
- rzędna korony nabrzeży: 2,5 m n.p.m. Kr,
- rzędna korony przystani niskich: 0,70 m n.p.m. Kr,
- długość przystani niskich 4 x 6,6 m,
- pochylnie o szerokości w świetle 5 m każda i rzędnej krawędzi odwodnej: -1,5 m n.p.m.Kr,
- konstrukcja nabrzeży: stalowa ścianka szczelna zwieńczona ocepem, kotwiona przy pomocy mikropali.

2. wykonanie wylotów kanalizacji deszczowej (rury z tworzywa sztucznego), służących do odprowadzania wód opadowych i roztopowych do kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną oraz basenu portu osłonowego, o następujących parametrach:

Nr wylotu	Średnica rur [mm]	Rzędna dna wylotu [m n.p.m.Kr]	Nr działki, odbiornik	Współrzędne w geodezyjnym układzie odniesienia PL-ETRF2000	
				X	Y
W-I	DN 500 (grawitacyjny) 2 x DN 250 (tłoczne)	-0,02 1,20	wody morskie, basen portu osłonowego	6026823,395	6584928,779

Nr wylotu	Średnica rur [mm]	Rzędna dna wylotu [m n.p.m.Kr]	Nr działki, odbiornik	Współrzędne w geodezyjnym układzie odniesienia PL-ETRF2000	
				X	Y
W-II	DN 500 (grawitacyjny) 2 x DN 250 (tłoczne)	-0,02 1,20	784/3 obręb 0002 Kąty Rybackie, kanał żeglugowy	6026739,713	6585218,470
W-III	DN 500 (grawitacyjny) 2 x DN 250 (tłoczne)	-0,02 1,20	nr 78 obręb 0002 Kąty Rybackie, kanał żeglugowy	6026278,880	6585243,613
W-IV	DN 500 (grawitacyjny) 2 x DN 250 (tłoczne)	0,00 1,20	nr 133/1 obręb 0002 Kąty Rybackie, kanał żeglugowy	6025870,708	6585274,370
W-V	DN 400 (grawitacyjny) 2 x DN 200 (tłoczne)	-0,02 1,20	nr 180/4 obręb 0002 Kąty Rybackie, kanał żeglugowy	6025571,481	6585232,259
W-VI	DN 500 (grawitacyjny) 2 x DN 250 (tłoczne)	-0,02 1,20	nr 784/3 obręb 0002 Kąty Rybackie, kanał żeglugowy	6026752,872	6585338,347
W-VII	DN 500 (grawitacyjny) 2 x DN 250 (tłoczne)	-0,02 1,20	nr 78 obręb 0002 Kąty Rybackie, kanał żeglugowy	6026279,640	6585322,229
W-VIII	DN 500 (grawitacyjny) 2 x DN 250 (tłoczne)	-0,02 1,20	nr 132/1 obręb 0002 Kąty Rybackie, kanał żeglugowy	6025890,728	6585299,174

Nr wylotu	Średnica rur [mm]	Rzędna dna wylotu [m n.p.m.Kr]	Nr działki, odbiornik	Współrzędne w geodezyjnym układzie odniesienia PL-ETRF2000	
				X	Y
W-IX	DN 400 (grawitacyjny) 2 x DN 200 (tłoczne)	-0,02 1,20	nr 180/4 obręb 0002 Kąty Rybackie, kanał żeglugowy	6025572,593	6585347,258
W-X	DN 300 (grawitacyjny)	0,75	wody morskie, basen portu osłonowego	6027131,401	6584948,480

3. wykonanie 10 jednakowych ujęć wody powierzchniowej na potrzeby przeciwpożarowe, ujęcie PWP2 do PWP10 z kanału żeglugowego, PWP1 z basenu portu osłonowego, każde ujęcia składa się z:

- wlotu w konstrukcji nabrzeża o rzędnej dna: -1,52 m n.p.m.Kr, z kratą ochronną na wlocie,
- rurociągu ujęciowego z rur HDPE o średnicy DN 250 mm,
- betonowej, systemowej studni czerpnej $D_w=1,5$ m z zasuwą, z dolnym segmentem monolitycznym, z włazem i drabinką,
- rurociągu ssawnego o średnicy DN 150 mm, z koszem ssawnym oraz redukcją i złączem strażackim umożliwiającym podłączenie wozu strażackiego.

Współrzędne ujęć wody powierzchniowej p.poż. w geodezyjnym układzie odniesienia PL-ETRF2000:

Symbol punktu poboru wody p.poż.	X	Y
PWP1	6026823,382	6584937,793
PWP2	6026688,707	6585218,962
PWP3	6026307,948	6585236,047
PWP4	6026103,129	6585272,124
PWP5	6025791,881	6585275,132
PWP6	6025291,039	6585232,470
PWP7	6026758,882	6585338,290
PWP8	6026305,919	6585328,533
PWP9	6025830,505	6585299,759
PWP10	6025349,343	6585351,912

- II. Umorzyć postępowanie w pozostałym zakresie.
 III. Nadać niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

IV. Zobowiązać wnioskodawcę do:

- 1) wykonania wszystkich robót zgodnie z dokumentacją techniczną,

- 2) wykonywania prac budowlanych w sposób nie powodujący zanieczyszczenia środowiska wodnego,
- 3) utrzymywanie wykonanych urządzeń w dobrym stanie technicznym,
- 4) po zakończeniu robót budowlanych należy wykonać badania czystości dna Zatoki oraz kanału w rejonie prowadzonych prac,
- 5) wystąpienia o udzielenie pozwolenia wodnoprawnego na odprowadzanie wód opadowych i roztopowych najpóźniej na 5 miesięcy przed oddaniem do eksploatacji projektowanych wylotów,
- 6) przeprowadzenia prac zgodnie z ustaleniami decyzji RDOŚ w Olsztynie o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia z dnia 5.12.2018 r. WOOŚ.4211.1.2017.AZ.67.

Uzasadnienie:

Pismem z dnia 13.12.2018r., znak: TI.1-PK-221-73/635/536/18 Anna Stelmaszyk - Świerczyńska działająca z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, wystąpiła do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Gdańsku z wnioskiem o udzielenie pozwoleń wodnoprawnych na wykonanie urządzeń wodnych w ramach zadania inwestycyjnego pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”. Do wniosku dołączono Operat wodnoprawny (1 egzemplarz + wersja elektroniczna) z października 2018 r., opis prowadzenia zamierzonej działalności sporządzony w języku nietechnicznym, pełnomocnictwo do działania w imieniu Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, potwierdzenie uiszczenia opłaty za wydanie pozwolenia wodnoprawnego, kopię decyzji znak: WOOŚ.4211.1.2017.AZ.67 o środowiskowych uwarunkowaniach wydaną w dniu 5.12.2018r. przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie oraz postanowienie z dnia 12.12.2018r. znak: WOOŚ.4211.1.2017.AZ.67 o nadaniu jej rygoru natychmiastowej wykonalności. Zgodnie z informacją zawartą we wniosku, inwestycja realizowana jest w ramach ustawy o inwestycjach w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską Wniosek dotyczy wykonania urządzeń wodnych w ramach planowanego zadania inwestycyjnego pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”.

Jak wynika z art. 401 ust. 4 ustawy Prawo wodne, zawiadomienie o wszczęciu postępowania doręcza się jedynie wnioskodawcy na adres wskazany we wniosku, dlatego pismem z dnia 14.12.2018r. powiadomiono pełnomocnika o wszczęciu postępowania. Pozostałe strony zawiadamia się w drodze obwieszczeń. Zgodnie z art. 16 ust. 5 pkt 2 ustawy o inwestycjach w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską, należało powiadomić właściciela wody. Z uwagi na fakt, znany z urzędu, iż występują nieuregulowane zapisy w ewidencji gruntów dotyczące działek pokrytych wodą, aby zapewnić właściwy udział wszystkich stronom niniejszego postępowania obwieszczenia o prowadzonym postępowaniu zostały umieszczone na tablicach ogłoszeń, stronach internetowych i BIP odpowiednio: Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Urzędach Gmin i Starostw oraz zgodnie z art. 6 ust.1 pkt 2 i 3 ustawy o inwestycjach w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską także w Urzędach Wojewódzkich, na terenie których planowane jest przedsięwzięcie i w ogólnopolskim Dzienniku Gazeta Prawna.

Po analizie złożonych dokumentów, pismem z dnia 21.12.2018r. znak: GD.RUZ.421.299.2018.BM wezwano pełnomocnika wnioskodawcy w trybie art. 50 § 1 K.p.a. do złożenia niezbędnych wyjaśnień oraz do uzupełnienia braków w operacie wodnoprawnym i wniosku.

Wyjaśnienia dotyczące operatu wodnoprawnego oraz uzupełnienie wniosku zostały nadesłane pismem z dnia 15.01.2019r. Następnie w dniu 17.01.2019r. złożono wniosek o nadanie decyzji rygoru

natychmiastowej wykonalności uzasadniając go ważnym interesem społecznym wskazując na znaczenie projektowanej drogi wodnej dla rozwoju regionu oraz znaczenie dla bezpieczeństwa Państwa. W dniu 18.01.2019 r. pismem znak: TI.1-PK-221-73/635/595/19 ze względu na podział inwestycji na etapy realizacji wycofano wniosek w zakresie wykonania urządzeń wodnych w ramach projektowanej drogi wodnej na wejściu do Portu Morskiego Elbląg, (od Zalewu Wiślanego do punktu charakterystycznego P1, oddalonego od istniejącego mostu w Nowakowie około 2,5 km w górę rzeki).

Na podstawie zgromadzonej dokumentacji ustalono co następuje:

Przedmiotem wniosku o udzielenie pozwoleń wodnoprawnych jest realizowane przez Urząd Morski w Gdyni przedsięwzięcie pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” mające na celu budowę nowej drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską dla statków morskich.

Zakres planowanego przedsięwzięcia obejmuje:

1. budowę drogi wodnej przez Mierzę Wiślaną łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską, w tym m.in. budowę portu osłonowego od strony Zatoki Gdańskiej, budowę kanału żeglugowego ze stanowiskami oczekiwania i służą z konstrukcją zamknięć oraz budowę połączeń drogowych i mostowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na Mierzei Wiślanej,
2. budowę toru wodnego na Zalewie Wiślanym (od kanału żeglugowego do Zatoki Elbląskiej) oraz budowę sztucznej wyspy (pola refulacyjnego) na Zalewie Wiślanym z nabrzeżem,
3. budowę wejścia do Portu Morskiego Elbląg na odcinku od Zalewu Wiślanego do punktu charakterystycznego P1 (oddalonego od istniejącego mostu w Nowakowie około 2,5 km w górę rzeki), obejmującą m.in. rozbiórkę kolidującego z inwestycją mostu pontonowego w Nowakowie oraz budowę mostu na rz. Elbląg w m. Nowakowo w ciągu drogi powiatowej Nr 1100N wraz układem drogowym.

Analizując złożony wniosek zauważono, że zgodnie z art. 389 pkt 6 ustawy Prawo wodne, jeżeli ustawa nie stanowi inaczej, pozwolenie wodnoprawne wymagane jest na wykonanie urządzeń wodnych. Zgodnie z art. 6 tej ustawy przepisów ustawy Prawo wodne nie stosuje się do morskich wód wewnętrznych oraz wód morza terytorialnego w zakresie, w jakim korzystanie z tych wód oraz gruntów pokrytych tymi wodami jest uregulowane w przepisach ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, dlatego m.in. przejście kablem pod dnem wód morskich (rzeka Elbląg) nie wymaga uzyskania pozwolenia wodnoprawnego.

W wyniku wycofania części pierwotnego wniosku przedmiotem niniejszego postępowania jest wydanie pozwoleń wodnoprawnych na wykonanie urządzeń wodnych w zakresie realizacji budowy drogi wodnej przez Mierzę Wiślaną. Parametry techniczne projektowanych urządzeń wodnych przedstawiono w sentencji decyzji w pkt. I. Rzędne korony budowli podano w układzie Kronsztad 60.

Kanał żeglugowy zlokalizowany będzie na Mierzei Wiślanej w rejonie osady Nowy Świat. Jego oś znajdować się będzie przy ~24 kilometrze brzegu morskiego od strony Zatoki Gdańskiej oraz ~76,2 kilometrze brzegu od strony Zalewu Wiślanego. Wody projektowanego kanału żeglugowego prowadzącego przez Mierzę Wiślaną zaliczać się będą w przyszłości do morskich wód wewnętrznych, jednak obecnie przeważająca część kanału żeglugowego projektowana jest na działkach lądowych.

Kanał żeglugowy na Mierzei Wiślanej składać się będzie z:

- dwóch falochronów osłaniających wejście do kanału żeglugowego, wschodniego falochronu wraz z umocnieniem brzegu i wygaszaczem fal oraz zachodniego falochronu wraz z południowym nabrzeżem postojowym i dwoma przystaniami niskimi,
- północnego stanowiska oczekiwania z kierownicą i odcinkiem przejściowym,
- śluzy,
- południowego stanowiska oczekiwania z kierownicą i odcinkiem przejściowym oraz odcinkiem zamykającym.

Konstrukcja falochronu składać się będzie z nadbudowy żelbetowej posadowionej na konstrukcji narzutowej od strony morza oraz na ścianie szczelnej i ruszcie palowym od strony portu.

Stanowiska oczekiwania będą miały formę rozszerzonego kanału żeglugowego obudowanego nabrzeżami, zwężającego się, w postaci leja, w stronę śluzy. Nabrzeża kanału wykonane będą w formie stalowej ścianki szczelnej zwieńczonej ocepem i kotwionej przy pomocy mikropali. Wyposażone będą w nawierzchnie drogowe i krawężniki, instalacje elektryczne (w tym m.in. oświetlenie, sygnalizacja i światło nawigacyjne), kanalizację deszczową z wylotami wód opadowych, urządzenia odbojowe i cumownicze, drabinki wylazowe, sprzęt ratowniczy, barierki.

Szerokość kanału w miejscu oczekiwania wynosić będzie około 120m i następnie zwężyć się będzie w stronę śluzy do szerokości 25m. Rozszerzone fragmenty kanału żeglugowego zapewnią jednostkom pływającym możliwość swobodnego oczekiwania na śluzowanie. Stanowiska oczekiwania będą przeznaczone jedynie dla jednostek oczekujących na śluzowanie i nie będą miały charakteru przystani ani miejsca postojowego. Na odcinkach prostych stanowisk oczekiwania statki oczekujące na śluzowanie będą mogły cumować (po uzyskaniu zezwolenia operatora śluzy), natomiast na zwężającym się odcinku kierownicy i odcinku przejściowym bezpośrednio przed śluzą postój statków nie będzie możliwy – odcinek ten służy jedynie do naprowadzania (kierowania) statków do śluzy.

Główną część kanału żeglugowego stanowić będzie śluza, która umożliwi bezpieczną żeglugę w warunkach zmiennych i zróżnicowanych stanów wody po obu stronach Mierzei Wiślanej. Ponadto, śluza będzie pełniła rolę zapory, która ograniczy mieszanie się słonej wody Morza Bałtyckiego ze słonawymi wodami Zalewu Wiślanego. Zamknięcie śluzy stanowić będą głowy z urządzeniami, które wygradzą komorę śluzy. Głowy śluzy z obu stron zostaną wyposażone w podwójne bramy (wrota), które będą przesuwane we wnątki (kieszenie). Wnątki usytuowane będą na zachodnim brzegu kanału, w głowach śluzy. Wyposażenie śluzy w podwójne bramy umożliwi ciągłą pracę śluzy i jej poprawne funkcjonowanie, także w przypadku wystąpienia awarii jednej z bram. Podczas przepływania statku przez śluzę niezbędne będzie wyrównanie poziomu zwierciadła wody w komorze śluzy do poziomu wody w zatoce lub zalewie. W tym celu przy każdej głowie śluzy wykonane zostaną (nieco powyżej dna śluzy) rurociągi (kanały) wyrównawcze, łączące komorę śluzy z akwenem przed głową śluzy i umożliwiające grawitacyjne wyrównanie poziomów wody.

Nad kanałem żeglugowym zaprojektowano również dwa mosty obrotowe (w celu zapewnienia ciągłości drogi wojewódzkiej nr 51), umożliwiające ciągły ruch kołowy przez kanał żeglugowy. Mosty obrotowe wraz bramami śluzy otwierać się będą naprzemiennie, umożliwiając nieprzerwane utrzymanie ruchu drogowego. Ze względu na kolizję projektowanego kanału żeglugowego z istniejącymi instalacjami elektrycznym i teletechnicznymi zostaną one przebudowane - zaprojektowano dwa zespoły przepustów (północny i południowy) kanalizacji elektryczno-telekomunikacyjnej, poprowadzone pod dnem projektowanego kanału żeglugowego. Po wybudowaniu kanału żeglugowego będzie on wypełniony morskimi wodami powierzchniowymi, jednak obecnie teren ten stanowi obszar lądowy, zatem zgodnie z obecnie obowiązującym stanem prawnym, projektowane mosty nad kanałem żeglugowym oraz projektowane przepusty elektryczne i telekomunikacyjne pod kanałem żeglugowym nie zaliczają się do obiektów mostowych, rurociągów lub linii prowadzonych przez wody powierzchniowe, nie wymagają zatem uzyskania pozwolenia wodnoprawnego.

Budowa kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną wymaga wykonania prac czerpalnych na obszarze morskich wód wewnętrznych Zalewu Wiślanego oraz robót ziemnych na terenie Mierzei Wiślanej. Podczas budowy wydobyte zostaną masy ziemne z wykopów i robót czerpalnych, realizowanych na działkach lądowych – w ilości ok. 3,05 mln. m³. Omawiane masy ziemne będą niezanieczyszczonym gruntem, przemieszczanym w związku z budową urządzenia wodnego - kanału żeglugowego. Projektuje się wykorzystanie tych gruntów do budowy konstrukcji hydrotechnicznych (głównie grobli na sztucznej wyspie), do prac zasypowych na brzegach rzeki Elbląg oraz odłożenie na polach refulacyjnych sztucznej wyspy.

W konstrukcji obudowy kanału planuje się wykonanie 4 pochylni o szerokości 5 m każda (w świetle) i rzędnej krawędzi odwodnych: -1,5 m n.p.m. Kr, które umożliwią zwierzętom wydostanie się w razie potrzeby z wód kanału żeglugowego. Płaszczyznę dna pochylni zaprojektowano, ze względu na jej szczególną funkcję, z geokraty wypełnionej żwirem i otoczkami. Projektowane przystanie niskie zostaną wyposażone w: balustrady, schody, urządzenia cumownicze, krawężniki, odbojnice, drabinki, oraz rampę dla niepełnosprawnych.

W celu zaopatrzenia projektowanego budynku bosmanatu/kapitanatu w wodę pitną oraz wodę na potrzeby porządkowo-sanitarne, zaprojektowano ujęcie wód podziemnych złożone ze studni głębinowej czwartorzędowej zlokalizowanej na działce nr 133/1 obręb 0002 Kąty Rybackie. Z uwagi na brak rozpoznania hydrogeologicznego w tym rejonie, na tym etapie inwestycji nie możliwe jest wydanie pozwolenia wodnoprawnego na wykonanie ujęcia wody. Z uwagi na rodzaj przedsięwzięcia (możliwość zmiany warunków gruntowo wodnych w trakcie realizacji), badanie warunków celem ustalenia dokładnej lokalizacji i parametrów ujęcia wody jest nie zasadne, na tym etapie realizacji zadania. Wniosek o wykonanie ujęcia wód podziemnych należy złożyć po wykonaniu ścianek szczelnych kanału żeglugowego i rozpoznaniu hydrogeologicznym.

Obszar Mierzei Wiślanej w rejonie projektowanej inwestycji nie jest obecnie skanalizowany. Znaczna część terenu w otoczeniu kanału żeglugowego zostanie w ramach projektowanej inwestycji utwardzona i skanalizowana, w tym falochron zachodni, nabrzeża, parkingi i oba mosty obrotowe (mosty wyposażone będą w wpusty liniowe z odprowadzeniem wody opadowej do kolektorów). Na terenie inwestycji wydzielono 10 projektowanych zlewni cząstkowych, z których wody opadowe odprowadzane będą do kanału po oczyszczeniu wylotami W-I ÷ W-X.

Z uwagi na istotne wahania poziomu wody, a także możliwe warunki sztormowe, odprowadzenie wód opadowych do basenu portowego lub kanału projektuje się w układach grawitacyjno-pompowych. Zaprojektowano 9 wylotów wód opadowych, z których każdy składać się będzie z 3 rur tj. rury wylotowej głównej (grawitacyjnej) oraz dwóch rur (tłocznych). W zależności od poziomu wód w odbiorniku, wody opadowe będą odprowadzane przemiennie - rurociągiem grawitacyjnym (przy niskich stanach wód) lub rurociągami tłocznymi (przy wysokich stanach wód w odbiorniku). Ze względu na projektowany system sterowania pracą pomp, nie będzie możliwe odprowadzanie wód opadowych równocześnie rurociągiem grawitacyjnym i rurociągami pompowymi. Nietypowe, trójrurowe wyloty wód opadowych, projektuje się ze względów ekonomicznych (mniejsze koszty inwestycyjne i eksploatacyjne) oraz ze względów ekologicznych, gdyż rozwiązanie to zapewni mniejsze zużycie energii elektrycznej (ze względu na pracę pomp jedynie podczas wysokich stanów wody w odbiorniku). Dziesiąty wylot wód opadowych projektuje się typowy, grawitacyjny – z rury Ø300 mm.

Przed każdym wylotem wód opadowych zainstalowane zostaną kolejno: osadnik piasku, separator substancji ropopochodnych, studzienka kontrolna, pompownia deszczowa oraz na rurociągu grawitacyjnym – komora z klapą zwrotną i zastawką (umożliwiająca odcięcie komory od odbiornika na czas remontów). Zabezpieczenie tłocznych rur wylotowych przed cofką wód zapewni wyższa rzędna rur wylotowych (1,2 m n.p.m. Kr dla rur tłocznych) oraz zawory zwrotne zainstalowane za pompami (w przepompowni).

W niniejszym postępowaniu wnioskodawca wystąpił tylko o pozwolenie na wykonanie urządzeń wodnych. Wnioski o udzielenie pozwolenia wodnoprawnego w zakresie odprowadzania wód opadowych winny być złożone najpóźniej na 5 miesięcy przed oddaniem do eksploatacji wykonanych urządzeń.

W celu zapewnienia ochrony przeciwpożarowej portu osłonowego i śluży ze stanowiskami oczekiwania zaprojektowano 10 ujęć brzegowych, przeznaczonych do poboru wód powierzchniowych dla celów przeciwpożarowych. Ujęcia te umożliwią pobór wód powierzchniowych przez wozy straży pożarnej. Przy każdym stanowisku do poboru wody, projektuje się plac postojowo – manewrowy dla wozu straży pożarnej.

Każde ujęcie będzie składało się z rurociągu ujęciowego z rur HDPE o średnicy DN 250 mm o rzędnej dna na wlocie -1,52 m n.p.m. Kr, wlotem w konstrukcji nabrzeża z kratą ochronną na wlocie, zakończony studnią czerpną z zasuwą, wyposażoną w rurociąg ssawny umożliwiający podłączenie rurociągu wozu strażackiego. Studnia czerpna o średnicy $D_w = 1,5$ m, betonowa, systemowa, z dolnym segmentem monolitycznym, z włazem i drabinką. Rurociąg ssawny z rur stalowych o średnicy DN 150 mm, z koszem ssawnym oraz redukcją i złączem strażackim. Inwestor dopuszcza zainstalowanie w przyszłości pompy o wydajności do $Q_{max} = 0,015$ m³/s (54 m³/godz.), co będzie wymagało uzyskania odpowiedniego pozwolenia wodnoprawnego na przebudowę ujęcia wód powierzchniowych.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w regionie wodnym Dolnej Wisły. Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. poz. 1911 i 1958) znajduje się ono na obszarze:

- jednolitej części wód powierzchniowych przejściowych o nazwie Zatoka Gdańska Wewnętrzna (kod: TWIVWB4). Jej status określono jako naturalna JCWP a jej stan ekologiczny określono jako zły (stan ekologiczny słaby, stan chemiczny brak oceny). JCWP jest monitorowana i zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych.

- jednolitej części wód powierzchniowych przejściowych o nazwie Zalew Wiślany (kod: TWIWB1). Jej status określono jako silnie zmieniona JCWP a jej potencjał ekologiczny określono jako zły (potencjał ekologiczny zły, stan chemiczny dobry). JCWP jest monitorowana i zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych.

- jednolitej części wód podziemnych PLGW200017. JCWPd charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz słabym stanem chemicznym. Jest ona monitorowana i zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych.

Zgodnie z art. 108 §1 Kpa decyzji, od której śluży odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony.

Analizując uzasadnienie wniosku o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności tutejszy organ przychylił się do wniosku. W zakresie przesłanki interesu społecznego wskazać należy, że przedmiotowa inwestycja, polegająca na budowie ogólnodostępnej drogi wodnej – jest inwestycją celu publicznego. Inwestycja prowadzona jest na podstawie uchwały nr 57/2016 Rady Ministrów z dnia 24 maja 2016 roku w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”. W uzasadnieniu Programu (rozdział I) Rada Ministrów wskazała, że budowa drogi wodnej pozwoli na otwarcie Zalewu Wiślanego na Morze Bałtyckie oraz na inne istniejące drogi wodne, jak również doprowadzi do zmniejszenia istniejących barier infrastrukturalnych ograniczających obecnie rozwój północno-wschodniej części Polski. Zrealizowana droga wodna będzie podlegała w całości polskiej jurysdykcji oraz będzie dostępna dla statków wszystkich bander, co obecnie nie ma miejsca. Inwestycja umożliwi pełne wykorzystanie

istniejącego w regionie potencjału logistycznego oraz przywrócenie gospodarczego znaczenia mezoregionu Zalewu Wiślanego, odwrócenie trendu jego marginalizacji, jak też przeciwdziałania spadkowi poziomu życia jego mieszkańców. W treści uzasadnienia uchwały Rady Ministrów szczegółowo wskazano, jakim obecnie ograniczeniom fizycznym (z uwagi na niewielkie głębokości) oraz prawnym (z uwagi na istniejące umowy międzynarodowe, brak polskiej jurysdykcji nad drogą wodną oraz polityczną stabilność ze strony Federacji Rosyjskiej), podlega obecnie Zalew Wiślany. Port Morski Elbląg, a także Tolkmicko, Frombork i Krynica Morska oraz pozostałe mniejsze porty Zalewu Wiślanego nie mają bezpośredniego, swobodnego dostępu do Morza Bałtyckiego. Droga wodna łącząca Zalew Wiślany i Morze Bałtyckie otworzy nowe możliwości w zakresie ewakuacji, logistyki, pomocy humanitarnej i innych elementów zarządzania kryzysowego w razie wystąpienia stanów nadzwyczajnych lub konfliktu militarnego dla obszarów Polski północno-wschodniej. Z punktu widzenia zapewnienia bezpieczeństwa Rzeczypospolitej Polskiej, realizacja przedmiotowego projektu pozostaje w obszarze operacyjnego zainteresowania Marynarki Wojennej RP. Z tego względu nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności niniejszej decyzji jest uzasadnione.

Zgodnie z art. 16 ust.1 ustawy o inwestycjach w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską w sprawach dotyczących zgody wodnoprawnej nie stosuje się art. 396, art. 399 ust. 1 oraz art. 407 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne.

Ze względu na to, że wniosek o udzielenie pozwolenia wodnoprawnego dotyczy wykonania urządzeń wodnych związanych z przedsięwzięciem, o którym mowa w art. 378 ust. 2a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. – Prawo ochrony środowiska, tj. mogącym zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z art. 397 ust. 3 pkt 1 lit a ustawy Prawo wodne, organem właściwym do jego rozpatrzenia jest Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Gdańsku.

Zgodnie z art. 37 ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (t.j.Dz. U. z 2018r. poz. 2214) pozwolenie wodnoprawne dotyczące pasa technicznego, pasa ochronnego oraz morskich portów i przystani, wymaga uzgodnienia z dyrektorem właściwego urzędu morskiego. Niniejsza decyzja została uzgodniona z Dyrektorem Urzędu Morskiego w Gdyni postanowieniem z dnia 21.01.2019r. znak: INZ 2-EZy/JK-42012/10/19.

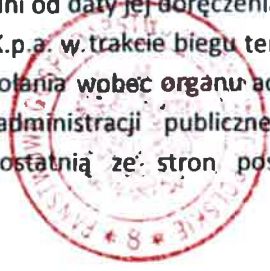
Jak stanowi art. 393 ust. 4 ustawy Prawo wodne, pozwolenie wodnoprawne nie rodzi praw do nieruchomości i urządzeń wodnych koniecznych do jego realizacji oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich przysługujących wobec tych nieruchomości i urządzeń.

Zgodnie z brzmieniem art. 414 ust. 1 pkt 3 ustawy Prawo wodne pozwolenie wodnoprawne na wykonanie urządzeń wygasa jeżeli zakład nie rozpoczął wykonywania urządzeń wodnych w terminie 3 lat od dnia, w którym pozwolenie wodnoprawne na wykonanie tych urządzeń stało się ostateczne.

Pouczenie:

Od niniejszej decyzji stronom służy odwołanie do Prezesa Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie za pośrednictwem Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Gdańsku, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Zgodnie z treścią art. 127a K.p.a. w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.



Z-UP DYREKTORA
Andrzej Winiarski
Z-ca Dyrektora

Za udzielenie pozwolenia wodnoprawnego zawartego w niniejszej decyzji uiszczono opłatę w wysokości 4 340 zł, na rachunek bankowy Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie zgodnie z art. 398 ust. 1 – 8 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 2268 ze zmianami).

Otrzymują:

1. Anna Stelmaszyk - Świerczyńska – pełnomocnik Urzędu Morskiego w Gdyni
ul. Chrzanowskiego 10, 81 – 338 Gdynia.
2. Gmina Sztutowo, ul. Gdańska 55, 82-110 Sztutowo – w drodze obwieszczenia.
3. Wojewoda Pomorski, ul Okopowa 21/27, 80-810 Gdańsk– w drodze obwieszczenia.
4. Państwowe Gospodarstwo Leśne , Lasy Państwowe Nadleśnictwo Elbląg ul. Marymoncka 5 82-300 Elbląg – w drodze obwieszczenia.
5. Starosta Nowodworski, ul. Generała Władysława Sikorskiego 23, 82 – 100 Nowy Dwór Gdański – w drodze obwieszczenia.
6. Pozostałe strony wymienione w rozdzielniku – w drodze obwieszczenia.
7. a/a RUZ PGW WP RZGW w Gdańsku

