

OŚ.7624/16/10

OŚ.7624/2/11

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 217 § 2 pkt 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. 2000 r. Nr 98 poz. 1071 z późn. zmianami) na wniosek Gminy Miejskiej Ława

**Burmistrz Miasta Ławy wydaje zaświadczenie
o przeprowadzonym postępowaniu
z udziałem społeczeństwa dla przedsięwzięcia p.n.
„Budowa portu śródlądowego w Ławie”**

W wyniku wszczętego, na wniosek Gminy Miejskiej Ława w dniu 18 października 2010 roku, postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia p.n. „Budowa portu śródlądowego w Ławie” przeprowadzono postępowanie z udziałem społeczeństwa. Postanowieniem z dnia 02 listopada 2010r., znak: OŚ.7624/16-3/10 nałożony został obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia. W dniu 13 grudnia 2010r. wpłynął raport o oddziaływaniu na środowisko.

W dniu 14 grudnia 2010 roku zgodnie z art. 33 ustawy z dnia 3 października 2008r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.) podano do publicznej wiadomości informacje że:

- przystąpiono do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w związku z wnioskiem Gminy Miejskiej Ława o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia p.n. „Budowa portu śródlądowego w Ławie”.
- dane o przedmiotowym wniosku umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych prowadzonym przez Burmistrza Miasta Ławy: 68/A/2010; 72/B/2010; 2/E/2010.
- na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* wystąpiono do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Ławie o zasięgnięcie opinii.

Jednocześnie zawiadomiono o możliwości składania przez zainteresowanych uwag i wniosków w terminie 21 dni tj. od 29.12.2010 do 19.01.2011 do wniosku i raportu o oddziaływaniu na środowisko, z którymi można się zapoznać w Urzędzie Miasta Ławy, *pokój nr 218, w godzinach 8.00 – 14.00* oraz że organem właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków jest Burmistrz Miasta Ławy.

W postępowaniu z udziałem społeczeństwa nie zgłoszono żadnych uwag i wniosków.

W dniu 07.02.2011r. dla inwestora – Gminy Miejskiej Łława została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie portu śródlądowego w Łławie.

W dniu 7 lutego 2011r. Burmistrz Miasta Łławy podał do publicznej wiadomości informację, że została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach oraz że z treścią decyzji i dokumentacją sprawy, w tym z uzgodnieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie oraz opinią Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łławie można zapoznać się w Urzędzie Miasta Łławy w pokoju 218.

Informacje jak wyżej zostały podane w formie obwieszczeń na stronie BIP Miasta Łławy oraz na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Miasta Łławy jak również w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia przy ul. Chodkiewicza w Łławie, na budynku Międzyszkolnego Ośrodka Sportowego. Na obwieszczeniach została umieszczona adnotacja gdzie i jak długo obwieszczenia było wywieszane.

Od niniejszego postanowienia służy stronom prawo wniesienia zażalenia do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Elblągu, za pośrednictwem Burmistrza Miasta Łławy, w terminie 7 dni od daty otrzymania postanowienia.


z up. Burmistrza
Stanowisko ds. Ochrony Środowiska
* INSPEKTOR
30.02.11
mgr inż. Bogusława Bandelewska

Otrzymują:

1. Gmina Miejska Łława
ul. Niepodległości 13
14-200 Łława
2. a/a

OŚ.7624/16/10

OŚ.7624/2/11

DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na art. 75 ust. 1 pkt 4, w związku z art. 71 ust. 2 i art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.) oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2000 roku Nr 98 poz. 1071 z późn. zm.) po rozpatrzeniu wniosku Gminy Miejskiej Hawa o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia p.n. „Budowa portu śródlądowego w Hawie”

orzekam

I. określić dla przedsięwzięcia: „Budowa portu śródlądowego w Hawie” realizowanego przez Gminę Miejską Hawa następujące środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia

- przedmiotowe przedsięwzięcie polega na budowie portu śródlądowego w Hawie. Planowany port realizowany będzie na działkach ewidencyjnych w obrębie 11 nr: 10/2, 11/2, 27/2, 28, 30/1, 31/1, 31/2, 32/1, 30/2 oraz w obrębie 14 działka nr 1 przy ul. Chodkiewicza.

2. Warunki wykorzystywania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

W ramach realizacji projektu planowane jest zajęcie terenu w południowej części jeziora Jeziorak wzdłuż zachodniego nabrzeża, między jeziorem a ulicą Sienkiewicza.

Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia należy podjąć następujące działania:

- a) W celu ograniczenia uciążliwości hałasowej prace budowlane prowadzić tylko w porze dziennej, w godzinach 6.00-22.00.
- b) Odpady powstające w ramach robót budowlanych w pierwszej kolejności poddawać odzyskowi lub unieszkodliwieniu w miejscu ich powstania.
- c) Odpady budowlane segregować i magazynować w wydzielonym miejscu, a następnie zapewnić ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty; powstałe w trakcie budowy odpady niebezpieczne segregować i oddzielać od odpadów obojętnych, a następnie przekazać specjalistycznym firmom z przeznaczeniem do odzysku lub unieszkodliwienia.
- d) Grunt z wykopów wykorzystywać do zasypania wykopów i do wyrównania terenu, a w przypadku braku takiej potrzeby przekazać odbiorcy, który zapewni jego wykorzystanie na własnym terenie.
- e) Wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić w okresie jesienno-zimowym, tj. od 1 września do 1 marca, poza sezonem lęgowym ptaków.
- f) Drzewa będące w obrębie placu budowy, nie przeznaczone do wycinki należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami technicznymi.
- g) Materiały budowlane składować na terenie zaplecza budowy w sposób uniemożliwiający zanieczyszczenie otoczenia.
- h) Prace budowlane prowadzić z zachowaniem ostrożności w celu zapobiegania przedostawaniu się zanieczyszczeń do wód powierzchniowych, podziemnych i gleby; na wypadek wystąpienia wycieku substancji szkodliwych, wykonawca robót winien posiadać odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np.: paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów).
- i) Przed przystąpieniem do wykonania robót pogłębiarskich jeziora, wykonać badania osadów dennych pod kątem zawartości biogenów i substancji szkodliwych, celem wybrania odpowiedniej metody pogłębiania.
- j) Po zakończeniu prac budowlanych teren uporządkować i przywrócić do stanu najbardziej zbliżonego do stanu pierwotnego.

- k) Odpady wytwarzane podczas eksploatacji portu gromadzić w sposób selektywny w specjalnie wydzielonym do tego celu miejscu, a następnie przekazywać specjalistycznym firmom z przeznaczeniem do odzysku lub unieszkodliwiania.
- l) Odpady z czyszczenia separatorów wód zęzowych, osadników studni i wpustów deszczowych, urządzeń podczyszczających wody deszczowe przekazywać do unieszkodliwienia wyspecjalizowanym firmom.
- m) Budynki i obiekty zasilać w wodę poprzez przyłącza z zewnętrznej sieci wodociągowej.
- n) Ścieki sanitarne z obiektów kubaturowych odprowadzać do zewnętrznej sieci kanalizacji sanitarnej.
- o) Ścieki sanitarne i wody zęzowe z jednostek pływających odsysać na specjalnych stanowiskach (panele ewakuacyjne).
- p) Wody opadowe z dachów budynków odprowadzać na tereny zielone, natomiast z ulic, parkingów i chodników po podczyszczeniu w osadnikach i separatorach substancji ropopochodnych.

3. W projekcie budowlanym należy uwzględnić:

- a) Umocnienie nabrzeża w strefie A kołkami drewnianymi, faszyną i gabionami.
- b) Budowę nabrzeża w strefie B umocnionego za pomocą betonowej ściany z grodziec stalowych w miejscu istniejącego zdekapitalizowanego nabrzeża betonowego.
- c) Wyposażenie wpustów ulicznych i studni w osadniki.
- d) Zainstalowanie przed wlotem wszystkich ścieków deszczowych do jeziora osadników i separatorów substancji ropopochodnych.
- e) Instalację paneli ewakuacyjnych zapewniających odprowadzanie ścieków sanitarnych i wody zęzowej bezpośrednio z pokładu zacumowanych statków.
- f) Instalacje ogniw solarnych na dachu dwukondygnacyjnego hangaru o powierzchni czynnej co najmniej 66 m².
- g) Nasadzenia drzew i krzewów w ilości co najmniej liczbie drzew i krzewów usuniętych.

4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii:

- Planowane przedsięwzięcie nie będzie zaliczane do zakładów o zwiększonym ani o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, stąd nie określono wymagań w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych.

5. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko:

- Z opracowanego raportu o oddziaływaniu na środowisko wynika, że planowane przedsięwzięcie ze względu na swój charakter oraz wielkość przewidywanej emisji nie będzie miało znaczenia w sensie oddziaływania transgranicznego.

6. Wymogi w sprawie stwierdzenia konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania:

- Jak wynika z raportu o oddziaływaniu na środowisko, zgodnie z art. 135 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie tworzy się obszaru ograniczonego użytkowania. Na podstawie przeprowadzonych prognoz dla emisji poszczególnych zanieczyszczeń, nie wystąpi ponadnormatywne oddziaływanie, co decyduje, że nie ma konieczności ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania.

7. Stanowisko w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko:

- Ze względu na oddalenie przedmiotowej inwestycji od granic państw sąsiednich oraz zamknięcie się na oddziaływanie w granicach terenu stanowiącego własność inwestora, przedsięwzięcie, zgodnie ze stanowiskiem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, nie będzie wymagało przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Z uwagi na fakt, iż posiadane informacje na etapie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia pozwalają wystarczająco ocenić jego wpływ na środowisko w oparciu o przyjęte założenia, realizacja inwestycji nie spowoduje negatywnych skutków dla obszarów Natura 2000 i innych form ochrony przyrody oraz nie istnieje ryzyko kumulowania się oddziaływań, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, po przeanalizowaniu kryteriów określonych w art. 77 ust. 5 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko stwierdził, że realizacja

przedmiotowego przedsięwzięcia nie wymaga ponownego przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Nie mniej jednak, zgodnie z art. 88 ust. 1 ww. ustawy, jeżeli organ administracji architektoniczno-budowlanej jako organ uprawniony uzna, że we wniosku o wydanie pozwolenia na budowę zostały dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, może stwierdzić o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i nałożyć na inwestora w drodze postanowienia obowiązek sporządzenia raportu, jednocześnie określając jego zakres.

II. Uczynić charakterystykę przedsięwzięcia załącznikiem do niniejszej decyzji i jej integralną częścią.

UZASADNIENIE

W dniu 18.10.2010 roku do Burmistrza Miasta Ławy wpłynął wniosek Gminy Miejskiej Ława o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia p.n. „Budowa portu śródlądowego w Ławie”.

Do wniosku wnioskodawca załączył:

- 1) kartę informacyjną przedsięwzięcia, spełniający wymogi określone w art. 3 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 3 października 2008r. o *udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*,
- 2) poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującą przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- 3) wypis z rejestru, obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Ponieważ liczba stron w postępowaniu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekracza 20, dla przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których stwierdzono obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, wypis z rejestru, obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, przedkłada się wraz z raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Po stwierdzeniu kompletności wniosku, wpisano go do publicznie dostępnego wykazu danych; nr karty 68/A/2010 oraz wszczęto postępowanie administracyjne.

W związku z tym, iż liczba stron postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekracza 20, powiadomienie stron prowadzone jest zgodnie art. 49 kodeksu postępowania administracyjnego.

Planowana inwestycja zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 59 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 ze zm.) kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko może być wymagane. Zgodnie z brzmieniem § 4 obowiązującego od dnia 15 listopada 2010r. rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie *przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. Nr 213, poz. 1397), do postępowań wszczętych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, stosuje się przepisy dotychczasowe. Biorąc powyższe pod uwagę, kwalifikacji planowanej inwestycji dokonano na podstawie dotychczasowego rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r.

Ponieważ przedsięwzięcie to zaliczane jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt 2 powyższej ustawy wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem decyzji, o jakich mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

W okolicznościach faktycznych niniejszej sprawy aktem tym jest uzyskanie pozwolenia na budowę oraz pozwolenia wodnoprawnego.

Z mocy art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Burmistrz Miasta.

W toku postępowania tutejszy organ ustalił i zważył, co następuje:

Zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko wystąpiono do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Iławie o opinię co do obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie po zapoznaniu się z przedłożoną kartą informacyjną przedsięwzięcia, biorąc pod uwagę uwarunkowania takie jak rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia, usytuowanie przedsięwzięcia z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, a także rodzaj i skalę możliwego oddziaływania, zaopiniował w piśmie znak: RDOŚ-28-WOOS-6613-663/10/mp z dn. 27 października 2010r o potrzebie przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określił zakres sporządzenia raportu oddziaływania w/w przedsięwzięcia w pełnym zakresie. Zdaniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska raport pozwoli ocenić, w jaki sposób funkcjonowanie portu śródlądowego w Iławie wpłynie na środowisko, pozwoli przeanalizować wpływ alternatywnych rozwiązań oraz ocenić zagrożenia środowiska w trakcie budowy i użytkowania, a tym samym wybrać optymalny wariant poszczególnych elementów przedsięwzięcia oraz określić środki wskazane do minimalizacji wpływu przedsięwzięcia na środowisko. Ponadto, sporządzenie raportu oddziaływania na środowisko zapewni udział społeczeństwa w postępowaniu zmierzającym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny po zapoznaniu się z przedłożoną kartą informacyjną przedsięwzięcia pismem znak: ZNS-4316-R-47/10 z dnia 21 października 2010 również stwierdził, że istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla powyższego przedsięwzięcia. Przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko w ocenie PPIS w Iławie wyeliminuje możliwe do popełnienia pomyłki w fazie projektowania inwestycji tym samym zminimalizuje negatywne oddziaływania na środowisko portu w fazie realizacji jak i eksploatacji.

Po przeanalizowaniu szczegółowych kryteriów związanych z kwalifikowaniem planowanego przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko, uwzględniając szczegółowe uwarunkowania zawarte w art. 63 ust 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, biorąc pod uwagę opinie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w dniu 02 listopada 2010 zostało wydane postanowienie znak: OŚ.7624/16-3/10 o obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na budowie portu śródlądowego w Iławie.

Zakres raportu oddziaływania na środowisko ustalono na podstawie art. 66 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. W dniu 23 grudnia 2010r. wydano postanowienie o zawieszeniu postępowania do czasu przedłożenia raportu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko. W dniu 13 grudnia 2010r. wpłynął raport o oddziaływaniu na środowisko.

Zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko wystąpiono do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie o uzgodnienie warunków realizacji oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Iławie o wydanie opinii dla przedsięwzięcia p.n. „Budowa portu śródlądowego w Iławie”.

Informacje: o obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko umieszczone zostały pod numerami 72/B/2010, oraz 2/E/2010 w publicznie dostępnym wykazie danych, oraz, wraz z informacją o możliwości składania uwag i wniosków w siedzibie tut. organu w terminie 21 dni, podane do wiadomości publicznej poprzez obwieszczenie na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Miasta Iławy oraz na stronie internetowej Miasta Iławy.

Celem inwestycji jest budowa śródlądowego portu przy jeziorze Jeziorak w Iławie. Wiąże się to jednocześnie z zagospodarowaniem i uporządkowaniem przestrzeni sportowo, turystyczno – rekreacyjnej,

terenów zieleni urządzonej i komunikacji przy przesmyku jezior Jeziorak i Jeziorak Mały – obszaru między Jeziorakiem a ulicą Sienkiewicza.

Realizację zadania planuje się na działkach stanowiących własność Gminy Miejskiej Iława oraz Skarbu Państwa: 11-11/2, 11-30/1, 11-31/1, 11-31/2, 11-10/2, 11-27/2, 11-28, 11-30/2, 11-32/1, 14-1.

Obszar objęty granicami opracowania aktualnie jest zagospodarowany. W strefie południowej terenu od mostu w ciągu ul. Sienkiewicza do ul. Chodkiewicza zlokalizowany jest Skwer Stefana Żeromskiego z alejkami spacerowymi (ciągi piesze, schody terenowe łączące przedmiotowy obszar z sąsiadującym otoczeniem), elementami małej architektury, pomostem i urządzonym układem zieleni wysokiej.

Północną część terenu zajmuje obecnie przystań jachtowa, granicząca na północnym zachodzie z plażą miejską. Przystań posiada jedno i dwukondygnacyjne budynki zaplecza, pomosty stałe do cumowania, umocnione nabrzeże, pochylnię do slipowania jachtów. Obiekty przystani, pochodzące z lat 60-tych XX wieku, są zdekapitalizowane, ich standard nie odpowiada współcześnie realizowanym obiektom o podobnej funkcji.

Szacuje się, że w granicach opracowania znajdzie się około 3,12 ha terenu. Większość prac prowadzonych będzie na lądzie (ok. 46% całkowitej powierzchni), gdzie stworzona zostanie podstawowa infrastruktura, obiekty kubaturowe, układ komunikacyjny, podłączenie sieci. W zagospodarowanej powierzchni wód, na 1,69 ha, powstaną pomosty do cumowania, do spacerowania, kładki, falochron, slip itd.

Teren przeznaczony pod budowę portu śródlądowego, ze względu na odmienne funkcje, podzielono na dwie strefy: część pasażerską (strefa A) i część towarową (strefa B).

Projektowany port będzie obiektem obsługi komunikacji wodnej. Cała istniejąca infrastruktura zostanie przebudowana. Powstaną nowe stalowo - żelbetowe nabrzeża na terenie B i zachodnim fragmencie terenu A. Nastąpi uporządkowanie i umocnienie elementami naturalnymi linii brzegowej. W obszarze jeziora wybudowane zostaną dwa falochrony, white stalowe pale stałe dla posadowienia równoległego do brzegu pomostu spacerowego, trzech wyspowych stanowisk do cumowania statków, dwóch stanowisk dla odsysania ścieków i wód zęzowych z jednostek pływających oraz na stabilizacji pływających pomostów cumowniczych. Szuwar trzcinowy i roślinność wodna na terenie A w miarę możliwości pozostaną wzdłuż linii brzegowej, podobnie jak istniejące drzewa. Oprócz tego przebudowana zostanie ul. Chodkiewicza, powstaną parkingi, oraz obiekty kubaturowe wraz z zapleczem portu (m.in. bosmanat, kapitanat, hangary, wiata).

Projektowany port śródlądowy będzie się składał z dwóch części: pasażerskiej i towarowej.

Port pasażerski przewidziano na terenie A, przy czym w południowej części terenu stanowiska cumownicze dla statków pasażerskich żeglugi regularnej, a w północnej części terenu stanowiska cumownicze dla jednostek pasażerskich żeglugi nieregularnej przy prostopadłych do nabrzeża pomostach. Obie części będą rozdzielone poprzecznym do nabrzeża falochronem o długości ok. 50 m.

Towarową część portu zlokalizowano na terenie B. Od strony północnej osłonięta będzie falochronem o długości ok. 65 m. Przyczółek falochronu w linii nabrzeża wykonany zostanie w miejscu wejścia na wschodni odcinek pomostu wydzielającego kąpielisko wzdłuż plaży miejskiej na działce 11/2. Falochron należy skierować w kierunku wschodnim tak, aby osłonił strefę cumowania i slipowania jednostek od strony zasadniczego akwenu Jezioraka.

Port będzie użytkowany całorocznie, przy czym w części pasażerskiej zgodnie z przeznaczeniem w sezonie żeglugowym od 01 czerwca do 30 września. Prace konserwacyjne, montażowe i demontażowe wyposażenia sezonowego będą wykonywane przez okres 1 miesiąca w roku, od 16 do 31 maja i od 01 do 15 października, a w razie doraźnej potrzeby również w sezonie. Poza sezonem, port w części przeznaczonej dla statków pasażerskich będzie nieczynny, natomiast w części towarowej przewiduje się funkcjonowanie także w trybie pozasezonowym, ograniczonym do funkcji magazynowej i naprawczej. Ponadto będą w niej wykonywane prace konserwacyjne i remontowe jednostek pływających, czynna będzie również część biurowa w budynku bosmanatu.

Zakres prac w ramach realizacji przedsięwzięcia:

Strefa A – część pasażerska portu – część południowa – statki pasażerskie żeglugi regularnej:

- Demontaż istniejących elementów zagospodarowania terenu.
- Zorganizowanie dojazdu z ciągu ul. Sienkiewicza dla ruchu pieszego i rowerowego.
- Budowa punktów przystankowych dla statków pasażerskich umożliwiających jednoczesne cumowanie 3 jednostek.
- Wykonanie na jeziorze ciągu spacerowego na pomoście równoległym do linii brzegowej
- Uzbrojenie w niezbędne media: wodociąg, kanalizacja, oświetlenie, odwodnienie

- Przebudowa układu zieleni od strony ul. Sienkiewicza z przystosowaniem do nowego zagospodarowania, wymieniając drzewa i krzewy iglaste na gatunki właściwe siedliskowo. Zachowanie w możliwie największym stopniu istniejącego zadrzewienia, w tym w całości linii drzew wzdłuż brzegu Jezioraka.
 - część północna – statki pasażerskie żeglugi nieregularnej:
- Demontaż istniejących elementów zagospodarowania terenu.
- Kontynuacja budowy z części południowej równoległego do nabrzeża ciągu spacerowego na pomoście wzdłuż linii brzegowej.
- Budowa 3 pomostów cumowniczych pływających, wyposażonych w knagi cumownicze, punkty poboru wody i energii elektrycznej, system odbioru ścieków z jednostek pływających, system odbioru odpadów z jednostek pływających
- Budowa kapitanatu.
- Uzbrojenie w niezbędne media: wodociąg, kanalizacja, oświetlenie, odwodnienie, c.o.
- Przebudowa wjazdu z ul. Sienkiewicza w Chodkiewicza i całej ul. Chodkiewicza
- Budowa podjazdu dla samochodów osobowych pod budynek kapitanatu.
- Budowa miejsc postojowych: 3 dla autokarów, 40 dla samochodów osobowych.
- Zachowanie w możliwie największym stopniu istniejącego zadrzewienia, w szczególności linii drzew wzdłuż brzegu Jezioraka. Przebudowa układu zieleni od strony ulicy Sienkiewicza i wzdłuż ulicy Chodkiewicza. Wycinka w razie kolizji bezpośredniej z projektowaną infrastrukturą.
- W całej strefie A umocnienie nabrzeża kołkami drewnianymi, faszyną i gabionami. Zachować roślinność przybrzeżną wodną, obecne ukształtowanie skarpy brzegowej i przebieg linii brzegowej. W odległości ok. 15 m od granicy strefy B należy rozpocząć obetonowaną, pionową ścianę z grodzic, wysuniętą w jezioro do linii pomostu spacerowego.

Strefa B – część towarowa:

- Zorganizowanie dojścia z ciągu ul. Sienkiewicza dla ruchu pieszego i rowerowego.
- Demontaż istniejących elementów zagospodarowania terenu w tym m.in.: obiektów kubaturowych, slipu, murku, chodników, pomostów stalowych, drewnianych, schodów, jezdni).
- Budowa nabrzeża umocnionego za pomocą betonowanej ściany z grodzic stalowych w miejscu istniejącego zdekapitalizowanego nabrzeża betonowego.
- Kontynuacja ciągu spacerowego z terenu A na pomoście wzdłuż tej ściany
- Wykonanie pomostów pływających dla statków towarowych wyposażonych w knagi cumownicze, punkty poboru energii elektrycznej i wody, system odbioru ścieków z jednostek pływających, system odbioru odpadów z jednostek pływających
- Uzbrojenie w niezbędne media: wodociąg, kanalizacja, oświetlenie, odwodnienie, c.o.
- Budowa slipu do wodowania czołowego na podwoziu jezdny i czterech żurawi do przeladunku
- Budowa hangarów, w których zapewnione będzie miejsce do zimowania 9 statków towarowych na podwoziach jezdnych i 2 statków pasażerskich żeglugi nieregularnej
- Wykonanie wiaty do krótkotrwałego składowania towarów jako drugą kondygnację hangaru dla statków towarowych
- Budowa bosmanatu
- Budowa 20 miejsc postojowych dla samochodów dostawczych i osobowych

Podstawowe parametry techniczne projektowanego portu śródlądowego.

Liczba stanowisk cumowniczych dla statków pasażerskich – 13

Liczba stanowisk cumowniczych dla statków towarowych – 18

Liczba statków zimowanych w hangarach portu – 11

Długość nabrzeża – ok. 400 mb

Długość falochronów – ok. 150 mb

Długość pomostów cumowniczych – ok. 225 mb

Długość pomostu spacerowego – ok. 300 mb

Łączna długość trapów i kładek – ok. 90 mb

Łączna liczba miejsc parkingowych – 63

Powierzchnia budynków netto – 2816 m²

Przedstawiony przez wnioskodawcę raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, opracowanym przez mgr inż. Renatę Leszczyńską i mgr inż. Aldonę Sulikowską, pod względem struktury odpowiada treści art. 66 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i

jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Z raportu wynika, że:

W okresie realizacji inwestycji:

- Etap budowy spowoduje zmiany struktury gleby na obszarze zajęтым pod nową infrastrukturę. Dotyczyć będzie w szczególności: zdjęcia humusu, zmiany struktury gleby w skutek pracy ciężkiego sprzętu oraz zagęszczania i ubijania gruntu, przemieszczania gleby na kołach pracujących maszyn oraz w skutek erozji wietrznej, przesuszenia lub zawodnienia gleb – w trakcie wykonywania głębokich wykopów w warunkach wysokiego poziomu wód gruntowych i konieczności odwadniania wykopów, zanieczyszczenia substancjami i materiałami stosowanymi w trakcie prowadzenia prac, narażenia wydobytej ziemi na działanie czynników atmosferycznych.
W analizowanym obszarze warunki gruntowo-wodne określono jako zróżnicowane. Niekorzystnymi parametrami z punktu widzenia posadowienia budowli charakteryzują grunty w bezpośrednim sąsiedztwie linii brzegowej jeziora. Ze względu na potrzebę posadowienia budynków bezpośrednio na nadbrzeżu, zaproponowano rozważenie technologii posadowienia na płycie fundamentowej, palach, miokropalach, kolumnach żwirowo-piaskowych lub w inny sposób odpowiedni dla występujących tu warunków gruntowych. Na pozostałym terenie stwierdzono grunty nośne i nie przewiduje się w związku z tym wystąpienia trudności na etapie wykonawstwa. Inwestycja nie koliduje też ze złożami minerałów ani kopalin.
- Odpady powstające w trakcie budowy i eksploatacji portu, zgodnie z obowiązującą klasyfikacją (zgodnie z katalogiem odpadów: w większości nie są zaliczane do odpadów niebezpiecznych i mogą zostać odzyskane w miejscu wytworzenia. Zalicza się do nich przede wszystkim masy ziemne powstające w wyniku robót ziemnych, elementy rozbiórkowe ulic (destrukta asfaltowy) jak również pozostałości po wycince drzew i krzewów kolidujących z inwestycją. Nie wyklucza się, że w trakcie budowy incydentalnie mogą powstawać odpady zaliczane do niebezpiecznych, tj.: smoła i produkty smołowe, inne odpady z budowy, remontów i demontażu (w tym odpady zmieszane) zawierające substancje niebezpieczne. W trakcie eksploatacji powstawać mogą odpady inne niż niebezpieczne (głównie odpady komunalne) oraz inne odpady zaliczane do niebezpiecznych tj. odpady niebezpieczne - osady gromadzone w separatorach i osadnikach oraz zużyte żarówko sodowe – stosowane do oświetlenia terenu.
Rodzaje oraz ilości powstających odpadów nie stanowią istotnego zagrożenia dla środowiska. Racjonalne postępowanie Wykonawcy robót, zgodnie ww. zasadami – powoduje, że zagrożenie związane z ich wytwarzaniem będzie nieistotne z punktu widzenia ochrony zdrowia i życia ludzi.
- Zagrożenie jakości wód spowodowane jest następującymi czynnikami: zmiana warunków fizycznych w zbiorniku – wpływ na cyrkulację wód i obieg materii; zmiana stosunków wodnych; możliwość przedostania się zanieczyszczeń do środowiska wodnego, których źródłem są w szczególności: spływy rozmywanego opadami, zanieczyszczonego materiału ziemnego z terenu budowy. W tym czasie należy liczyć się ze znacznym zanieczyszczeniem spływów opadowych. Może wówczas występować wzmożona erozja i intensywne wmywanie gruntów a także wyplukiwanie niebezpiecznych związków z materiałów używanych do budowy, głównie paliw, smarów olejów i innych substancji toksycznych oraz ścieki bytowo-gospodarcze i technologiczne z baz budowy. W obszarze, gdzie planuje się budowę portu – nie dochodzi do stagnacji wód. Ingerencja związana z budową portu oraz ewentualną koniecznością pogłębiania jeziora – nie wpłynie na warunki mieszania się wód zbiornika. Ponadto usunięcie osadów korzystne jest dla jeziora. Wystąpi ono jednak lokalnie (i prawdopodobnie w niewielkim zakresie) i nie należy spodziewać się widocznych korzystnych zmian jakości wody w odniesieniu do całego akwenu. Inwestycja nie wpłynie na zmianę stosunków wodnych. Oddziaływanie w tym zakresie będzie niewielkie, ograniczone w czasie i nie spowoduje istotnych ani trwałych zmian. Ze względu jednak na brak pełnej izolacji wód GZWP w trakcie prac budowlanych należy zachować szczególną ostrożność aby nie doszło do skażenia wód podziemnych i powierzchniowych.
- Ze względu na charakter i rodzaj prac związanych z budową portu, przewiduje się, że głównym zagrożeniem powietrza na etapie budowy będzie emisja pyłów. Odczuwalne będą zanieczyszczenia substancjami lotnymi, w tym: spalinami emitowanymi przez silniki pracującego sprzętu ciężkiego i maszyn oraz samochodów dostawczych obsługujących budowę, zanieczyszczenia te to głównie: tlenki węgla, azotu, siarki, węglowodory. W ostatniej fazie realizacji inwestycji zanieczyszczenie powietrza będzie spowodowane parami asfaltu, powstającymi podczas nakładania warstw mieszanek bitumicznych (fenole, naftaleny, WWA). Mając na uwadze rodzaj, skalę i zakres przedsięwzięcia, jak również zagospodarowanie otaczającego terenu i odległość zabudowy mieszkalnej, nie przewiduje się

wystąpienia szczególnego zagrożenia dla środowiska z tytułu emisji do atmosfery substancji gazowych i pyłów. Nie mniej negatywne oddziaływania może być zjawiskiem uciążliwym dla mieszkańców sąsiadujących z drogą budynków. Będzie to jednak oddziaływanie ograniczone w czasie i nie spowoduje istotnych bądź długotrwałych zmian w środowisku.

- Określenie poziomu hałasu w otoczeniu robót drogowych możliwe jest jedynie w sposób przybliżony. Większość robót ma indywidualny charakter, zmienia się rodzaj stosowanego sprzętu, maszyn i urządzeń drogowych, zmienne są warunki gruntowo-wodne, występują różnice w zagospodarowaniu otoczenia, długości i szerokości pasa robót. W trakcie robót budowlanych zachodzić będzie ponadto emisja drgań. Ich źródło stanowią m.in. pracujące maszyny i urządzenia takie jak ubijaki, walce wibracyjne. W zasięgu prac szczególnie hałaśliwych w promieniu do 50 m znajduje się 15 budynków mieszkalnych. Najbardziej uciążliwe będą prace związane z wbijaniem pali, pracą węzłów betoniarskich oraz demontażem istniejących nawierzchni drogowych. Mając na uwadze charakter otoczenia, zakres i skalę planowanych prac, oraz możliwość ograniczenia tej uciążliwości, nie przewiduje się wystąpienia szczególnego zagrożenia dla środowiska, prowadzącego do istotnych, trwałych zmian. Wpływ na stan klimatu akustycznego w rejonie realizacji przedsięwzięcia, należy uznać za średnio-okresowy, przejściowy.
- Na etapie budowy nie przewiduje się potrzeby prowadzenia specjalnego monitoringu oddziaływań ekologicznych etapu budowy. Wystarczy wówczas nadzór osób kierujących budową.

W okresie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia:

- Źródłem zanieczyszczeń gleb i powierzchni ziemi na etapie eksploatacji drogi będzie ruch pojazdów, utrzymanie zimowe, remonty nawierzchni. W analizowanym obszarze, emisja komunikacyjna nie jest zjawiskiem nowym. Zgodnie z przeprowadzoną analizą emisji zanieczyszczeń gazowych (tlenków azotu, siarki i węgla) do powietrza ilości zanieczyszczeń przedostających się do gleb w postaci kwasów, są niewielkie. Jednocześnie związki te mają bardzo mały udział w ogólnym procesie zakwaszania gleb. Zanieczyszczenie gleb w tym zakresie uznaje się za nieznaczące. Zasolenie i zanieczyszczenie substancjami ropopochodnymi nie stanowi istotnej presji w odniesieniu do gleb, ze względu na zastosowane przy budowie infrastruktury zabezpieczenia: budowa odwodnienia, odbierającego wody deszczowe i roztopowe z nawierzchni szczelnych oraz zainstalowanie urządzeń podczyszczających przed zrzutem do odbiornika
- Przedsięwzięcie nie będzie powodowało istotnego oddziaływania na wody jeziora. Na terenie portu powstawać będą jedynie wody opadowe, ścieki sanitarne z budynków portu oraz ścieki sanitarne i wody zęzowe z jednostek pływających. Oddziaływanie na wody jeziora może również wynikać z prac konserwacyjnych w obrębie pomostów. Spływy deszczowe zwierać będą w szczególności zawiesinę ogólną (w tym substancje biogenne), chlorki, metale ciężkie, substancje ropopochodne. Z przeprowadzonych obliczeń wynika, że w odniesieniu do zanieczyszczeń limitowanych, wystąpią przekroczenia zawartości zawiesiny ogólnej, nie wystąpią natomiast przekroczenia substancji ropopochodnych. Ze względu na to, że odbiornikiem ścieków jest jezioro Jeziorak, częściowo objęte ochroną w formie obszaru Natura 2000, konieczne jest całkowite wyeliminowanie zagrożeń, również w sytuacjach awaryjnych. Ochroną tą stanowił będzie osadnik i separator. Zawartość zawiesin i węglowodorów ropopochodnych na odpływie do odbiornika nie będzie przekraczała wartości dopuszczalnych, zgodnie z obowiązującym prawem i nie będzie stanowiła zagrożenia dla środowiska.
- Ścieki sanitarne i wody zęzowe z jednostek pływających odsysane będą na specjalnych stanowiskach, w sposób bezpieczny dla środowiska. Elementem umożliwiającym odbiór ścieków z jednostek pływających będą panele ewakuacyjne – stojaki z rozwijanym z bębna węzłem ssawnym zapewniającym odprowadzenie ścieków sanitarnych i wody zęzowej bezpośrednio z pokładu zacumowanych statków. Panele ewakuacyjne na potrzeby wody zęzowej będą podłączone pośrednio poprzez separator i studzienkę podciśnieniową. Wody zęzowe to zaolejone wody i ich mieszaniny – w związku z tym nie mogą być odprowadzane bezpośrednio do kanalizacji sanitarnej. Konieczne jest stosowanie urządzeń podczyszczających. Po zastosowaniu ww. technologii odprowadzanie ścieków ich ilość i jakość nie będzie stanowiła zagrożenie dla środowiska. Pod warunkiem zastosowania bezpiecznych dla środowiska technologii zabezpieczania drewna użytego do budowy drewnianych elementów pomostów i kładek – prace związane z konserwacją nie będą stanowiły zagrożenia dla środowiska wodnego.

- W trakcie eksploatacji wystąpi emisja zanieczyszczeń ze źródeł mobilnych. Proces spalania paliw płynnych w silnikach jest źródłem m.in. następujących zanieczyszczeń gazowych: dwutlenku azotu (NO₂), węglowodorów aromatycznych (WWA), dwutlenku siarki (SO₂), benzenu, pyłu, tlenku węgla (CO). Zgodnie z przeprowadzonymi obliczeniami na wysokości pobliskiej zabudowy usługowej i mieszkalnej analizowanej w Raporcie, przy założeniach przyjętych do modelowania rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń przekroczenia nie występują. Standardy jakości środowiska będą dotrzymane.
- Na etapie eksploatacji hałas emitowany będzie zasadniczo z trzech źródeł: jednostki pływającej, komunikacja drogowa i urządzenie zainstalowane w obiektach kubaturowych.
 Użytkowanie projektowanego portu będzie źródłem emisji hałasu jedynie w okresach postoju statków towarowych (w części towarowej) i pasażerskich (w części pasażerskiej). Port użytkowany będzie głównie sezonowo. Oddziaływanie związane z emisją hałasu z jednostek pływających wystąpi jedynie okresowo (w sezonie) i nie będzie stanowiło istotnej uciążliwości dla środowiska. Nie powinno spowodować przekroczenia obowiązujących standardów.
 W związku z eksploatacją infrastruktury towarzyszącej portu - jezdni i parkingów, emitowany będzie hałas komunikacyjny. Natężenie ruchu samochodowego, nie będzie duże. W szczytowym okresie sezonu turystycznego (ok. 20 dni w roku) ruch na parkingach i drogach dojazdowych, kształtował się będzie w granicach 500 P/d (ruch maksymalny) W pozostałym okresie czasu będzie on zdecydowanie mniejszy - ok. 25% maksymalnego (125 P/d). Poza sezonem turystycznym, analogicznie jak wykorzystanie portu towarowego – 8% maksymalnego (40 P/d). Zgodnie z przeprowadzonymi obliczeniami dla prognozowanego natężenia ruchu, zarówno z tytułu użytkowania ul. Chodkiewicza, jak i parkingów, nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku w porze dnia i nocy na wysokości zabudowy mieszkaniowej objętej ochroną akustyczną. Dotrzymane zostaną obowiązujące standardy jakości środowiska.
- Przyjęte rozwiązania technologiczne w obiektach kubaturowych, ukierunkowane są na minimalizację uciążliwości związanej z emisją hałasu podczas pracy urządzeń (dotyczy to w szczególności wentylatorów). Urządzenia te będą stosunkowo niewielkiej mocy i umieszczane będą w taki sposób, że ich praca nie będzie stanowiła istotnego zagrożenia dla środowiska.
- Oddziaływanie na otoczenie społeczno-gospodarcze w przypadku realizacji przedsięwzięcia będzie znaczne. Przewiduje się, że korzyści z budowy portu czerpać będą zarówno mieszkańcy Ławy jak również turyści przybywający do miasta. Realizacja zadania stworzy dobre otoczenie dla podmiotów gospodarczych funkcjonujących w obszarze Wielkiej Żuławy, być może zachęci nowych przedsiębiorców do inwestowania na wyspie, ułatwi komunikację z miastem. Ponadto udrożni jeden z elementów składowych Kanału Elbląskiego, połączenie Ława – Miłomłyn (dalej Zalew Wiślany), ale przede wszystkim stwarza szansę aktywizacji gospodarczej miasta.
- Emisja zanieczyszczeń komunikacyjnych w szczególności CO₂, związana z eksploatacją portu i ciągów komunikacyjnych będzie niewielka i nie będzie miała żadnego znaczenia w sensie oddziaływania na klimat. Inwestycja nie wpłynie też na zmianę mikroklimatu, infrastruktura powstanie w miejscu dotychczas istniejącej, nie przewiduje się zmian ukształtowania terenu, które mogłoby wpłynąć na zmianę cyrkulacji powietrza w tym obszarze.
- Realizacja zadania spowoduje niewielkie zmiany w krajobrazie. Dotyczyć to będzie likwidacji alei spacerowej i wprowadzenia nowych obiektów o funkcji komunikacyjnej (parking). Sama przebudowa istniejącej zdekapitalizowanej przystani żeglarskiej i nadanie jej funkcji portu o współczesnym standardzie, wpłynie korzystnie na wizerunek tego miejsca. Pozwoli na funkcjonalne uporządkowanie terenu.
- Przedmiotowa inwestycja usytuowana jest w granicach: Obszaru Chronionego Krajobrazu Pojezierza Ławskiego. i w obszarze otuliny Parku Krajobrazowego Pojezierza Ławskiego – podobnie jak cała północna część miasta Ławy. Ponadto obszar ten objęty jest korytarzem ekologicznym. Najbliższymi położonymi obszarami Natura 2000 są: Lasy Ławskie – na północny zachód od wyspy Wielka Żuława – (PLB280005) - obszar specjalnej ochrony, typ obszaru A. i Ostoja Ławska – na północny zachód od wyspy Wielka Żuława – (PLH280027) - specjalnej obszar ochrony, typ obszaru B. To obszar potencjalny (zgłoszone do Komisji Europejskiej – Shadow List 2008), zweryfikowany przez Wojewódzki Zespół Specjalistyczny (2008/2009).
 Planowana inwestycja znajduje się w odległości ok. 1,8 km na północ od ww. obszarów Natura 2000. Ingerencja związana z realizacją zadania nie spowoduje negatywnego oddziaływania na ten obszar. Uciążliwości związane z etapem budowy wystąpią jedynie okresowo i będą miały charakter lokalny.

Hałas, który potencjalnie może stanowić zagrożenie dla chronionych gatunków ptaków (dla ochrony, których utworzono ww. ostoję), w odległości 1,8 km kształtował się będzie na poziomie tła akustycznego. Oddziaływania związane z etapem budowy nie będą, więc istotne z punktu widzenia celów ochrony obszarów.

- Etap użytkowania portu wiąże się z wystąpieniem presji turystycznej nie tylko w obrębie obiektu, ale także w obrębie akwenu, w szczególności w obszarze pomiędzy portem a Wyspą Wielka Żuława. Ta część jeziora leży poza obszarami Natura 2000 oraz poza (wyznaczonymi w mpzp) obszarem ograniczonego ruchu jednostek pływających.
- Na terenie planowanej inwestycji nie stwierdzono miejsc gniazdowania chronionych gatunków ptaków, bytowania większych ssaków, występowania gadów płazów, ani chronionych lub rzadkich owadów. Nie występują też stanowiska roślin chronionych.
- Inwestycja nie spowoduje zubożenia środowiska przyrodniczego w analizowanym obszarze. Zaprojektowana i wykonana zgodnie z przedstawionymi założeniami pozwoli na uporządkowanie stanu istniejącego (istniejący port jachtowy nie posiada praktycznie żadnych rozwiązań ograniczających jego oddziaływanie na środowisko). W szczególności wyeliminowane zostaną gatunki siedliskowo obce oraz będące w złym stanie zdrowotnym. Brzegi jeziora w okolicy portu zabezpieczone zostaną przed erozją. W tym celu w wykorzystane zostaną technologie przyjazne środowisku. Wykonane zostaną nasadzenia zieleni wysokiej i średniej (w ilości, co najmniej równej wycince), co pozwoli na stworzenie korzystnej kompozycji krajobrazowej i odizolowanie portu od istniejącego układu komunikacyjnego miasta, w szczególności ruchliwej DK16.
- Przedsięwzięcie nie koliduje z żadnymi zabytkami wpisanymi do rejestru zabytków nieruchomych, ruchomych, stanowisk archeologicznych ani nawet do wojewódzkiej ewidencji zabytków postulowanych do wpisu do rejestru. Najbliżej względem przedmiotowej inwestycji zlokalizowany jest dom mieszkalny przy ul. Mazurskiej 7, wpisany do wojewódzkiej ewidencji zabytków. Działka, na której stoi wskazany obiekt przylega do ulicy Chodkiewicza, nie mniej jednak nie przewiduje się konieczności wejścia z pracami na grunty prywatne. Spośród zabytków wpisanych do rejestru w najmniejszej odległości występuje willa przy ulicy Sienkiewicza 10. Zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego teren, na którym, zlokalizowany zostanie projektowany port śródlądowy znajduje się w strefie ochrony konserwatorskiej typu B oraz strefie ochrony ekspozycji E. Zgodnie z unormowaniami prawnymi istnieje obowiązek uzyskania przez inwestora konserwatorskich pozwoleń na wszelkiego rodzaju prace ziemne na obszarach objętych ochroną mpzp.
- Na etapie eksploatacji przewiduje się: okresowy monitoring wskaźnika BZT5, wskaźnika ChZT, wskaźnika pH, substancji rozpuszczonych, zawiesiny ogólnej, ołowiu, cynku, kadmu i ropopochodnych z częstotliwością nie mniejszą niż dwa razy w roku; okresowy monitoring stanu technicznego urządzeń nabrzeża; na bieżąco prowadzić wszelkie naprawy oraz przestrzegać procedur użytkowania sprzętu.

W świetle zebranych w raporcie informacji, najbardziej znaczącymi dla środowiska oddziaływaniami będą te o długim oraz stałym czasie trwania, odczuwalne nie tylko przez środowisko przyrodnicze, ale również przez otoczenie społeczno-gospodarcze.

W konsekwencji eksploatacji portu (cumowanie łodzi, komunikacja drogowa i parkingi) ciągłym oddziaływaniem będzie emisja zanieczyszczeń komunikacyjnych: emisja zanieczyszczeń gazowych, hałasu i wibracji, wody opadowe z nawierzchni szczelnych z zawartością zawiesin i substancji ropopochodnych. Nie mniej jednak zastosowane urządzenia podczyszczające wody opadowe oraz spodziewane na podstawie natężenia ruchu wielkości emisji nie spowodują przekroczeń dopuszczalnych poziomów substancji w środowisku. Realizacja zadania stworzy szanse do korzystania z obiektu również osobom niepełnosprawnym, dotychczas wykluczonym z użytkowania przystani. Z korzyścią dla środowiska, dla czystości wód Jezioraka będzie budowa punktu odbioru ścieków sanitarnych i zaolejonych wód zęzowych (z zastosowaniem urządzeń podczyszczających) z cumujących statków i łodzi.

Mimo, że do stałych oddziaływań zalicza się również emisję z tytułu funkcjonowania portu śródlądowego, nie będzie ona miała negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze i ludzi mieszkających w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji. Przedstawione w raporcie prognozy i szacunki dla wielkości emisji podstawowych zanieczyszczeń wskazują na brak przekroczeń dopuszczalnych standardów jakości środowiska.

Najbardziej odczuwalne będą korzyści społeczne z realizacji zadania. Powstanie w pełni funkcjonalna infrastruktura obsługująca szlak żeglowny, jakim jest jezioro Jeziorak.

Wnioskodawca analizował różne warianty przedsięwzięcia. Organ podziela opis wariantów.

W przypadku przedmiotowego zadania analizowano realizację przedsięwzięcia z uwzględnieniem alternatywnych rozwiązań w zakresie lokalizacji inwestycji oraz odmiennego zakresu rzeczowego projektu.

- lokalizacja inwestycji – w projekcie rozważano również lokalizację portu nad Małym Jeziorakiem, tereny po wschodniej stronie Jezioraka na południe od ujścia rzeki Ławki, tereny na północ od ujścia Ławki i tereny po zachodniej stronie Jezioraka dalej niż rozpatrywany. Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowano w miejscu, w którym istnieje najdogodniejszy układ transportowy a uwarunkowania środowiskowe są zdecydowanie korzystniejsze.
- odmienny zakres rzeczowy projektu – wariant I o funkcji pasażersko-towarowej (liczba stanowisk cumowniczych dla statków pasażerskich – 3, liczba stanowisk cumowniczych dla jachtów – 0, liczba stanowisk cumowniczych dla statków towarowych – 18, liczba statków zimowanych – 11, łączna liczba miejsc parkingowych – 60) oraz wariant II o funkcji pasażerskiej (liczba stanowisk cumowniczych dla statków pasażerskich – 13, liczba stanowisk cumowniczych dla jachtów – 120, liczba stanowisk cumowniczych dla statków towarowych – 0, liczba statków zimowanych – 60, łączna liczba miejsc parkingowych – 100).

Wariantem proponowanym przez inwestora jest wariant I zakładający budowę portu śródlądowego składającego się z części pasażerskiej i towarowej. Spełnia on oczekiwania społeczne i lokalnych władz oraz daje możliwość uzyskania dofinansowania na realizację projektu ze środków unijnych.

Wariant II nie znajduje uzasadnienia z uwagi na specyfikę przedmiotowego projektu – nie rozwiązuje m. in. lokalnych problemów związanych z obsługą turystyki na jeziorze Jeziorak i obsługą ośrodków zlokalizowanych na Wyspie Żuława Wielka. Projekt nie służy rozwojowi turystyki zorganizowanej (rejsy wycieczkowe wyznaczonymi szlakami), co jest wskazane ze względu na potrzebę ograniczania presji na będące w otoczeniu obszary Natura 2000. Efektem wariantu II będzie utworzenie infrastruktury portowej przeznaczonej jedynie do żeglugi pasażerskiej – jachtów. Port śródlądowy w tym wariantcie zagwarantuje dużo więcej miejsc cumowniczych (123) i miejsc parkingowych (100). Stworzy to możliwości do obsługi dużo większej liczby użytkowników. Zgodnie z szacunkami infrastruktura obsługiwałaby 71 250 osób rocznie, czyli o 65,5% więcej niż w przypadku wariantu I. Mając na uwadze obecność innych przystani na jeziorze Jeziorak o analogicznej funkcji jest prawdopodobne, że obiekt nie byłby w pełni wykorzystywany. Nie mniej większa ilość użytkowników, wiąże się z większą presją na środowisko. W sezonie można się spodziewać większej emisji hałasu, większego zużycia wody, wytworzonych ścieków, odpadów. Funkcjonowanie infrastruktury mogłoby być bardziej uciążliwe dla mieszkańców sąsiadującej bezpośrednio z portem zabudowy jednorodzinnej. Wskazane oddziaływanie szczególnie odczuwalne byłoby w miesiącach od maja do połowy października, tj. w sezonie żeglarskim w okresie 5,5 miesiąca. W przypadku wariantu I maksymalne wykorzystanie portu przewiduje się w czasie 4 miesięcy (czerwiec-wrzesień). W związku z tym intensyfikacja oddziaływania będzie krótsza i mniej uciążliwa dla mieszkańców z sąsiedztwa.

Realizacja przedsięwzięcia zgodnie z wariantem I pozwoli osiągnąć więcej korzyści społeczno-gospodarczych. Przyczyni się do poprawy wewnętrznej spójności transportowej regionu, udroźni połączenie Hława – Miłomłyn (docelowo Zalew Wiślany), skomunikuje z wyspą Wielka Żuława gwarantując połączenie nie tylko pasażerskie, ale przede wszystkim towarowe. Ma to kluczowe znaczenie w związku z funkcjonowaniem na wyspie kilku podmiotów gospodarczych oraz wyznaczonymi terenami inwestycyjnymi o dużym potencjale. Nowoczesny, funkcjonalny port przystosowany do obsługi zarówno ruchu towarowego jak i pasażerskiego, a także odpowiadający potrzebom osób niepełnosprawnych może się stać magnesem przyciągającym odwiedzających i miłośników żeglarstwa.

Do realizacji przyjęto wariant I pozwalający na maksymalne osiągnięcie celów projektu. Wariant spełniający przesłanki dla zrównoważonego rozwoju miasta Hława.

Zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko decyzję wydano po uzgodnieniu warunków realizacji przedsięwzięcia z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Olsztynie - postanowienie z dnia 13.01.2011, znak: WOOŚ.4242.2.2011.MP oraz zasięgnięciu opinii Powiatowego Inspektora Sanitarnego - opinia z dnia 16.12.2010, znak: ZNS-4316-US-15/2010. Uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Olsztynie zostały ujęte w pkt. 2 i 3 niniejszej decyzji.

Powiatowy Inspektor Sanitarny zaopiniował pozytywnie realizację przedsięwzięcia w zakresie wymagań sanitarno-higienicznych i zdrowotnych określając następujące warunki realizacji:

- Wszystkie uciążliwości w trakcie realizacji w zakresie emisji substancji pyłowych, gazowych oraz hałasu ograniczyć do granic terenu przeznaczanego pod zainwestowanie.
- W rozwiązaniach projektowych wyeliminować wszystkie możliwe uciążliwości oddziałujące na najbliższą zabudowę mieszkaniową w trakcie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia przede wszystkim w czasie niekorzystnych warunków klimatycznych oraz sytuacjach awaryjnych.

Zgodność z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego

Na dzień wszczęcia postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia p.n. „Budowa portu śródlądowego w Iławie” obowiązywał miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Iławy, zatwierdzony uchwałą Rady Miejskiej Nr XVII/155/99 z dnia 29 grudnia 1999 roku, ogłoszony w Dzienniku Urzędowym Województwa Warmińsko-Mazurskiego Nr 87, poz. 1538 z dnia 31 grudnia 1999 roku oraz zmiana do planu zatwierdzona uchwałą Rady Miejskiej Nr IX/91/2003r. z dnia 22 maja 2003r. ogłoszoną w Dzienniku Urzędowym Województwa Warmińsko-Mazurskiego Nr 93 poz. 1311 z dn. 30.06.2003r.

Zgodnie z dokumentem działki z obrębu 11, na których zlokalizowano przedsięwzięcie posiadały następujące przeznaczenie:

- dz. nr 30/1 na terenie zieleni urządzonej (symbol T-3)
- dz. nr 31/1 na terenie zieleni urządzonej (symbol T-3) oraz nieznacznie na terenach turystycznych, rekreacyjnych i sportowych (symbol T-11)
- dz. nr 28 i 32/1 na terenie zabudowy jednorodzinnej na działkach 400 do 1200m² (symbol T-13)
- dz. nr 27/2 na terenie komunikacyjnym o symbolu P: parkingi strategiczne i główne
- dz. nr 10/2 na terenie zabudowy jednorodzinnej na działkach 400 do 1200m² (symbol T-13) oraz na terenie zieleni urządzonej (symbol T-3)
- dz. nr 11/2 na terenach turystycznych, rekreacyjnych i sportowych (symbol T-11)
- dz. nr 30/2 i 31/2 na terenach komunikacyjnych o symbolu Z1/2: pozostałe ulice zbiorcze.

Działki te objęte są strefą ochrony konserwatorskiej (symbol B) oraz strefą ochrony ekspozycji (symbol E). Natomiast działka nr 1 obręb 14 (jezioro Jeziorak) zlokalizowana jest na terenie wód otwartych (symbol T-1). Fragment działki leży w granicach otuliny parku krajobrazowego.

W dniach 06.10.2010 r. – 04.11.2010 r. do publicznego wglądu został wyłożony projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Iławy obejmującego obszar całego miasta.

W dniu 12 stycznia 2011 roku została podjęta uchwała Rady Miejskiej Nr IV/30/11

w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego całego obszaru miasta Iławy.

Zgodnie z nowym planem zagospodarowania przestrzennego miasta Iławy, działki z obrębu 11, na których realizowane będzie przedsięwzięcie ma następujące przeznaczenie:

- dz. nr 30/1: tereny komunikacyjne o symbolu KD_{pi} (ciągi pieszo-jezdne) oraz nieznacznie na terenie C-UT13 (tereny zabudowy turystycznej, rekreacyjnej i sportowej)
- dz. nr 31/1: C-UT13 (tereny zabudowy turystycznej, rekreacyjnej i sportowej) oraz C-ZP2 (tereny zieleni urządzonej) z elementami przybrzeżnej obsługi turystycznej o symbolu TPM: port miejski
- dz. nr 28: C-MN1 (tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej)
- dz. nr 27/2: tereny komunikacyjne C-KP (parkingi)
- dz. nr 10/2: tereny komunikacyjne KDD (ulice dojazdowe) oraz KD_{pi} (ciągi pieszo-jezdne)
- dz. nr 11/2: C-UT14 (tereny zabudowy turystycznej, rekreacyjnej i sportowej) oraz strefa terenów ekspozycyjnych
- dz. nr 32/1: tereny komunikacyjne KDD (ulice dojazdowe)
- dz. nr 30/2 i 31/2: tereny komunikacyjne KDGP/G (ulica główna ruchu przyspieszonego/ulica główna).

Przedmiotowe działki objęte są strefą ochrony konserwatorskiej i leżą w granicach otuliny parku krajobrazowego.

Działka nr 1 obręb 14 (jezioro Jeziorak) to tereny wód powierzchniowych (symbol WS). Fragment działki leży w granicach otuliny parku krajobrazowego oraz w granicach chronionego krajobrazu pojezierza iławskiego – część A.

W postępowaniu z udziałem społeczeństwa nie zgłoszono żadnych uwag i wniosków. Nie złożyła ich również żadna ze stron biorących udział w postępowaniu.

Mając powyższe na uwadze należy stwierdzić, iż przy wypełnieniu warunków określonych niniejszą decyzją, planowane przedsięwzięcie polegające na budowie portu śródlądowego w Iławie, nie będzie znacząco oddziaływać na środowisko. W tym stanie, po rozpatrzeniu całokształtu materiału dowodowego zgromadzonego w powyższej sprawie, należało orzec jak na wstępie.

Pouczenie: Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1-13 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko; złożenie wniosku powinno nastąpić w terminie 4 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Termin ten może ulec wydłużeniu o dwa lata, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stosuje się odpowiednio przepisy o wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Informacja o niniejszej decyzji podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych.

Od decyzji niniejszej służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Elblągu, za pośrednictwem Burmistrza Iławy, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.



Burmistrza
Stanowisko ds. Ochrony Środowiska
INSPEKTOR

zbuwof
mgr inż. Bogusława Bandelewska

Otrzymują:

1. Gmina Miejska Iława
14-200 Iława, ul. Niepodległości 13
2. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej
ul. Fr. Rogaczewskiego 9/19, 80-804 Gdańsk
3. Strony postępowania w drodze obwieszczenia
a) tablica ogłoszeń
b) strona internetowa Urzędu Miasta
4. a/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Iławie

Decyzja niniejsza uprawomocniła się
Stanowisko ds. Ochrony Środowiska
INSPEKTOR
dnia 07.03 2011 r. *zbuwof*
mgr inż. Bogusława Bandelewska

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Projektowany śródlądowy port zlokalizowany jest w obszarze miejskim, we wschodniej części Hławy, w bliskim sąsiedztwie centrum miasta.

Miejsce realizacji inwestycji znajduje się w południowej części jeziora Jeziorak wzdłuż zachodniego nabrzeża, między jeziorem a ulicą Sienkiewicza. Punktami ograniczającymi są:

- jezioro Jeziorak – od strony północnej i zachodniej;
- ulica Sienkiewicza biegnąca w ciągu drogi krajowej nr 16, most w ciągu ul. Sienkiewicza oddzielający jeziora Jeziorak i Mały Jeziorak – południowa i południowo-wschodnia część terenu objętego zakresem opracowania;
- zabudowa jednorodzinna i wielorodzinna willowa i pensjonatowa – zachodnia część projektowanego portu;
- ośrodek hotelowy Kormoran i plażę miejską – od strony północno-zachodniej.

Celem inwestycji jest budowa śródlądowego portu przy jeziorze Jeziorak w Hławie. Wiąże się to jednocześnie z zagospodarowaniem i uporządkowaniem przestrzeni sportowo, turystyczno – rekreacyjnej, terenów zieleni urządzonej i komunikacji przy przesmyku jezior Jeziorak i Jeziorak Mały – obszaru między Jeziorakiem a ulicą Sienkiewicza.

Teren przeznaczony pod budowę portu śródlądowego, ze względu na odmienne funkcje, podzielono na dwie strefy: część pasażerską (strefa A) i część towarową (strefa B).

W ramach przedsięwzięcia przewidziano zagospodarowanie całej przestrzeni między jeziorem Jeziorak a ul. Sienkiewicza, w południowo – zachodniej części jeziora. Projektowany port będzie obiektem obsługi komunikacji wodnej. Cała istniejąca infrastruktura zostanie przebudowana. Powstaną nowe stalowo – żelbetowe nabrzeża na terenie B i zachodnim fragmencie terenu A. Nastąpi uporządkowanie i umocnienie elementami naturalnymi linii brzegowej. W obszarze jeziora wybudowane zostaną dwa falochrony, wbite stalowe pale stałe dla posadowienia równoległego do brzegu pomostu spacerowego, trzech wyspowych stanowisk do cumowania statków, dwóch stanowisk dla odsysania ścieków i wód zęzowych z jednostek pływających oraz na stabilizacji pływających pomostów cumowniczych. Szuwar trzcinowy i roślinność wodna na terenie A w miarę możliwości pozostaną wzdłuż linii brzegowej, podobnie jak istniejące drzewa.

Projektowany port śródlądowy będzie się składał z dwóch części: pasażerskiej i towarowej.

Port pasażerski przewidziano na terenie A, przy czym w południowej części terenu stanowiska cumownicze dla statków pasażerskich żeglugi regularnej, a w północnej części terenu stanowiska cumownicze dla jednostek pasażerskich żeglugi nieregularnej przy prostopadłych do nabrzeża pomostach. Obie części będą rozdzielone poprzecznym do nabrzeża falochronem o długości ok. 50 m.

Towarową część portu zlokalizowano na terenie B. Od strony północnej osłonięta będzie falochronem o długości ok. 65 m. Przyczółek falochronu w linii nabrzeża wykonany zostanie w miejscu wejścia na wschodni odcinek pomostu wydzielającego kąpielisko wzdłuż plaży miejskiej na działce 11/2. Falochron należy skierować w kierunku wschodnim tak, aby osłonił strefę cumowania i slipowania jednostek od strony zasadniczego akwenu Jezioraka.

W razie potrzeby, aby zapewnić minimalną głębokość zbiornika wodnego 2,0 m na całej powierzchni użytkowej wodnej części portu może być wykonana zmiana ukształtowania dna jeziora.

Użytkowanie. Port będzie użytkowany całorocznie, przy czym w części pasażerskiej zgodnie z przeznaczeniem w sezonie żeglugowym od 01 czerwca do 30 września tj. przez 4 miesiące w roku. Prace konserwacyjne, prace montażowe i demontażowe wyposażenia sezonowego będą wykonywane przez okres 1 miesiąca w roku, od 16 do 31 maja i od 01 do 15 października, a w razie doraźnej potrzeby również w sezonie. Poza sezonem port w części przeznaczonej dla statków pasażerskich będzie nieczynny, natomiast w części towarowej przewiduje się funkcjonowanie także w trybie pozasezonowym, ograniczonym do funkcji magazynowej i naprawczej. Ponadto będą w niej wykonywane prace

konserwacyjne i remontowe jednostek pływających, czynna będzie również część biurowa w budynku bosmanatu.

Na terenie A:

Przewiduje się zachowanie naturalnej roślinności przybrzeżnej w jeziorze i istniejące ukształtowanie linii brzegowej, utwardzając na skarpie brzegowej pas terenu podlegający erozji, w strefie wahań lustra wody i powyżej górnego stanu lustra wody w strefie falowania stosując materiały naturalne: opalikowanie i faszynowanie brzegu. Dopuszcza się kosze z siatki stalowej nierdzewnej wypełnione kamieniami (tzw. gabiony). Na terenie A dopuszcza się stosowanie pionowo wbijanych grodzie stalowych, wierconych pali lub mikropali wyłącznie dla potrzeb wykonania falochronu i przyczółków kładek, łączących chodniki na lądzie z pasem pomostu spacerowego.

Z pomostu spacerowego mają być dostępne stanowiska cumownicze statków pasażerskich żeglugi regularnej i trapy zejściowe na pomosty cumownicze statków żeglugi nieregularnej. Pomost spacerowy i stanowiska cumownicze dla statków posadowione będą na palach stalowych, wbijanych lub wciskanych w podłoże dna jeziora, wypełnionych gruntem i zadeklowanych.

Część komunikacyjna. Przebudowie ulegnie zjazd z ul. Sienkiewicza w ul. Chodkiewicza i ulica Chodkiewicza na całym przebiegu przez teren A wraz z dostosowaniem do szerokości jezdni 5,0 m. Połączona zostanie jednocześnie z ul. Mazurską. Powstaną dwa zjazdy: do podjazdu pod budynek kapitanatu i na poziom nabrzeża części towarowej portu.

Wzdłuż ulicy Chodkiewicza na terenie A zlokalizowane będą 3 miejsca postojowe dla autobusów, równoległe do krawężnika, po wschodniej stronie ulicy. Wzdłuż wszystkich stanowisk dla autobusów na całej ich długości od strony wschodniej zapewnione zostaną przejścia chodnikiem o szerokości co najmniej 1,5 metra. Nie ulegną istniejące dojazdy do zabudowy i wjazdy na teren działek. W obrębie podjazdu pod kapitanat wybudowana będzie jezdnia o szer. 5,0 m i 40 miejsc postojowych dla samochodów osobowych, w tym dwa dla osób niepełnosprawnych.

Pomosty pływające do cumowania. Powstaną trzy oblicowane drewnem pomosty pływające o szerokości 3,0 m i wysokości wolnej burty ok. 50 cm, złożone z kilku sekcji. Wejście na pomosty z pomostu spacerowego za pomocą oporęczowanego trapu o długości nie większej 7 m. Odsunięty o długość trapu od linii pomostu prostopadły pomost cumowniczy znajdować się będzie w strefie, w której dno jeziora będzie na głębokości co najmniej 2,0 m.

W pomoście zlokalizuje się punkty czerpania wody i instalacja oświetleniowa. Każdy pomost dostępny dwustronnie posiadać będzie 4 stanowiska do cumowania, pomost przylegający długim bokiem do falochronu - 2 stanowiska.

Pomost spacerowy. Pomost stały prowadzony wzdłuż linii brzegowej w odległości kilku metrów od brzegu, posadowiony na palach stalowych wbijanych lub wierconych, wypełnionych gruntem i zadeklowanych. Konstrukcja nośna pomostu drewniana z łącznikami stalowymi ocynkowanymi. Pokład pomostu na rzędnej 100,20 m n.p.m. Szerokość pomostu 3,0 m. Z konstrukcji i pokładu pomostu wysunięte poszerzenia do 6,0 m o długości 6 m jako stanowiska cumownicze dla statków pasażerskich i poszerzone do 5,0 m na długości 6,0 m jako stanowisko do odsysania nieczystości. Cumowanie statków do pali cumowniczych stalowych niezależnych od konstrukcji pomostu i jego poszerzeń. Wszystkie burty pomostu i stanowisk wysuniętych ograniczone balustradami o wysokości 1,1 m nad poziom pokładu. W balustradach stanowisk cumowniczych należy zrealizować furtki i barierki umożliwiające rozdzielanie ruchu osób wsiadających i wysiadających. Furtki i barierki powinny być zaprojektowane i wykonane ze stali nierdzewnej. Konstrukcja balustrad powinna uniemożliwiać samodzielne wspinanie się po nich dzieci od strony pokładu pomostu. Wszystkie elementy drewniane konstrukcji i balustrad z drewna sortowanego impregnowanego ciśnieniowo lub z drewna klejonego zabezpieczonego powierzchniowo. Stanowiska cumownicze dla statków przewiduje się zadaszone w całości membranami dachowymi półprzeziernymi o trwałości co najmniej 20 letniej.

Kładki. Odcinki łączące pomost spacerowy z przyczółkami na lądzie o szerokości nie mniejszej niż 2,25 m w świetle balustrad. Konstrukcja stalowa ocynkowana ogniowo i drewniana lub w całości drewniana z łącznikami ze stali ocynkowanej ogniowo. Drewno konstrukcyjne sortowane lite, impregnowane ciśnieniowo lub klejone zabezpieczone powierzchniowo. Wymagania dla balustrad jak dla balustrad pomostu spacerowego. Pokrycie pokładu z desek drewnianych, struganych i rowkowanych.

Falochron. Falochron i jego przyczółek w strefie linii brzegowej należy zrealizować w technologii wbijanych grodzie, wbijanych lub wierconych pali lub mikropali połączonych żelbetową platformą oczepową. Rzędna korony falochronu 100,80 m n.p.m. Falochron należy ukształtować jako moło spacerowe o szerokości nie mniejszej niż 2,5 m w świetle balustrad i wyposażać w balustrady takie jak

pomost spacerowy. Na zakończeniu falochronu zaprojektowano akcent pionowy o wysokości ok. 7 m, stanowiący źródło światła i charakterystyczny punkt obserwacyjny.

Na terenie B:

Falochron i jego przyczółek w strefie linii brzegowej zrealizowany zostanie w technologii wbijanych grodziec, wbijanych lub wierconych pali lub mikropali połączonych żelbetową platformą oczepową. Stanowił będzie jednocześnie moło spacerowe o szer. co najmniej 2,5 m w świetle balustrad. Na zakończeniu falochronu akcent pionowy o wysokości ok. 7 m, stanowiący źródło światła.

Wzdłuż nowego nabrzeża na terenie B, na jeziorze przewidziano kontynuację pomostu spacerowego (jak w części A).

W dalszym odcinku w linii umocnionego brzegu zakotwiczone zostaną trapy zejściowe na pomosty cumownicze dla statków, wykonane w technologii pomostów pływających. W konstrukcji nabrzeża należy wykonać bazy fundamentowe dla 4 żurawi portowych.

W strefie skrzyżowania z torem slipu zaprojektowano most zwodzony – poprzez podnoszenie, przesunięcie lub inne przemieszczenie części pomostu krzyżującej się z pasem slipu.

Pomosty pływające do cumowania. Zaprojektowano trzy oblicowane drewnem pomosty pływające o szerokości 3,0 m i wysokości wolnej burty ok. 50 cm, złożone z kilku sekcji. Wejście na pomost z przyczółka na linii brzegowej za pomocą oporęczowanego trapu o długości nie większej 7 m.

Pomosty będą uzbrojone w sąsiadujące z nimi pale cumownicze, punkty czerpania wody i energii elektrycznej i oświetlone. Połączenie z zewnętrzną instalacją wodociagową i zasilaniem elektrycznym zaprojektowano na ścianie przyczółka, pod trapez wejściowym. Pomosty powinny mieć po 6 stanowisk do cumowania.

Slip. Pochylnię do slipowania jednostek na terenie portu projektuje się w rejonie istniejącego slipu od strony północnej. Projektowany slip składać się będzie z jednego prostego odcinka zbudowanego z pochylni żelbetowej i płyty poziomej żelbetowej o szerokości ok. 550 cm. Wyjazd na przyczółek na linii brzegowej. Slip będzie służył do wodowania i wyciągania na ląd jednostek pływających na podwoziach jezdnych (przemieszczających się prostoliniowo na kołach). Slip nie będzie uzbrojony w żadne instalacje.

Komunikacja. Dojazd na teren portu zapewniony zostanie poprzez ul. Chodkiewicza (również dla pojazdów z przyczepami z jednostkami pływającymi). Obsługiwać będzie samochody osobowe i dostawcze, techniczne i eksploatacyjne, w tym odbierające odpady. Na parkingach na terenie portu zaprojektowano 20 miejsc postojowych, w tym jedno dla osób niepełnosprawnych. Nawierzchnie dróg i miejsc postojowych szczelne betonowe, na podbudowie betonowej i warstwie odcinającej z pospółki wielofrakcyjnej, okrawężnikowane.

Na chodnikach przewidziano nawierzchnię z granitowej kostki brukowej na podsypce piaskowej wielofrakcyjnej i podbudowie z kruszywa, z obrzeżami granitowymi.

Mała architektura. W zagospodarowywanym terenie rozlokowane zostaną ławki i kosze na śmieci. Łącznie przewidziano siedziska dla ok. 140 osób i 35 pojedynczych koszy na śmieci o pojemności 60 dm³. Wygląd koszy i ławek będzie zharmonizowany z wyglądem pomostów, kładek, trapów, balustrad i budynków. Ze względów użytkowych i estetycznych dopuszcza się żelbetowe murki oporowe oraz żeliwne osłony wokół drzew pozostawionych w obrębie nawierzchni dla ruchu pieszego.

Zieleń. Zagospodarowanie terenu zaprojektowano w taki sposób, by ograniczyć do niezbędnego minimum wycięcie zieleni wysokiej – drzew i krzewów. Aby skompensować projektowaną wycinę, na terenie objętym programem na etapie opracowywania projektu budowlanego zaprojektowane zostaną nasadzenia drzew i krzewów z uwzględnieniem w maksymalnym stopniu adaptacji drzew i krzewów istniejących.

W ramach projektu przewiduje się:

- usunięcie drzew i krzewów w złym stanie zdrowotnym
- usunięcie drzew iglastych obcych siedliskowo
- w wyjątkowych sytuacjach, za zgodą Zamawiającego i w uzgodnieniu z właściwym organem administracji usunięcie pojedynczych drzew z powodu kolizji z inwestycją
- usunięcie zespołu drzew samosiewnych na działkach nr 27/2 i 28 w zakresie w jakim będą kolidowały z projektowanym zagospodarowaniem terenu.

Ze względu na charakter terenu, w którym usytuowano inwestycję należy zadbać by przyjęte rozwiązania wkomponowały obiekt w istniejący układ zieleni, zapewniając jednocześnie przez nasadzenia zieleni

wysokiej i średniej izolację od oddziaływań akustycznych źródła liniowego i częściowe przesłonięcie widokowe obiektów kubaturowych od strony otwartej przestrzeni łukowej.

Infrastruktura techniczna

Zasilanie elektryczne. Przewiduje się zasilenie budynków i obiektów zgodnie z warunkami przyłączenia. Wewnętrzne linie zasilające, odrębnie dla poszczególnych budynków i oświetlenia terenu pomostów cumowniczych.

Ochronę przed prądem przetężeniowym zgodnie z PN-91/E-05009/43. Zasilanie pomostów cumowniczych poprzez odrębne linie z rozdzielni głównych liniami kablowymi tablice złączowe umieszczone na nabrzeżu. Z tablic linią demontowalną w wykonaniu wodoszczelnym należy zasilić punkty poboru energii i oświetlenia pomostów cumowniczych; przebieg zasilania w obrębie pomostów w kanale kablowym pod powierzchnią oblicowania.

Oświetlenie. Stworzony zostanie spójny system oświetlenia portu (pomoście spacerowym i nabrzeżu, nadbrzeżnym ciągu pieszym, na parkingach i dojazdach, na ulicy Chodkiewicza) i ulicy Chodkiewicza, zapewniający swobodne korzystanie z pomostów i stanowisk cumowniczych również w godzinach nocnych.

Wymagany poziom natężenia oświetlenia zapewniony zostanie wg PN-EN 12464-2 z lutego 2008 – dla elementów zabudowy portowej.

Przyłącza wodociągowe. Zaopatrzenie w wodę poprzez przyłącze z zewnętrznej sieci wodociągowej, zgodnie z warunkami technicznymi wydanymi przez Zakład Wodociągów i Kanalizacji w Iławie.

Zewnętrzne instalacje dla pomostów cumowniczych przewidziano jako stałe podziemną do punktów złączowych a stamtąd szybkozłączką umożliwiającą podłączenie i odłączenie przewodu zasilającego biegnącego w pomoście w kanale technicznym.

Instalacje hydrantowe należy zaprojektować i wykonać w zakresie wymaganym obowiązującymi przepisami.

Przyłącza kanalizacji sanitarnej. Usuwanie ścieków bytowo-gospodarczych z portu poprzez przyłącza kanalizacji sanitarnej zgodnie z warunkami technicznymi wydanymi przez Zakład Wodociągów i Kanalizacji w Iławie.

Ponadto przewiduje się odprowadzanie ścieków sanitarnych i wód zęzowych z łodzi cumujących przy pomostach przy wykorzystaniu stacji podciśnieniowych w budynkach bosmanatu i kapitanatu. Każda składająca się z układu 2 pomp próżniowych, zbiornika podciśnieniowego, oraz układu 2 pomp tłoczących odprowadzających ścieki do studzienki grawitacyjnej przyłącza kanalizacyjnego.

Elementem umożliwiającym odbiór ścieków z jednostek pływających i toalet chemicznych powinny być zlokalizowane w każdym z budynków 2 panele ewakuacyjne – stojaki z rozwijanym z bębna węzłem ssawnym o długości zapewniającej odprowadzenie ścieków sanitarnych i wody zęzowej bezpośrednio z pokładów wszystkich zacumowanych na stanowiskach przy projektowanych pomostach statków. Panel ewakuacyjny na potrzeby ścieków sanitarnych będzie podłączony bezpośrednio do instalacji podciśnieniowej a panel ewakuacyjny na potrzeby wody zęzowej przyłączony zostanie pośrednio poprzez separator i studzienkę podciśnieniową. Pomieszczenie stacji podciśnieniowej musi być wentylowane grawitacyjnie. Wywiewkę kanalizacyjną należy wyprowadzić ponad dach budynku w jego najwyższej położonej części.

Należy przyjąć, że w ciągu doby z odprowadzenia ścieków będzie korzystało 75% jednostek pływających obsługiwanych w ciągu doby w porcie. Przeciętnie z jednej jednostki odprowadzać się będzie 60l ścieków.

Odprowadzenie wód opadowych. Odprowadzane wody opadowe z powierzchni dachów budynków i z chodników pieszych bezpośrednio na tereny zielone w takiej części, w jakiej jest to możliwe przy wzięciu pod uwagę jego możliwości chłonnych. Wody opadowe z dachów i chodników oraz wody opadowe z utwardzonych powierzchni dla ruchu samochodowego oraz parkingów należy odprowadzić do jeziora z zastosowaniem do wód zanieczyszczonych podczyszczania. Należy zapewnić oczyszczanie w separatorach koalescencyjnych substancji ropopochodnych ze zintegrowanym odszlamiaczem wszystkich wód opadowych i roztopowych z nawierzchni, na które możliwy jest nawet sporadycznie wjazd pojazdów mechanicznych.

Konstrukcja ścianki stalowej umocnienia brzegu.

Na odcinku nabrzeża oraz na przyczółkach kładek ścianki szczelne stalowe zwieńczone oczepem żelbetowym. Ścianki mają zabezpieczyć grunt przed osuwaniem się w kierunku jeziora. Ścianki szczelne należy zaprojektować z grodzic stalowych gorącowałcowanych. Na koronie ścianek zaprojektować oczepy żelbetowe, monolityczne.

Murki oporowe i schody zewnętrzne terenowe powinny być zaprojektowane i wykonane w zakresie wynikającym z potrzeb zapewnienia trwałej, niezmiennej rzeźby terenu i zgodnym z niniejszym programem powiązań komunikacyjnych.

Murki oporowe zewnętrzne powinny być zaprojektowane i wykonane jako żelbetowe, monolityczne. Schody zewnętrzne żelbetowe, monolityczne typu płytowego.


Instalacje zimnej wody dla pomostów cumowniczych. Zasilenie punktów poboru wody należy zaprojektować i zrealizować na pomoście przewodem poprowadzonym pod powierzchnią terenu i doprowadzonym do złącza, które umożliwi podłączenie przewodu elastycznego prowadzonego pod pomostem i doprowadzającego wodę do poszczególnych punktów poboru wody na pomoście.

W budynkach na wyjściu przewodów w kierunku pomostów należy zaprojektować i zlokalizować zestawy wodomierzowe z wodomierzem. Przewód pod trapem należy zakończyć zaworem oraz szybkozłączką do podłączenia przewodu elastycznego.

Przejścia przez elementy konstrukcyjne należy zaprojektować i zrealizować w tulejach osłonowych. Przewód prowadzić w rurze osłonowej.

Zasilanie w ciepło. Należy zrealizować przyłącza do miejskiej sieci ciepłej w zakresie ustalonym w warunkach przyłączeniowych. Dostawę ciepła należy zaprojektować i zrealizować do budynków bosmanatu, kapitanatu i hangaru jednokondygnacyjnego.

Należy zaprojektować i zrealizować baterię ogniw solarnych na dachu hangaru dwukondygnacyjnego dobraną tak, by przy korzystnych warunkach atmosferycznych zapewniała w 80% pokrycie zapotrzebowania obliczeniowego ciepłej wody dla budynku bosmanatu. Należy zaprojektować i zrealizować odpowiedni układ przesyłu.


mgr inż. **Burmistrza**
Stanowisko ds. Ochrony Środowiska
INSPEKTOR
3401
mgr inż. **Bogusława Bandelewska**

**ŁAWA**

Biuletyn informacji Publicznej



bip biuletyn informacji publicznej

www.bip.gov.pl

Strona główna

Mapa serwisu

Elektroniczna Skrzynka Podawcza

BIP archiwalny

Wyszukiwarka przedsiębiorstw

szukaj w biuletynie

szukaj



wyszukiwanie zaawansowane

MENU PRZEDMIOTOWE

- + Tablica ogłoszeń
 - + Obwieszczenia
 - + Ogłoszenia burmistrza
 - + Komunikaty Burmistrza
 - + Inne ogłoszenia
- + Burmistrz Miasta
- + Urząd Miasta
- + Konsultacje społeczne
- + Budżet, finanse
 - + Inne ulgi w spłacie należności pieniężnych
- + Stawki podatków, ulgi w podatkach i opłatach
- + Rada Miejska w Ławie
- + Uchwały Rady
- + Zarządzenia Burmistrza
- + Nabór na wolne stanowiska
 - + Baza Dzienników Ustaw i Monitora Polskiego
- + Wybory
- + Narodowy Spis Powszechny 2011
- + Zamówienia Publiczne
- + Mienie komunalne
- + Ochrona środowiska
 - + Publicznie dostępny wykaz danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie
- + Zagospodarowanie przestrzenne miasta
- + Oświadczenia majątkowe
- + Kontrole i audyt wewnętrzny
- + Programy strategiczne Miasta Ławy
- + Procedura załatwiania spraw
- + Druki i wzory druków
- + Miejskie jednostki organizacyjne

MENU TECHNICZNE

- + Wyszukiwarka
- + Statystyki
- + Redakcja biuletynu
- + Rejestr zmian

Jesteś w dziale: Strona główna / Tablica ogłoszeń / Obwieszczenia

» Obwieszczenia

1 2

Aktualne Archiwum

1 2

Data wprowadzenia: 2011-02-03 11:19:41

Burmistrz Miasta Ławy podaje do publicznej wiadomości informację o wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia: „Budowa stacji przeladunkowej w Ławie, dz. Nr 30/12, 30/14, 34/1, obrob 8”

Data wprowadzenia: 2011-01-17 15:10:11

Burmistrz Miasta Ławy zawiadamia, że w dniu 17 stycznia 2011 roku zostało zakończone postępowanie administracyjne w sprawie wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia pod nazwą: "Budowa portu śródlądowego w Ławie, ul. Chodkiewicza"

Data wprowadzenia: 2011-01-03 11:30:34

Burmistrz Miasta Ławy zawiadamia, że przystapiono do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w związku z wnioskiem Zakładu Unieszkodliwiania Odpadów Komunalnych RUDNO Sp. z o.o., ul. Stepowskiego 10, 14-100 Ostróda o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia p.n. „Budowa stacji przeladunkowej w Ławie przy ul. Komunalnej”.

Data wprowadzenia: 2010-12-14 11:41:41

Burmistrz Miasta Ławy zawiadamia, że przystapiono do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w związku z wnioskiem Gminy Miejskiej Ława o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia p.n. „Budowa portu śródlądowego w Ławie przy ul. Chodkiewicza”.

Data wprowadzenia: 2010-12-13 13:30:54

Burmistrz Miasta Ławy informuje, że w dniu 13 grudnia 2010 roku wydał wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na modernizacji ulicy Barlickiego w Ławie.

Data wprowadzenia: 2010-11-12 11:18:05

Burmistrz Miasta Ławy zawiadamia, że: - w dniu 10 listopada 2010 roku zostało wydane: 1. postanowienie o braku obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na modernizacji ul. Barlickiego w Ławie; 2. w dniu 10 listopada 2010 roku zostało zakończone postępowanie administracyjne w sprawie wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia pod nazwą: „Modernizacja ul. Barlickiego w Ławie”

Data wprowadzenia: 2010-11-05 14:57:15

Postanowienie o zawieszeniu postępowania w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia p.n. „Budowa portu śródlądowego w Ławie” do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Data wprowadzenia: 2010-11-03 15:04:19

Obwieszczenie o wydaniu postanowienia o obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na budowie portu śródlądowego w Ławie

Data wprowadzenia: 2010-10-18 17:20:06

Obwieszczenie o wszczęciu postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie portu śródlądowego w Ławie przy ul. Chodkiewicza.