

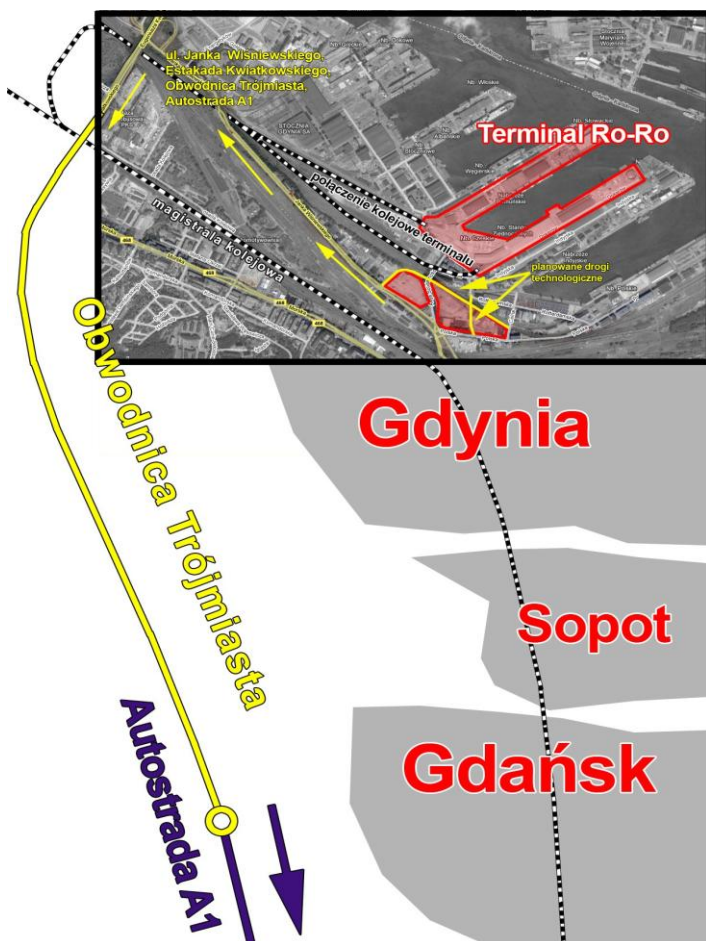
# 1. STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

## Przedmiot i cel opracowania

Przedmiotem niniejszego raportu o oddziaływaniu na środowisko jest inwestycja Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. (ZMPG S.A.), polegająca na rozbudowie infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym w Porcie Gdynia. Raport o oddziaływaniu na środowisko jest elementem procedury, w wyniku której uzyskuje

się decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Przy przeprowadzeniu oceny wpływu na środowisko wykorzystano obowiązujące przepisy prawa, materiały archiwalne, wykonane opracowania branżowe, literaturę przedmiotu i doświadczenie autorów, stosowano także porównania przez analogię z podobnymi przypadkami - to znaczy odnoszenie się do przedsięwzięć, które zostały już zrealizowane, a które są podobne pod względem wielkości i charakteru oddziaływań oraz uwarunkowań środowiskowych. Przeanalizowano obecny stan środowiska oraz dostępną dokumentację, pozwolenia i decyzje administracyjne. Na bazie wyżej wymienionej dokumentacji określono zakres przewidywanego oddziaływania na środowisko. Analiza w zakresie rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń aerosanitarnych i akustycznych wykonana została zgodnie



z obowiązującą metodyką. Ocenę wpływu planowanego przedsięwzięcia wykonano z uwzględnieniem zaleceń podręcznika Komisji Europejskiej pt. „Ocena planów i przedsięwzięć znacząco oddziałujących na obszary Natura 2000. Wytyczne metodyczne dotyczące przepisów Artykułu 6(3) i (4) Dyrektywy Siedliskowej 92/43/EWG” (Komisja Europejska DG Środowisko, listopad 2001 r.).

## Podstawy prawne

Analizę i ocenę planowanej inwestycji polegającej na rozbudowie infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym w Porcie Gdynia odniesiono do obowiązującego stanu prawa. Uwzględniono zapisy konwencji międzynarodowych, prawa unijnego i krajowego odnoszące się do ocen oddziaływania na środowisko, ochrony poszczególnych komponentów środowiska, zwłaszcza w zakresie ochrony wód, hałasu, powietrza oraz środowiska przyrodniczego i kulturowego.

Zgodnie z ustawą z dnia 03 października 2008 r. 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) oraz rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 09 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań

**związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz.U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.), planowane przedsięwzięcie należy uznać za **zawsze znacząco oddziaływujące na środowisko**, dla którego raport o oddziaływaniu na środowisko jest wymagany.**

Planowane przedsięwzięcie nie jest związane z użyciem instalacji objętej obowiązkiem uzyskania pozwolenia zintegrowanego, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 26 lipca 2002 r. **w sprawie rodzajów instalacji mogących powodować znaczne zanieczyszczenie poszczególnych elementów przyrodniczych albo środowiska jako całości (Dz.U. Nr 122, poz. 1055).**

Realizacja planowanej inwestycji na terenie gdyńskiego portu jest zgodna z zapisami szeregu dokumentów obowiązujących na szczeblu krajowym, regionalnym oraz lokalnym. Rozwój Portu Gdynia traktowany jest jako ważny element podstawowego układu komunikacyjnego Gdyni, oraz Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego położonego na terenie międzynarodowych korytarzy transportowych. Najważniejsze ze wspomnianych wyżej dokumentów to: „Strategia Rozwoju Kraju na lata 2007-2015”, Program Operacyjny „Infrastruktura i Środowisko” na lata 2007-2013, „Strategia rozwoju województwa pomorskiego 2020 i in. (wymienione w dalszej części raportu).

### **Lokalizacja i opis projektowanej inwestycji**

Rozbudowany Terminal Ro-Ro będzie zajmował obszar, będący zapleczem terenowym Basenu V, stanowiącego wewnętrzne wody Portu Gdynia, i będzie obejmował nabrzeża: Rumuńskie, Czechosłowackie, Stanów Zjednoczonych i Jugosłowiańskie oraz częściowo Norweskie i Węgierskie.

Uruchomiony w 2001 roku Terminal Ro-Ro, jako część terminalu drobnicowego, jest jedynym w Polsce dedykowanym terminalem ro-ro<sup>1</sup>, przygotowanym do obsługi wszystkich subtechnologii ro-ro. Do tego czasu, obsługa ładunków ro-ro odbywała się w BCT – Bałtyckim Terminalu Kontenerowym Gdynia, gdzie ładunki te były traktowane jako dodatkowy do kontenerów ciąg ładunkowy. Zgodnie z opiniami klientów ro-ro, dalsza kontynuacja realizacji przeładunków w dwóch technologiach na BCT spowodowałyby ucieczkę tych ładunków do innych portów, głównie zagranicznych.

Oddanie do eksploatacji przygotowanego pod potrzeby klientów, dedykowanego terminalu ro-ro w Basenie V pozwoliło na wypracowanie wystarczającej przewagi konkurencyjnej, aby nie dość że zatrzymać posiadanych kontrahentów, to jeszcze móc skutecznie rekrutować nowych armatorów i gestorów ładunków. Dlatego niezbędna jest rozbudowa potencjału przeładunkowego.

Obecną zabudowę terenu stanowią głównie place, nawierzchnie drogowe, magazyny i wiaty oraz 3 rampy (pochylnie) dla statków ro-ro: jedna przy Nabrzeżu Rumuńskim i dwie przy Nabrzeżu Stanów Zjednoczonych.

Głównymi przeładunkami na terenie Terminalu jest drobnica: wyroby stalowe, papier, artykuły spożywcze, kontenery, maszyny i urządzenia, dostawy inwestycyjne, pojazdy, nawozy sztuczne w opakowaniach, drewno i płyty drewnopochodne itp. Przeładunki naczep w Terminalu Ro-Ro gwałtownie wzrosły w latach 2006-2007 (o ok. 40-60% zależnie od struktury ładunkowej) w stosunku do lat poprzednich, a w kolejnych latach prognozowany jest stabilny wzrost na poziomie 15% rocznie. Terminal Ro-Ro jest częścią Korytarza VI sieci TEN-T, którego rozwój jest jednym z priorytetów zarówno w opracowaniach

---

<sup>1</sup> *Roll On / Roll Off*; w języku polskim czasem określane jako "rorowce" – typ statku towarowego, pasażersko-towarowego lub barki przystosowanego do przewożenia ładunków tocznych i pojazdów (samochodów osobowych, ciężarówek lub wagonów kolejowych).

strategicznych Polski, jak i Unii Europejskiej. Inwestycja ta wiąże się bezpośrednio zarówno z programem autostrad morskich, jak i żeglugi bliskiego zasięgu.

W związku z powyższym przygotowując zestaw projektów, które mogłyby być dofinansowane ze środków pomocowych Unii Europejskiej, ZMPG S.A. zdecydował o przygotowaniu kompleksowego projektu rozwoju Terminalu Ro-Ro w fazie docelowej. Projekt przewiduje prowadzenie prac budowlanych w latach 2009÷2011. Powodem przyspieszenia realizacji całego projektu jest fakt pilnej potrzeby wykonania zadań, przewidywanych do realizacji w latach 2009÷2010. Są to następujące zadania:

- modernizacja ulicy Rumuńskiej, układu torowego i placów manewrowych;
- budowa drogi technologicznej łączącej plac XXVI (parking przedportowy) z ulicami Rotterdamską i Janka Wiśniewskiego (ulice łączące Terminal z drogami krajowymi).

Drugim ważnym argumentem za przyspieszeniem prac projektowych jest właśnie wejście w 2006 roku nowego armatora i zmiana struktury przeładunków (gwałtowny wzrost przewozów naczep), co powoduje zmiany priorytetów zgłaszanych przez Terminal i armatorów (w tym typów i parametrów statków). Dlatego też m.in. zaistniała potrzeba powiększenia placów postojowo-manewrowych dla naczep (plac XXVI).

W zakresie projektu unijnego zawarte są, oprócz dwóch ww. zadań, następujące elementy: modernizacje placów (XIX, XXV), wyburzanie magazynów (20, R, bunkier) i budowa w ich miejsce nowych placów, przebudowa i modernizacja istniejących magazynów, budowa kolejnej rampy ro-ro przy Nabrzeżu Rumuńskim wraz z modernizacją linii cumowniczej, przebudowa torów kolejowych w II strefie Nabrzeże Stanów Zjednoczonych wraz z zadaszonym stanowiskiem obsługi wagonów.

Inwestycja podzielona jest na 3 Fazy, których opis przedstawiono poniżej.

**Faza I** – komunikacja w II strefie Nabrzeża Rumuńskiego (modernizacja ul. Rumuńskiej, placów XX, XXII, XXIII, torów II strefy Nabrzeża Rumuńskiego, wyburzenie magazynu nr 20, budowa placu po wyburzonym magazynie 20, w tym infrastruktury (sieci ciepłowniczej, elektroenergetycznej, wodno-kanalizacyjnej i teletechnicznej);

**Faza II** – przebudowa wjazdu na plac XXVI od ul. Wiśniewskiego oraz modernizacja nawierzchni placu XXVI (budowa drogi technologicznej, wyburzenie budynku ZDK, likwidacja kortów, modernizacja nawierzchni placu, przebudowa placu przy ul. Polskiej 30, w tym infrastruktury (sieci ciepłowniczej, elektroenergetycznej, wodno-kanalizacyjnej i teletechnicznej);

**Faza III** – rozbudowa Terminalu Ro-Ro tj. budowa rampy do obsługi ładunków ro-ro, przebudowa nawierzchni drogowo-kolejowej w I strefie Nabrzeża Rumuńskiego, modernizacja nawierzchni placu XXV, wyburzenie magazynu R, budowa placu po wyburzonym magazynie R, przebudowa układu kolejowego, modernizacja nawierzchni placu XIX, budowa stanowiska przeładunkowego wagon-magazyn wraz z zadaniem i wykonaniem nawierzchni w tym infrastruktury (sieci ciepłowniczej, elektroenergetycznej, wodno-kanalizacyjnej i teletechnicznej).

### **Charakterystyka i ocena stanu środowiska**

Port Gdynia znajduje się w obrębie ujściowego odcinka Pradoliny Chyłońskiej, będącej południowym ramieniem Pradoliny Kaszubskiej. Pradolina Chyłońska ograniczona jest od północy Kępą Oksywską, a od południa wysoczyzną Pojezierza Kaszubskiego i częściowo Kępą Redłowską. Jest to teren płaski, a rzedne terenu kształtują się w granicy 3÷5 m npm (przy Nabrzeżu Indyjskim ok. 2,5 m npm). Ww. teren położony jest w bezpośrednim sąsiedztwie Zatoki Gdańskiej.

Omawiany teren znajduje się w południowo-wschodniej części czwartorzędowego, pradolinowego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 110 (Pradolina Kaszuby) typu

porowego. Brak naturalnej izolacji warstwy wodonośnej stwarza zagrożenie przedostania się zanieczyszczeń wraz z wodami opadowymi. Lokalizacja Portu na terenie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 110, przy bardzo podatnym na zanieczyszczenia z powierzchni terenu czwartorzędowym poziomie wodonośnym, warunkuje zastrzonymi wymaganiami ochrony wód podziemnych przed zanieczyszczeniami pochodzącymi z procesów technologicznych (np. przeładunku i magazynowania drobnicy).

Bezpośrednio z terenami portowymi graniczy obszar specjalnej ochrony ptaków „**Zatoka Pucka**” (PLB220005), należąca do Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Obszar ma znaczenie jako ostoja ptasia o randze europejskiej. Działalność portowa nie została zdefiniowana dla niego jako zagrożenie.

W odległości ok. 5 km na północ od terenów portowych znajduje się Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „**Zatoka Pucka i Półwysep Helski**” (PLH220032), który obejmuje Półwysep Helski i Zatokę Pucką Wewnętrzną oraz fragment Wybrzeża od Władysławowa do Mechelinek (Kępy Oksywskiej). Działalność portowa nie została zdefiniowana dla niego jako zagrożenie.

Poza okresem lęgowym na terenie Poru Gdynia nie stwierdzono znaczących koncentracji ptaków. Jedynie na falochronach zewnętrznych regularnie obserwuje się skupiska noclegowiskowe i odpoczynkowe mew i kormoranów, a w okresie migracji także rybitw. Tor żeglugowy prowadzący do portu przecina obszar NATURA 2000 „**Zatoka Pucka**”, ustanowiony przede wszystkim dla ochrony miejsc żerowania i odpoczynku ptaków wodnych w okresie wędrówek i zimowania. Wyrywkowe obserwacje pozwalają na sformułowanie przypuszczenia, że migracja ta na terenie Portu Gdynia nie jest intensywna i nie stanowi on miejsca koncentracji ptaków przelotnych. Jedną z przyczyn może być mała liczba obszarów zielonych, które mogłyby przyciągać ptaki. Na terenie omawianej inwestycji brak jest obiektów zabytkowych i kulturowych prawnie chronionych.

### **Określenie oddziaływań bezpośrednich, pośrednich, krótkotrwałych, odwracalnych i nieodwracalnych na poszczególne elementy środowiska oraz zdrowie ludzi**

#### **Oddziaływania przedsięwzięcia w fazie budowy**

W związku z wykonywaniem inwestycji niezbędne jest przygotowanie placu budowy oraz zaplecza tejże budowy. Inwestycję rozpoczyna się od rozbiórki elementów istniejących, nie wykorzystywanych w dalszych etapach realizacji robót rozbiórkowych. Działania powyższe wraz z fazą realizacji inwestycji generują odpady, które muszą być usunięte z rejonu inwestycji, posegregowane i właściwie dla określonych grup i rodzajów składowane oraz utylizowane. Odpady zawierające azbest oraz pozostałe odpady niebezpieczne, które mogą powstać w trakcie realizacji inwestycji, wymagają szczególnej ostrożności w czasie składowania, przewożenia oraz w procesie utylizacji. Do rozbiórki obiektów zawierających elementy azbestowe należy zatrudnić firmę posiadającą odpowiedni sprzęt i uprawnienia. Zużyte elementy azbestowe, odpowiednio opakowane, wywozi uprawniona do tego firma, na specjalne składowisko odpadów.

Realizacja inwestycji wymusza konieczność likwidacji kolidujących z nowym układem drogowym istniejących budynków, ogrodzeń oraz innych elementów znajdujących się w zakresie opracowania inwestycji. Zostaną one rozebrane metodami tradycyjnymi.

W oparciu o kubaturę budynków przeznaczonych do wyburzenia na terenie inwestycji oszacowano w przybliżeniu ilość gruzu budowlanego (kod odpadu 17 01 07), który może powstać w wyniku rozbiórek – przyjęto, że z obiektu kubaturowego 20% materiału stanowi gruz, zaś masa jego 1 m<sup>3</sup> wynosi 1.800 kg.

Zestawienie szacunkowej ilości gruzu powstałego z obiektów kubaturowych przeznaczonych do rozbiórki na terenie planowanej inwestycji Terminalu Ro–Ro wraz z infrastrukturą przedstawia poniższa tabela.

Obiekt do wyburzenia	Kubatura obiektu [m <sup>3</sup> ]	Szacunkowa ilość gruzu [Mg]
Budynek warsztatu	940,00	338,4
Budynek hurtowni	2.172,77	782,2
Budynek magazynowy + administracyjno–socjalny	51.277,02	18.459,7
Garaże blaszane	69,32	25,0
Dom Kultury	9.054,00	3.259,4
Stróżówka	30,89	11,1
Barak	201,85	72,7
Przepompownia	102,14	36,8
Posterunek kolejowy P–14	65,73	23,7
<b>łącznie</b>	<b>63.913,72</b>	<b>23.009,0 Mg</b>

Ponadto można stwierdzić, że szacunkowo z:

- 1 m<sup>2</sup> remontowanej drogi powstanie około 1 Mg odpadów z remontów i przebudowy dróg;
- 1 mb toru kolejowego powstanie około 3,6 Mg odpadów drewna z podkładów kolejowych;
- 1 mb torowiska kolejowego powstanie około 0,04 Mg odpadów stalowych;
- 1 mb torowiska kolejowego powstanie około 2 Mg odpadów tłuczni torowego.

Część gruzu betonowego z rozbiórek można wykorzystać na miejscu, do podbudowy placów, poprzez jego pokruszenie w kruszarce, frakcjonowanie i zmieszanie np. z pospółką. Działanie takie stanowić będzie odzysk R14 (inne działania polegające na wykorzystaniu odpadów w całości lub części) i wymagać będzie uzyskania pozwolenia, zgodnie z ustawą o odpadach.

Zanieczyszczenia emitowane do atmosfery, powstałe w trakcie prac budowlanych to głównie: gazy spalinowe i spawalnicze, pył z wyburzeń, rozpuszczalniki z farb i emisja węglowodorów, fenoli i związków siarki w trakcie układania nawierzchni asfaltowej. Charakter tych emisji będzie niezorganizowany - większość prac budowlanych lub rozbiórkowych dokonywana w otwartym terenie. Czas działania - ograniczony. Oddziaływanie emisji zanieczyszczeń z wymienionych prac będzie, w związku z usytuowaniem obszaru planowanych prac, istotne dla stanu środowiska jedynie w skali lokalnej. Zanieczyszczenia powietrza powstające w trakcie prac rozbiórkowych i budowlanych nie wpłyną w istotny sposób i nie pogorszą trwale stanu aerosanitarne rejonu.

W fazie budowy emisja hałasu z terenu inwestycji związana będzie z wykonywaniem robót rozbiórkowych istniejącego zagospodarowania i prac ziemnych. Źródłem hałasu będą głównie maszyny i urządzenia budowlane takie jak: koparki, spychacze, kompresory, transport ciężarowy itp. Oddziaływania te zgodnie z obowiązującymi przepisami nie podlegają normowaniu. Ich przestrzenny zasięg można określić na około 100 m od zgrupowania pracujących maszyn drogowych i sprzętu budowlanego, a emitowany hałas do środowiska będzie częściowo ekranowany przez istniejące budynki. Biorąc pod uwagę ograniczony czas pracy urządzeń oraz zastosowanie nowoczesnych technologii budowy można stwierdzić, że uciążliwość akustyczna występująca w fazie rozbiórki i budowy nie będzie dokuczliwa dla mieszkańców najbliższej położonych budynków mieszkalnych. Czas tych niedogodności będzie ograniczony i przejściowy (dopuszcza się prace hałaśliwe wykonywać w godzinach 6<sup>00</sup>÷22<sup>00</sup>). W trakcie realizacji prac budowlanych należy chronić istniejące i przeznaczone do pozostawienia drzewa i krzewy. Przed przystąpieniem do wykonywania robót technologicznych pnie drzew należy obłożyć deskami, jako osłony przed ewentualnymi uszkodzeniami mechanicznymi, które mogą powstać w czasie wykonywania robót montażowych. Wykopy w pobliżu drzew i krzewów należy wykonywać ręcznie. Zасыpywanie wykopów w pobliżu drzew i krzewów należy wykonywać również ręcznie i w pierwszej kolejności po zakończeniu robót technologicznych. W rejonie rzutu korony drzew, przy zasypywaniu, stosować 30% wartości masy zasypowej ziemią żyzną.

Ścieki deszczowe powstające w trakcie prac budowlanych odpływać będą istniejącą kanalizacją deszczową bądź będą wsiąkały w grunt. W trakcie prac budowlanych lub likwidacyjnych wody opadowe z wykopów zaleca się odpompowywać i odprowadzać do istniejącej kanalizacji deszczowej.

### **Oddziaływania przedsięwzięcia w fazie eksploatacji**

#### Emisje do powietrza

W wyniku obliczeń symulujących funkcjonowanie infrastruktury portowej dla Terminalu Ro–Ro i jego okolic w latach 2008 i 2020 stwierdzono, że:

1. Największy wpływ na jakość powietrza mają i będą miały w przyszłości tlenki azotu NO<sub>x</sub>. Obliczenia prognostyczne wykazały, że projektowane przedsięwzięcia spowodują sumaryczny wzrost emisji tlenków azotu wpływający na jakość powietrza. Przekroczenie dopuszczalnego stężenia NO<sub>x</sub> nie powinno wystąpić na terenach mieszkaniowych, usytuowanych na północny-wschód od Terminalu (dzielnice: Oksywie i Obłuże). Obszar występowania pozanormalnego stężenia NO<sub>x</sub> będzie nieznacznie wykraczał poza granice Portu (obejmować będzie obszar basenu portowego od strony basenu portowego, w kierunku Stoczni Marynarki Wojennej);
2. Pogorszenie jakości powietrza atmosferycznego wywołane będzie prognozowanym, istotnym wzrostem ilości samochodów i jednostek pływających, pomimo przewidywanego stałego obniżania się jednostkowych wartości emisji z pojazdów samochodowych spowodowanego coraz bardziej rygorystycznymi normami dla emisji spalin z silników.
3. Prognozowane emisje z silników spalinowych jednostek pływających spełniają aktualne wymagania Konwencji MARPOL, ale pomimo tego, największy udział w stężeniach zanieczyszczeń mają emisje pochodzące z silników okrętowych.
4. Emisje pozostałych zanieczyszczeń – SO<sub>2</sub>, pyłu PM 10, CO, węglowodorów alifatycznych i aromatycznych, pomimo relatywnego wzrostu ruchu pojazdów i statków, nie spowodują zagrożeń zanieczyszczenia powietrza w okolicy Terminalu Ro-Ro.
5. Emisje pyłu zawieszonego PM 10 z projektowanych przedsięwzięć są na niskim poziomie – zarówno w 2008 jak i w 2020 roku. Planowane przedsięwzięcia nie będą miały istotnego wpływu na jakość powietrza dla pyłu zawieszonego PM 10 w istniejącym obszarze stwierdzonych przekroczeń średniorocznej wartości dopuszczalnej PM 10 w rejonie ul. Polskiej.

6. W ramach analizowanego przedsięwzięcia nie jest przewidziana budowa nowej instalacji, wymagającej uzyskania pozwolenia na emisję w zakresie emisji pyłu PM10. Nie jest więc wymagane przeprowadzenie postępowania kompensacyjnego.
7. Przeprowadzone w niniejszym raporcie obliczenia emisji zanieczyszczeń do atmosfery były wykonane na podstawie założeń przyjętych w roku 2008, które ze względów rynkowo – ekonomicznych uległy i ulegają dalszym zmianom (obniżenie prognoz ruchu statków), dlatego też można jednoznacznie stwierdzić, że wyliczona wielkość emisji zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza na etapie eksploatacji przedsięwzięcia jest zawyżona.

#### Emisja hałasu, wibracje

Na podstawie przeprowadzonych obliczeń można sformułować następującą ocenę projektowanej inwestycji po względem emisji hałasu.

W stanie obecnym poziom hałasu przemysłowego emitowany przez źródła zlokalizowane na obszarze Portu Gdynia (bez hałasu drogowego od dróg publicznych na obszarze Portu) wynosi na terenach mieszkaniowych znajdujących się z południowej strony Portu w porze dziennej ok. 38-42 dB i w porze nocnej ok. 36-40 dB. Wymienione tereny należą do Strefy Śródmiejskiej, dla której dopuszczalne poziomy wynoszą odpowiednio dla pory dziennej 55 dB i dla pory nocnej 45 dB. Istniejący hałas przemysłowy nie powoduje na rozpatrywanym terenie przekroczeń poziomów dopuszczalnych.

Na terenach z zabudową mieszkaniową wielorodzinną położonych najbliżej Portu od strony północnej, hałas przemysłowy w porze dziennej osiąga poziom ok. 35-42 dB oraz w porze nocnej ok. 33-41 dB i jest również niższy od odpowiednich wartości dopuszczalnych (55 dB dla pory dziennej i 45 dla pory nocnej).

Poziom hałasu pochodzący tylko od źródeł zlokalizowanych w granicach planowanej inwestycji jest na terenie Strefy Śródmiejskiej co najmniej 5 dB, a na terenach z zabudową mieszkaniową od strony północnej co najmniej 2 dB niższy od całkowitego poziomu hałasu przemysłowego powodowanego przez wszystkie przemysłowe źródła hałasu na terenie Portu łącznie.

Planowana inwestycja spowoduje zwiększenie poziomu hałasu przemysłowego ok. 2-3 dB. Nie spowoduje to przekroczeń dopuszczalnych wartości hałasu na terenach chronionych.

W stanie obecnym, poziom hałasu drogowego pochodzący (w przeważającej części) od dróg publicznych zlokalizowanych na obszarze Portu Gdynia osiąga na terenach mieszkaniowych znajdujących się z południowej strony Portu w przybliżeniu w porze dziennej 70 dB i w porze nocnej 63 dB. Wymienione tereny należą do Strefy Śródmiejskiej, dla której dopuszczalne poziomy dla hałasu drogowego wynoszą odpowiednio dla pory dziennej 65 dB i dla pory nocnej 55 dB. Istniejący hałas drogowy powoduje w rozpatrywanym rejonie przekroczenia poziomów dopuszczalnych dochodzące w porze nocnej do 8 dB, a w porze dziennej do 5 dB. Tereny mieszkaniowe od północnej strony Portu położone są przy ul. inż. Śmidowicza, która zlokalizowana jest poza granicą Portu. Hałas pochodzący od ulic zlokalizowanych w granicach Portu jest w tym rejonie pomijalnie mały, dominujący jest hałas od ul. Śmidowicza.

Z prognozy hałasu drogowego od dróg publicznych zlokalizowanych na obszarze Portu Gdynia wynika, że zakładany wzrost natężenia ruchu drogowego i zwiększenie udziału transportu ciężkiego w ruchu drogowym spowoduje wzrost poziomu hałasu drogowego na terenach mieszkaniowych znajdujących się z południowej strony Portu w przybliżeniu o ok. 3-4 dB w porze dziennej i ok. 7 dB w porze nocnej. Wielkość przekroczeń na rozpatrywanym terenie może zatem wzrosnąć do 15 dB w porze nocnej i do 8 dB w porze dziennej. Wzrost poziomu hałasu od dróg położonych w granicach Portu nie spowoduje wzrostu hałasu na terenach mieszkaniowych położonych od północnej strony Portu przy ul. inż. Śmidowicza.

Ruch kolejowy nie jest istotnym źródłem emisji hałasu zarówno obecnie jak i po realizacji przedsięwzięcia.

W przypadku omawianej inwestycji, głównym źródłem wibracji będzie transport – głównie samochodowy ciężarowy. Wibracje powstają na styku kół poruszających się pojazdów drogowych z nawierzchnią trasy, a następnie przenoszą się przez podłoże gruntowe do otoczenia: budynków, ich wyposażenia i użytkowników. Amplituda wibracji istotnie zależy od rodzaju nawierzchni. Nierówności w nawierzchni wzbudzają drgania kilkakrotnie wyższe od drgań powodowanych przy nawierzchni równej. Drgania w czasie eksploatacji ulic są powodowane jedynie ruchem pojazdów ciężkich (samochody ciężarowe).

Z uwagi na nowe i gładkie nawierzchnie oraz zastosowaną technologię nie przewiduje się znaczącego oddziaływania w zakresie drgań – amplituda drgań przekazywanych przez podłoże na budynki znajdujące się w sąsiedztwie projektowanych inwestycji nie przekroczy dolnej granicy strefy drgań odczuwalnych przez budynki.

#### Gospodarka wodno-ściekowa

Planowane przedsięwzięcie spowoduje niewielki wzrost zapotrzebowania na wodę zarówno w trakcie realizacji (obsługa budowy) jak i eksploatacji przedsięwzięcia (dostarczanie wody pitnej dla większej liczby statków). Na całym analizowanym obszarze istnieje sieć wodociągowa wody pitnej, której gestorem jest Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. (ZMPG S.A.), zasilana z lokalnego, portowego ujęcia wody. Woda używana jest głównie na cele socjalno-bytowe i porządkowe oraz zaopatrywania statków w wodę pitną.

Na całym rozpatrywanym terenie istnieje kanalizacja rozdzielcza – sanitarna i deszczowa, której gestorem jest ZMPG S.A. Odbiór ścieków ze statków odbywać się będzie oznakowanymi wozami asenizacyjnymi podstawianymi pod burtę statku, zgodnie z procedurami stosowanymi na terenie całego Portu. W związku z powyższym ścieki bytowe ze statków nie stanowią zagrożenia dla środowiska morskiego akwenów portowych. Realizacja inwestycji nie spowoduje istotnego zwiększenia ilości odprowadzanych ścieków sanitarnych. Nie będzie również źródłem ścieków technologicznych.

Eksploatacja planowanego przedsięwzięcia nie spowoduje istotnego zwiększenia ilości odprowadzanych wód opadowych. W związku z przebudową sieci kanalizacji deszczowej i budową nowego wylotu w Nabrzeżu Jugosłowiańskim, zmienią się ilości wód opadowych kierowanych do pozostałych wylotów. W związku z powyższym, dla niektórych z nich koniecznym będzie uzyskanie nowych lub zmiana istniejących pozwoleń wodnoprawnych.

Przed wylotami wód deszczowych, kanalizacja będzie wyposażona, tam gdzie będzie to wymagane i celowe, w urządzenia podczyszczające (osadniki i separatory substancji ropopochodnych).



## Gospodarka odpadami

W trakcie prac przeładunkowych na nabrzeżach nie przewiduje się powstawania odpadów. Morski pas przyległy do przedsiębiorstwa jest kontrolowany przez odpowiednie służby Zarządu Morskiego Portu Gdynia lub firmy zewnętrzne pod kątem odpadów pływających lub zanieczyszczeń substancjami ropopochodnymi (łapaczka rozlewów olejowych). Odbiór odpadów ze statków odbywać się będzie zgodnie z obowiązującymi przepisami prawnymi oraz „Portowym planem gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków”, zatwierdzonym decyzją Wojewody Pomorskiego.

W fazie eksploatacji, w związku z obecnością osadników i separatorów substancji ropopochodnych na kanalizacji wód deszczowych, znajdzie konieczność ich okresowego czyszczenia a odpady będą odbierana przez specjalistyczną firmę. Dodatkowo, powstaną również odpady eksploatacyjne, pochodzące z maszyn i urządzeń oraz stacji trafo (zużyte oleje i części), zużyte lampy fluorescencyjne z oświetlenia terenu i odpady biurowe (tonery, elektronika, nośniki danych itp.). Należy zaznaczyć, że ww. odpady powstają już w chwili obecnej a realizacja inwestycji nie wiąże się z istotnym wzrostem ilości wytwarzanych odpadów.

## Oddziaływanie przedsięwzięcia na obszary chronione

Na podstawie przeprowadzonej w niniejszym raporcie szczegółowej analizy stwierdzono, że żaden z elementów planowanego przedsięwzięcia na etapie budowy i eksploatacji nie wpłynie w znaczący sposób na gatunki, dla których wyznaczono obszary Natura 2000. Przewidywanym, pośrednim efektem eksploatacji planowanej inwestycji będzie zwiększenie natężenia ruchu statków. Jednostki będą kierowały się do portu tym samym, co dotychczas torem wodnym, który przebiega przez Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków sieci NATURA 2000 „**Zatoka Pucka**”.

W przypadku Portu Gdynia oraz innych portów graniczących z obszarami NATURA 2000 należy wziąć pod uwagę konieczny kompromis pomiędzy ochroną ptaków a celami gospodarczymi. Planowana inwestycja nie zmienia położenia toru żeglugowego prowadzącego do Portu Gdynia, a jedynie powoduje wzrost natężenia ruchu statków. Wysokie natężenie ruchu jednostek pływających powoduje wypłaszanie ptaków i zmusza je do przeniesienia się w inne rejony. Nie prowadzono wprawdzie badań nad liczebnością ptaków wodnych w rejonie toru żeglugowego prowadzącego do portu, ale biorąc pod uwagę obecny ruch statków można przypuszczać, że efekt wypłoszenia ptaków z toru żeglugowego już nastąpił. Największe koncentracje ptaków morskich w obrębie Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków sieci NATURA 2000 „**Zatoka Pucka**” występują na Zatoce Puckiej Wewnętrznej (akwen na zachód od linii Kuźnica-Rewa) oraz przy Półwyspie Helskim, a więc w bezpiecznej odległości od toru wodnego prowadzącego do Portu Gdynia. Zwiększenie ruchu statków nie powinno więc mieć negatywnego wpływu na ptaki, jeśli statki będą poruszać się po tej samej trasie.

Wzmożony ruch statków po torze podejściowym, a także pojawienie się na nim większych jednostek może prowadzić do resuspensji osadów dennych. W jej wyniku, warstwa powierzchniowa jest rozmywana i transportowana wraz z prądami przydennymi. Rozprzestrzenianie się osadów w wyniku resuspensji z toru podejściowego zostało wyliczone na podstawie modelu, wykonanego w Pracowni Geoinformacji Uniwersytetu Gdańskiego. Na jego podstawie określono, iż jedyną frakcją, jaka dociera na obszar siedliskowy NATURA 2000 „**Zatoka Pucka i Półwysep Helski**” (PLH220032) jest frakcja pyłów w ilości 0,96 g osadu emitowanego w wyniku przejścia dużego statku torem podejściowym Portu Gdynia. Ilość ta nie jest w stanie zagrozić siedliskom znajdującym się na terenie obszaru chronionego, ani poprzez ładunek zanieczyszczeń, ani poprzez zacienianie siedlisk dennych. Ponadto, zakładając zwiększony ruch statków i co za tym idzie częstszą resuspensję materiału z toru

podejściowego można założyć, że zawartość frakcji drobnych ulegnie dalszemu zmniejszeniu, zaś frakcja pylista osadów ulegnie transportowi do głębszych obszarów dna.

W wyniku prac modernizacyjnych zwiększy się przepustowość ulic prowadzących do Portu, a natężenie ruchu samochodów wzrośnie. Zjawisko to nie będzie miało negatywnego wpływu na obszary NATURA 2000, ponieważ odległość od granicy tego obszaru jest wystarczająco duża. Ptaki wodne, dla ochrony których utworzono obszar „Zatoka Pucka” nie pojawiają się w tym rejonie, poza pojedynczymi osobnikami spotykanymi nieregularnie w obrębie basenów portowych i mewami srebrzystymi, które mogą gnieździć się na budynkach portowych. Ptaki przebywające w obrębie miast szybko przyzwyczajają się do ruchu ulicznego o wysokim natężeniu. Świadczy o tym m.in. fakt gnieźdzenia się wielu gatunków na drzewach i krzewach rosnących tuż przy ruchliwych ulicach oraz na budynkach w obrębie terenów przemysłowych.

### **Warianty przedsięwzięcia**

Ze względu, iż planowana inwestycja stanowi rozbudowę istniejącego Terminalu Ro-Ro w Porcie Gdynia w procedurze oceny oddziaływania na środowisko nie rozpatrywano wariantów lokalizacyjnych przedsięwzięcia.

Już w roku 1998 powstał pierwszy dokument przygotowany przez zespół projektantów i konsultantów Portu Gdynia Holding S.A. dla Banku Światowego w Waszyngtonie pt. „Terminal Ro-Ro w Basenie V Portu Gdynia. Był to projekt techniczny i technologiczny wskazujących możliwe rozwiązania dotyczące budowy nowego Terminalu Ro-Ro w Basenie V Portu. Zgodnie z zawartymi w nich wnioskami przyjęto założenie realizacji przedsięwzięcia w dwóch fazach: I faza została już zrealizowana (stan istniejący), natomiast II faza miała polegać na załadownieniu Basenu V.

Propozycję wariantów możliwych do realizacji w ramach II fazy zawarto w „Koncepcji programowo-przestrzennej budowy rampy Ro-Ro przy Nabrzeżu Rumuńskim w powiązaniu z istniejącą i projektowaną infrastrukturą Terminalu Ro-Ro w Basenie V Portu Gdynia” z marca 2003 roku opracowanej przez P.B.L. i M. SPECBUD sp. z o.o. Były to:

1) **WARIANT I** – obejmujący:

- budowę rampy B - w obecnej lokalizacji;
- budowę rampy C – na wysokości rampy B po stronie Nabrzeża Rumuńskiego;
- budowę rampy A' wraz z pomostem dalbowo - cumowniczym – w środkowej części Nabrzeża Zamykającego, pomiędzy rampami B i C;
- budowę rampy D – na końcu Nabrzeża Stanów Zjednoczonych.

Zaplecze lądowe ramp A', B i C stanowiła załadowniona część basenu o powierzchni ok. 6,7 ha; dodatkowo dla rampy C – nowy magazyn o powierzchni 15 tys. m<sup>2</sup>. Jako zaplecze lądowe rampy D zaproponowano nowe obiekty magazynowe w miejsce obecnych P, R, S.

2) **WARIANT II** – stanowiący modyfikację WARIANTU I – proponujący:

- budowę ramp B i D zlokalizowanych tak jak w WARIANCIE I;
- budowę ramp C i A' cofniętych o ok. 160 m (o całą długość stanowiska) w kierunku Nabrzeża Czechosłowackiego w stosunku do propozycji umiejscowienia dwóch ramp w WARIANCIE I tj. rampy A' - po stronie Nabrzeża Rumuńskiego; rampy C – po przeciwległej stronie (po stronie Nabrzeża Zamykającego) na wysokości rampy A'.

Zaplecze lądowe ramp B, C i A' stanowiła załadowniona część basenu o powierzchni ok. 4,5 ha; dodatkowo dla rampy A' – teren po wyburzonym magazynie nr 20 (ok. 0,7 ha) oraz ewentualnie plac XXV na Nabrzeżu Węgierskim (ok. 1 ha).

3) **WARIANT III** – wprowadzający zmianę dotyczącą liczby i położenia ramp – przewidujący:

- budowę ramp B i D zlokalizowanych tak jak w WARIANCIE I;
- budowę rampy C/A' - po stronie Nabrzeża Rumuńskiego, poza rampą B z pomostem zjazdowym.

Zaplecze lądowe ramp B i C/A' stanowiła załadowana część basenu o powierzchni ok. 5,9 ha - Nabrzeże Zamykające miało być cofnięte równolegle w stosunku do WARIANTU I.

- 4) **WARIANT IV** – wprowadzający zmianę do WARIANTU III – proponujący poprowadzenie Nabrzeża Zamykającego ukośnie, tak by połączyć czoło rampy B (przednią ściankę szczelną) z cofniętą ścianką szczelną rampy C/A'. Pozyskane zaplecze lądowe obejmowałoby ok. 6,2 ha.

W przypadku realizacji WARIANTU I, zlokalizowanie trzech ramp w Nabrzeżu Zamykającym, z pomostem dalbowo-cumowniczym przy stanowisku środkowym, powodowałoby utrudnienie nawigacji do stanowiska rampy B. Natomiast budowa rampy C przy Nabrzeżu Rumuńskim, jeśli likwidacji uległby magazyn 20, wymagałaby budowy długiego na ok. 80 m pomostu zjazdowego na nabrzeże.

WARIANT II pozwala na etapowanie załadowania: w pierwszej kolejności załadowanie do ok. 1,9 ha i pozostawienie dojścia do istniejącej rampy A o szerokości ok. 90 m, a docelowo załadowanie do ok. 4,5 ha. Przy Nabrzeżu Rumuńskim, poza stanowiskiem przy rampie Ro-Ro, uzyskano by dwa pełne stanowiska statkowe.

W WARIANCIE III rampa C/A' ma być usytuowana w miejscu pozwalającym na sprawniejszą komunikację z magazynem 21. Wprowadzenie etapowania jak w WARIANCIE II wymagałoby wykonania pomostu zjazdowego przy rampie C (takiego jak przy rampie B).

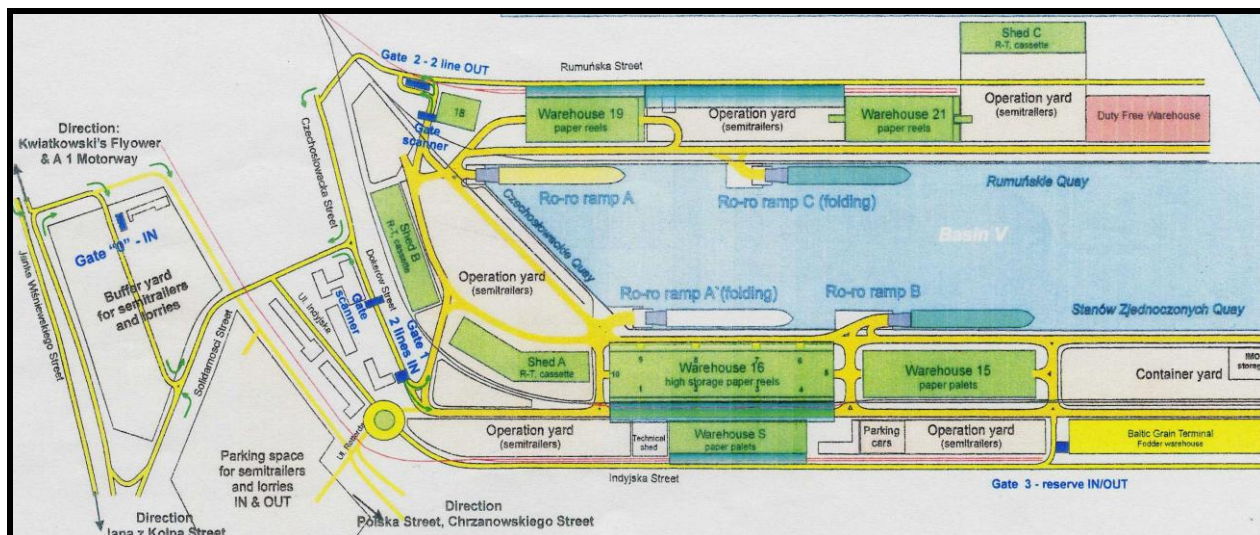
Realizacja WARIANTU IV zapewniłaby dogodne powiązanie drogowe zaplecza Nabrzeża Rumuńskiego i Stanów Zjednoczonych.

Głębszej analizie zostały poddane, uznane za podstawowe, WARIANTY I i II. Przyjmując za najważniejsze kryterium wyboru maksymalny przyrost terenu w wyniku załadowania części basenu, najkorzystniejszym rozwiązaniem byłby WARIANT I, zapewniający przyrost terenu o ok. 6,7 ha oraz maksymalną kubaturę do załadowania (900 tys. m<sup>3</sup>) w porównaniu do 4,5 ha (600 tys. m<sup>3</sup>) w WARIANCIE II. Jednakże, biorąc pod uwagę ocenę nawigacyjną, hydrotechniczną, technologiczno-urbanistyczną oraz kosztowo-realizacyjną, jako preferowany do realizacji został wskazany WARIANT II.

W toku dalszych prac nad określeniem ostatecznego zakresu fazy II rozwiązania obejmujące załadowanie, z uwagi na wysokie koszty z tym związane oraz odmienne tempo wzrostu przeładunków niż zakładano w opracowaniu z 1998 roku dla Banku Światowego, zostały uznane za zadanie możliwe do realizacji w późniejszych latach (po 2015 roku) w zależności od sytuacji na rynku przeładunków.

Po przeprowadzeniu analiz uznano, iż dla obsłużenia prognozowanych przeładunków wystarczająca będzie realizacja II fazy bez pozyskiwania obszarów składowych kosztem basenu V. Na decyzję o odstąpieniu od wariantów załadowania wpływ miała także budowa w obecnej lokalizacji rampy A', która musiałaby ulec likwidacji, jak również wysokie koszty pozyskania ziemi do ich realizacji.

Ostatecznie, za najwłaściwszy wariant działań w zakresie rozbudowy Terminalu bez załadowania uznano zadania analizowane w niniejszym opracowaniu. Poniższy schemat przedstawia wariant docelowy.



Rozpatrywany wariant docelowy

Źródło: ZMPG S.A.

Z punktu widzenia ochrony środowiska wszystkie rozpatrywane warianty były możliwe do realizacji, przy czym największe oddziaływanie posiadały te, które przewidywały załadowanie części Basenu V. Byłyby to głównie oddziaływania, związane z emisją spalin i hałasu pochodzących ze wzmożonego ruchu pojazdów lub jednostek pływających, transportujących masy ziemne do załadowania (maksymalnie 900.000 m<sup>3</sup>). Wpływ na środowisko morskie byłby niewielki, ze względu na fakt, że baseny portowe generalnie nie posiadają bogatej biocenozy i nie są miejscem żerowania ptaków.

#### Warianty lokalizacyjne – drogowe

**Wariant I** – wybrany w wyniku analiz prowadzonych przez Inwestora oraz projektantów na wcześniejszych etapach przygotowania inwestycji. Projektowane rozwiązanie komunikacyjne jest obiektem o bardzo ograniczonej swobodzie lokalizacji, co wynika z konieczności włączenia do istniejącego układu komunikacji drogowej, a przede wszystkim wykorzystania gęsto zabudowanych terenów portowych oraz zapewnienia powiązań z istniejącą infrastrukturą techniczną i jej sprawnego funkcjonowania, zaś przebudowany układ drogowy i manewrowo-postojowy oraz przekroczenie torów kolejowych musi spełniać wszystkie techniczne i technologiczne wymogi funkcjonowania. Droga technologiczna łącząca place manewrowo-postojowe została wytyczona w wąskim „korytarzu” wynikającym z istniejących uwarunkowań przestrzennych. Konieczne było również zapewnienie dojazdów do budynków sąsiadujących z drogami i bezpiecznych powiązań komunikacyjnych dla pieszych i samochodów. Sposób zagospodarowania terenu, stosowanych rozwiązań oraz urządzeń z zakresu ochrony środowiska został narzucony przez stan istniejący placów, układ komunikacyjny, układ torowy i istniejące uzbrojenie.

**Wariant II** – opierał się na takich samych warunkach wyjściowych, przedstawiał trasę drogi technologicznej o podobnym przebiegu, różniąc się szczegółami rozwiązań na skrzyżowaniu z ul. Rotterdamską oraz w okolicy budynku Pol-Supply.

Proponowany wariant I realizacji inwestycji uważany jest za najkorzystniejsze rozwiązanie z punktu widzenia zarówno poprawy funkcjonowania układu komunikacyjnego tej części portu, jak i ochrony środowiska. Inwestycja usprawni znacznie komunikację kołową zapewni miejsca postojowe, zazieleni teren, zmniejszy emisję hałasu i spalin.

#### Warianty techniczno – technologiczne dla nabrzeży

Koncepcja, w zakresie modernizacji dróg i placów, linii kolejowej, wymiany sieci wodociągowej, teletechnicznej i elektroenergetycznej, przedstawia rozwiązanie jednowariantowe. Dwuwariantowo, przedstawiono układ odwodnienia z siecią kanalizacji deszczowej i wylotami do basenów portowych: **Wariant I** – w celu odciążenia wylotu **4** zwiększa się zlewnia wylotu **3** - od Placu XXI; odwodnienie Placu XXII skierowane do wylotu nr **2**, który zostanie powiększony do  $\phi$  400 mm, wylot **3** powiększony z  $\phi$  200 mm do  $\phi$  300 mm;

**Wariant II** – budowa dodatkowego wylotu 1a, na Nabrzeżu Jugosłowiańskim, wylot **1a** przejmie wody opadowe z części ul. Rumuńskiej, dotychczas odprowadzane do wylotu **1** oraz z Placu XXIV na Nabrzeżu Jugosłowiańskim, a także z części Placu XXIII, dotychczas odprowadzane do wylotu **2**; odwadnianie ul. Rumuńskiej od Placu XXI do Placu XXIII będzie skierowane do wylotu **1** na Nabrzeżu Węgierskim – takie rozwiązanie pozwoli utrzymać dotychczasowe średnice wylotów **2** i **3**. Na wylocie **2** zostaną zamontowane urządzenia podczyszczające, zaś na nowym wylocie **1a** – instalacja urządzenia podczyszczającego i wystąpienie o udzielenia postanowienia wodnoprawnego – wariant wybrany do realizacji.

**Biorąc powyższe spostrzeżenia pod uwagę oraz fakt, że nie przewidziano załadownienia części Basenu V, należy stwierdzić, że wybrano do realizacji wariant Terminalu najkorzystniejszy dla środowiska.**

#### **Wariant polegający na nie podejmowaniu inwestycji**

Dla inwestycji „Rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym w Porcie Gdynia;” zaniechania realizacji przedsięwzięcia nie rozważano, ponieważ zły stan dróg, placów i kolei wymaga modernizacji. Przebudowa sieci niezbędna jest ze względów eksploatacyjnych i ochrony środowiska.

Dodatkowo, zaniechanie inwestycji zmniejszyłaby konkurencyjność Portu w Gdyni i spowodowałaby zmianę tras przewozowych ładunków ro-ro, które byłyby kierowane do innych portów bałtyckich. Efekt ekologiczny w skali ogólnej byłby więc taki sam, jednak ze stratą dla Portu i miasta.

#### **Oddziaływania przedsięwzięcia w fazie likwidacji**

Zakończenie eksploatacji inwestycji w sposób nie stwarzający zagrożenia dla środowiska może polegać na:

- zmianie przeznaczenia obiektów;
- całkowitej rozbiórce obiektów wraz z demontażem urządzeń.

W przypadkach prac rozbiórkowych zostaną poprzedzone analizami stopnia zanieczyszczenia gruntu oraz opracowaniem planu rekultywacji terenu, jeżeli wyniki badań wykażą przekroczenie norm jakości ziemi.

Roboty rozbiórkowe prowadzone będą:

- z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa ludzi i mienia;
- z przestrzeganiem wymogów ochrony środowiska, w tym po uzyskaniu przewidzianych prawem decyzji w zakresie wytwarzania odpadów (w przypadku prac prowadzonych przez firmy zewnętrzne po sprawdzeniu, że posiadają one stosowne zezwolenia);
- według opracowanego wcześniej planu zagospodarowania, odzysku i/lub unieszkodliwiania, powstających w trakcie demontażu urządzeń technicznych i obiektów budowlanych, odpadów, takich jak: gruz ceramiczny, złom, fragmenty izolacji, odpady tworzyw sztucznych i drewna itp.

Unieszkodliwianie lub odzysk odpadów (zwłaszcza niebezpiecznych) oraz ich transport do miejsc ostatecznego składowania będą powierzane wyłącznie przedsiębiorstwom posiadającym stosowne pozwolenia i zezwolenia. Działania te będą mogły być prowadzone

również z wykorzystaniem sił i środków własnych, po uzgodnieniu z właściwym organem ochrony środowiska.

Proces demontażu infrastruktury technicznej prowadzony będzie, ze szczególną ostrożnością i pod nadzorem, w celu wyeliminowania potencjalnych możliwości zanieczyszczenia gruntów. Szczególnym nadzorem objęte będą:

- miejsca gromadzenia odpadów niebezpiecznych,
- elementy infrastruktury wodno–ściekowej i miejsca magazynowania substancji chemicznych.

Urządzenia i elementy infrastruktury przesyłowej przed demontażem będą opróżniane i oczyszczane, a wszelkie wydobyte z nich osady będą usuwane i poddawane adekwatnemu, bezpiecznemu dla środowiska odzyskowi (złom metali, gruz budowlany, możliwe do wykorzystania elementy urządzeń) lub unieszkodliwianiu.

Przebieg procesu likwidacji będzie monitorowany i dokumentowany, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Tereny po likwidowanych obiektach będą rekultywowane w zakresie niezbędnym do przywrócenia środowiska do właściwego stanu. Przyjmuje się, że minimalny zakres prac rekultywacyjnych kończących etap rozbiórki (likwidacji) obiektów i elementów infrastruktury przesyłowej obejmować będzie wykonanie niwelacji terenu, uzupełnienia ubytków gruntu przez nawiezenie humusu, z ewentualną wymianą wierzchniej warstwy gruntu w przypadku stwierdzenia ponadnormatywnych zanieczyszczeń, oraz zabezpieczenia przed erozją przez obsianie i wysadzenie odpowiednią roślinnością, tymczasową lub trwałą, w zależności od docelowego przeznaczenia. Ewentualne dodatkowe prace rekultywacyjne określane będą na etapie likwidacji obiektu.

### **Sytuacje awaryjne i możliwości przeciwdziałania**

Działalność Terminalu Ro–Ro może stwarzać głównie zagrożenie pożarowe i nie stanowi większego zagrożenia ekologicznego. Zabezpieczeniem ppoż. będzie sieć hydrantów zasilana z sieci wodociągowej oraz podręczny sprzęt gaśniczy. Modernizacja nawierzchni oraz systemu odwodnienia spowoduje ograniczenie do minimum możliwości przypadkowego skażenia gruntu.

Prace podczyszczeniowe oraz prace związane z umocnieniem dna prowadzone będą tylko w sprzyjających warunkach pogodowych, co zminimalizuje możliwość powstania sytuacji awaryjnej.

Na terenie Portu w Gdyni działa Portowa Straż Pożarna zajmująca się likwidacją pożarów, ograniczaniem rozprzestrzeniania rozlewów na akwenach, ratownictwem technicznym i medycznym oraz asystą przy rozładunku cieczy palnych.

W wyniku realizacji spójnego monitoringu bezpieczeństwa i ochrony obszaru Portu powstaje system telewizji dozorowanej, który poprzez zamontowanie na ścianach budynków, wieżach oświetleniowych oraz masztach oświetlenia nawigacyjnego ok. 60 kamer na obszarze ponad 240 ha, umożliwi obserwację bram wjazdowych do portu, nabrzeży portowych, wejść do portu, miejsc przeładunków ładunków, również niebezpiecznych, oraz miejsc zaokrętowania pasażerów. System monitoringu umożliwi wykrywanie naruszeń obowiązujących przepisów dotyczących ochrony środowiska – monitoring będzie miał charakter prewencyjny, co przyczyni się do zapobiegania zanieczyszczaniu wód basenów portowych, w szczególności najgroźniejszymi substancjami ropopochodnymi.

### **Opis proponowanych sposobów zminimalizowania ujemnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko i zdrowie ludzi**

Grunty i wody podziemne będą dobrze odizolowane od potencjalnego wpływu urządzeń separujących – jest to szczególnie istotne w tym rejonie ze względu na brak naturalnych

warstw izolujących grunty i wody podziemne od wpływów zewnętrznych oraz położenie na obszarze GZWP nr 110.

W projekcie należy uwzględnić wydzielone miejsce (pomieszczenie lub/i wiata) na odpady wytwarzane w ramach eksploatacji Terminalu, odpowiednio zabezpieczone przed możliwością zanieczyszczenia nimi środowiska (utwardzona i odpowiednio wyprofilowana posadzka, zadaszenie i brak dostępu osób postronnych).

Przewidziane nasadzenia związane z koniecznością budowy i modernizacji obiektów budowlanych i infrastruktury (rozbudowa i modernizacja dróg) w pełni zabezpieczą, uporządkują, a wręcz w sposób znaczący wpłyną na poprawę estetyki w zakresie małej architektury.

### **Działania mające na celu zapobieganie, zmniejszanie lub kompensowanie szkodliwych oddziaływań na środowisko**

Ze względu na fakt, że oddziaływanie projektowanej inwestycji na środowisko będzie ograniczać się do jego granic oraz będzie krótkotrwałe i odwracalne, zaś odległość do obszarów objętych ochroną jest stosunkowo duża, nie przewiduje się dodatkowych działań zapobiegawczych lub kompensacyjnych.

Realizacja inwestycji spowoduje zmniejszenie szkodliwego oddziaływania analizowanego terenu na środowisko poprzez uszczelnienie istniejących nawierzchni składowych i komunikacyjnych, uporządkowanie i budowę szczelnej kanalizacji wód opadowych, wyposażonej w urządzenia oczyszczające przed wylotami.

### **Monitoring i strefa ograniczonego użytkowania**

Nie przewiduje się prowadzenia dodatkowego monitoringu dla projektowanego przedsięwzięcia w trakcie budowy i eksploatacji.

W ramach działań Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., prowadzone są pomiary hałasu pochodzącego z terenów portowych, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 17 stycznia 2003 r. **w sprawie rodzajów wyników pomiarów prowadzonych w związku z eksploatacją dróg, linii kolejowych, linii tramwajowych, lotnisk oraz portów, które powinny być przekazywane właściwym organom ochrony środowiska, oraz terminów i sposobów ich prezentacji** (Dz.U. Nr 18, poz. 164). W celu oceny zmiany klimatu akustycznego, spowodowanego eksploatacją rozbudowanego Terminalu Ro-Ro, zaleca się dokonać dodatkowo minimum 2 serii pomiarowych poziomu hałasu w środowisku – przed rozpoczęciem eksploatacji rozbudowanego Terminalu oraz po ok. 6 miesiącach eksploatacji.

Dla przedsięwzięcia nie istnieje możliwość ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania w rozumieniu przepisów o ochronie środowiska. Z przeprowadzonej oceny wynika, że jego oddziaływanie na środowisko ograniczy się do terenu, do którego Inwestor posiada tytuł prawny.

### **Projektowana inwestycja a strony trzecie**

Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. prowadzi kampanię informacyjno-promocyjną projektowanej inwestycji od 2005 roku. W wyniku dotychczasowych działań nie stwierdza się zastrzeżeń społeczeństwa do planowanej inwestycji. Przeprowadzone w 2008 r. przez Pracownię Realizacji Badań Socjologicznych Uniwersytetu Gdańskiego badania opinii publicznej wśród mieszkańców Gdyni, na temat planowanego przedsięwzięcia wykazały, że wśród respondentów dominuje przekonanie, że inwestycja ta będzie dla Gdyni i jej mieszkańców zdecydowanie korzystna (78%). Tylko 9% uważa, że będzie ona w takim samym stopniu korzystna co niekorzystna, a zaledwie 1% że będzie zdecydowanie niekorzystna. Opinie respondentów na temat ewentualnego wpływu inwestycji na środowisko naturalne są zróżnicowane. Dominuje jednak opinia, że wpływ ten będzie obojętny (39%). Zbliżony jest odsetek tych, którzy uważają, że wpływ na środowisko będzie niekorzystny (20%) lub korzystny (18%).

Można więc założyć, iż nie naruszy ona interesów osób trzecich. Nie spowoduje również wzrostu zagrożenia ze strony przedsięwzięcia dla środowiska oraz zdrowia i życia ludzi zarówno w trakcie budowy jak i normalnej eksploatacji obiektu. Nie przewiduje się więc konfliktów społecznych związanych z projektowanym przedsięwzięciem.

### **Porównanie instalacji z technologią spełniającą wymagania, o których mowa w art. 143 prawa ochrony środowiska**

Technologia stosowana w nowo uruchomianych lub zmienianych w sposób istotny instalacjach i urządzeniach powinna spełniać wymagania, przy których określaniu uwzględnia się w szczególności:

- stosowanie substancji o małym potencjale zagrożeń,
- efektywne wytwarzanie oraz wykorzystanie energii,
- zapewnienie racjonalnego zużycia wody i innych surowców oraz materiałów i paliw,
- stosowanie technologii bezodpadowych i małoodpadowych oraz możliwość odzysku powstających odpadów,
- rodzaj, zasięg oraz wielkość emisji,
- wykorzystanie porównywalnych procesów i metod, które zostały skutecznie zastosowane w skali przemysłowej,
- postęp naukowo-techniczny.

#### Stosowanie substancji o małym potencjale zagrożeń

Prowadzenie opisywanej działalności nie przewiduje stosowania substancji stanowiących zagrożenie dla ludzi i środowiska.

#### Efektywne wytwarzanie oraz wykorzystanie energii

Zużycie energii elektrycznej będzie głównie od czasu pracy urządzeń oraz sposobu ich wykorzystania w trakcie prowadzenia prac budowlanych. W trakcie eksploatacji przewiduje się zastosowanie energooszczędnego oświetlenia terenu.

#### Zapewnienie racjonalnego zużycia wody i innych surowców oraz materiałów i paliw

Przewiduje się zużycie wody w trakcie eksploatacji instalacji praktycznie tylko do celów socjalnych i porządkowych oraz zaopatrywania statków w wodę pitną.

Zużycie paliw będzie głównie od czasu pracy urządzeń oraz sposobu ich wykorzystania w trakcie prowadzenia prac budowlanych.

#### Stosowanie technologii bezodpadowych i małoodpadowych oraz możliwość odzysku powstających odpadów

Wszystkie odpady są segregowane i przekazywane firmom zewnętrznym do odzysku lub unieszkodliwiania, w ramach portowego planu gospodarowania odpadami.

#### Rodzaj, zasięg oraz wielkość emisji

Przeprowadzone analizy wskazują, że oddziaływanie omawianego przedsięwzięcia z punktu widzenia ochrony środowiska będzie miało charakter lokalny.

### **Oddziaływanie transgraniczne planowanej inwestycji**

W związku z przeprowadzoną w niniejszym raporcie analizą wpływu planowanej inwestycji na poszczególne elementy środowiska naturalnego oraz odległość od granic Rzeczypospolitej Polskiej stwierdza się, że w wyniku jej realizacji i eksploatacji nie wystąpią żadne oddziaływania transgraniczne.

### **Wnioski i zalecenia**

Projektowana inwestycja nie spowoduje zwiększenia zagrożenia czynnikami środowiskowymi na powierzchnię ziemi, krajobraz oraz walory zabytkowe analizowanego obszaru w trakcie budowy i eksploatacji. Nie naruszy również przedpoli ekspozycji obiektów



o wartościach kulturowych istniejących w innych częściach miasta – obowiązuje jednak wymóg realizacji zainwestowania o szczególnie wysokim standardzie proekologicznym, eliminującym potencjalne, negatywne oddziaływanie na obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000, zwłaszcza w zakresie bezpośredniego i pośredniego oddziaływania na akweny portowe, mające bezpośrednie połączenie z wodami Zatoki Puckiej. W trakcie realizacji inwestycji należy stosować działania eliminujące i ograniczające możliwość wystąpienia negatywnych oddziaływań tj.:

- prowadzić roboty budowlane w sposób pozwalający na uniknięcie zanieczyszczenia odpadami stałymi i ciekłymi;
- zastosować mechaniczne zbieranie substancji ropopochodnych z powierzchni wody w przypadku ich incydentalnego wycieku;
- prace budowlane z użyciem kafara powinny być prowadzone poza okresem przelotu i wylęgu ptaków, które występują na terenie objętym oddziaływaniem przedsięwzięcia i są chronione na tym obszarze (między połową marca i połową lipca);
- należy usunąć wszelkie zanieczyszczenia z dna basenu, powstałe w trakcie budowy lub istniejące wcześniej, po zakończeniu prac budowlanych w akwenu i przekazać je do unieszkodliwienia/odzysku podmiotom posiadającym niezbędne zezwolenia;
- zastosować w trakcie prac budowlanych farby, smary i inne substancje chemiczne nieszkodliwe dla środowiska, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 05 lipca 2004 r. w **sprawie ograniczeń, zakazów lub warunków produkcji, obrotu lub stosowania substancji niebezpiecznych i preparatów niebezpiecznych oraz zawierających je produktów** (*Dz.U. Nr 168, poz. 1762 z późn. zm.*);
- należy dobrać materiały budowlane spełniające warunki wytrzymałościowe budowli i jednocześnie nieszkodliwe dla środowiska, zgodnie z w/w rozporządzeniem Ministra Gospodarki i Pracy.

## Zalecenia

1. W trakcie prac budowlanych należy stosować rozwiązania techniczne i organizacyjne zmierzające do maksymalnego ograniczenia emisji pyłów – ogrodzenia, stosowanie plandek, zraszanie, zadaszenie składowisk materiałów sypkich.
2. Ze względu na ogólnie podwyższony poziom hałasu na terenie zabudowy mieszkaniowej sąsiadującej z Portem zaleca się, aby prace związane z nadmierną emisją hałasu (np. kafar) były prowadzone jedynie w porze dziennej, tj. w godzinach 6.00-22.00.
3. Obowiązuje wymóg realizacji prac o szczególnie wysokim standardzie proekologicznym, eliminującym potencjalne, negatywne oddziaływanie na obszar specjalnej ochrony obszarów sieci NATURA 2000, zwłaszcza w zakresie bezpośredniego i pośredniego oddziaływania na akweny portowe, mające bezpośrednie połączenie z wodami Zatoki Puckiej. W trakcie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia należy stosować działania eliminujące i ograniczające możliwość wystąpienia negatywnych oddziaływań tj.:
  - prowadzić roboty budowlane w sposób pozwalający na uniknięcie zanieczyszczenia odpadami stałymi i ciekłymi;
  - zastosować mechaniczne zbieranie substancji ropopochodnych z powierzchni wody w przypadku ich incydentalnego wycieku;
  - prace budowlane z użyciem kafara powinny być prowadzone poza okresem przelotu i wylęgu ptaków, które występują na terenie objętym oddziaływaniem przedsięwzięcia i są chronione na tym obszarze;
  - należy usunąć wszelkie zanieczyszczenia z dna basenu, powstałe w trakcie budowy lub istniejące wcześniej, po zakończeniu prac budowlanych w akwenu i przekazać je do unieszkodliwienia/odzysku podmiotom posiadającym niezbędne zezwolenia;
  - zastosować w trakcie prac budowlanych farby, smary i inne substancje chemiczne nieszkodliwe dla środowiska oraz dobrać materiały budowlane spełniające warunki wytrzymałościowe budowli i jednocześnie nieszkodliwe dla środowiska, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 05 lipca 2004 r. **w sprawie ograniczeń, zakazów lub warunków produkcji, obrotu lub stosowania substancji niebezpiecznych i preparatów niebezpiecznych oraz zawierających je produktów** (Dz.U. Nr 168, poz. 1762 z późn. zm.).
4. Wskazane jest przeprowadzenie badań jakości gruntu na terenie planowanej inwestycji w celu określenia, czy są one zanieczyszczone a jeżeli tak – określenia sposobu ich zagospodarowania.
5. W celu oceny zmiany klimatu akustycznego, spowodowanego eksploatacją rozbudowanego Terminalu Ro-Ro, zaleca się dokonać dodatkowo minimum 2 serii pomiarowych poziomu hałasu w środowisku – przed rozpoczęciem eksploatacji rozbudowanego Terminalu oraz po ok. 6 miesiącach eksploatacji.