

**Budowa Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia**  
**Biuro Wsparcia Projektu**

Skrócony opis inwestycji  
 Budowy Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia

Inwestycja pod nazwą „Budowa Portu Zewnętrznego” jest priorytetowym zadaniem Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., które uzyskało akceptację Rządu Rzeczypospolitej Polskiej i zostało umieszczone w rządowym projekcie Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku). Zapisy mające na celu ułatwienie tejże inwestycji oraz projektów komplementarnych znalazły się również w projekcie ustawy o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich. Pod obrady Sejmu RP został również skierowany projekt tzw. specustawy o portach zewnętrznych.

Celem budowy Portu Zewnętrznego jest umożliwienie obsługi w Porcie Gdynia kontenerowych statków oceanicznych o parametrach Baltmax, to znaczy o długości do 430 metrów (w dalszej perspektywie 490 metrów), szerokość do 60 metrów (w dalszej perspektywie do około 70 metrów) oraz zanurzenie do 15,5 metra..

Realizacja tego zadania będzie polegać na wybudowaniu nowego pirsu portowego na wodach Zatoki Gdańskiej wraz z nowym połączeniem kolejowym oraz drogowym. We wcześniejszych etapach prac w ramach projektu wytypowano 5 wariantów koncepcji Portu Zewnętrznego. Różniły się one rozmieszczeniem przestrzennym, przewidywanymi funkcjonalnościami i przeznaczeniem poszczególnych części przyszłego terminala, zajmowaną powierzchnią i układem dróg wodnych, kolejowych i kołowych. Spośród wspomnianych 5 wariantów wybrano jeden, który następnie w toku konsultacji z podmiotami zewnętrznymi, w tym organami władzy państwowej, został zmodyfikowany. Finalna koncepcja planowanego Portu Zewnętrznego została opisana w poniższych punktach. Analiza będąca przedmiotem niniejszego postępowania obejmie swoim zakresem zarówno wariant wybrany jako realizacyjny, jak również pozostałe warianty wskazane w koncepcjach (łącznie 6).

**A. Opis inwestycji po stronie wodnej, na wodach Portu Gdynia i Zatoki Gdańskiej**

**1. Zakres robót w części wodnej na obszarze Portu Gdynia i Zatoki Gdańskiej**

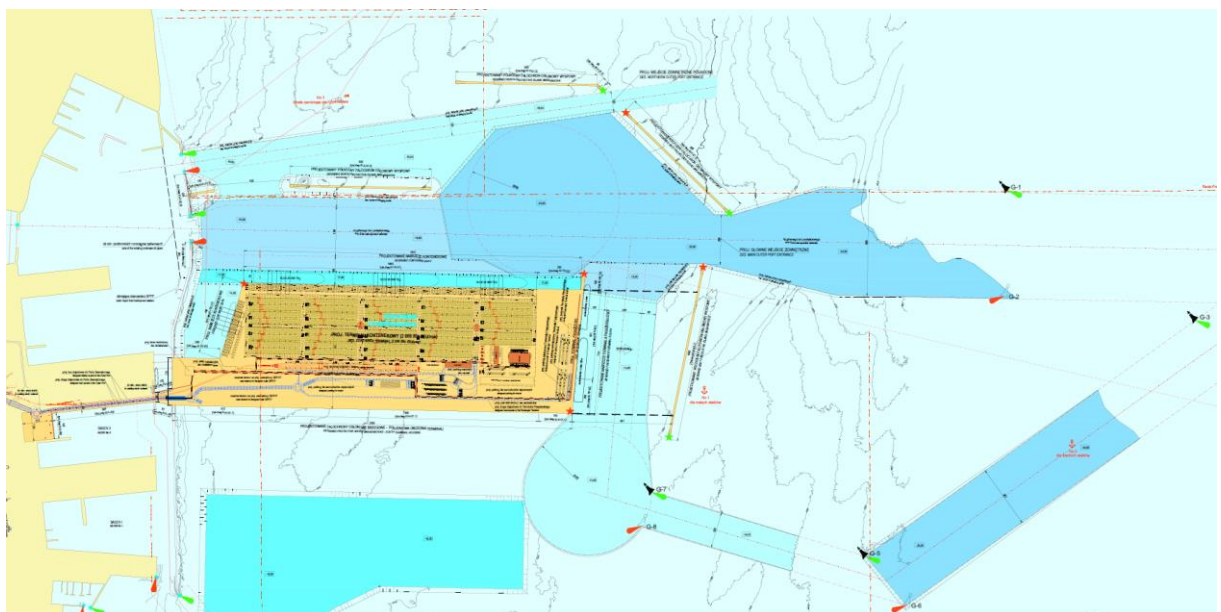
W ramach inwestycji przewiduje się w części wodnej na obszarze akwenów Portu Gdynia i wodach Zatoki Gdańskiej realizację wymienionych prac i robót:

- Czerpalnych,
- Refulacyjnych,
- Wyburzanie falochronów,
- Budowa falochronów niepołączonych bezpośrednio z pirssem,
- Budowa pirsu Portu Zewnętrznego,
- Budowa nabrzeży pirsów, obudów i pomostów,
- Budowa stanowisk do obsługi statków wycieczkowych, wraz z tymczasowym (opcjonalnym) terminalem pasażerskim, w najbardziej wysuniętej w stronę otwartego morza części projektowanego pirsu,

- Budowa falochronów bezpośrednio przyległych do pirsu,
- Budowa rozpraszaczy falowania,
- Pogłębienie nowych basenów portowych i toru podejściowego do Portu Zewnętrznego,
- Budowa placów składowych i obiektów kubaturowych na pirsie,
- Budowa i wyposażenie terminala kontenerowego,
- Budowa i wyposażenie intermodalnego terminala kolejowego wraz z przyłączeniem do istniejącej sieci torów kolejowych PKP PLK,
- Budowa i wyposażenie terminala samochodowego wraz z przyłączeniem do projektowanej sieci dróg kołowych,
- Wyposażenie Portu Zewnętrznego we wszystkie niezbędne instalacje, sieci elektryczne, teletechniczne, wodno-kanalizacyjne i inne,

## 2. Opis robót przewidzianych w ramach inwestycji w części wodnej

Na poniższej grafice przedstawiono poglądowy plan przyszłego planowanego Portu Zewnętrznego wraz z zaznaczeniem podstawowych funkcji, rozmieszczeniem torów wodnych i budowli hydrotechnicznych. Odcieniami koloru błękitnego zaznaczono teren, będący obszarem robót czerpalnych, przy czym zakłada się w pierwszym etapie realizacji inwestycji przeprowadzenie prac pogłębiarskich do głębokości 18,50 metra w całym obszarze awanportu na północ od pirsu Portu Zewnętrznego, a w dalszych etapach częściowe pogłębienie awanportu północnego do głębokości 20 metrów. Ponadto w I etapie zostaną także zrealizowane roboty czerpalne do głębokości 14 metrów zaznaczone kolorem jasnobłękitnym na wschód i południowy wschód od planowanego pirsu oraz pogłębienie torów podejściowych głównego i południowego do głębokości 20 metrów. Na północy omawianego akwenu przewidziano osobny tor podejściowy o głębokości 16 metrów przeznaczony dla okrętów Marynarki Wojennej. Roboty czerpalne zaprojektowane w opisanym powyżej I etapie realizacji projektu obejmą obszar o powierzchni około 5,31 mln m<sup>2</sup>, natomiast ich przewidywana kubatura wyniesie około 19 mln m<sup>3</sup>.



Rys. 1. Zakres inwestycji Budowy Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia od strony wodnej

Planowany Port Zewnętrzny zlokalizowany jest na wodach Zatoki Gdańskiej poza istniejącym falochronem głównym Portu Gdynia, na przedłużeniu Nabrzeża Śląskiego. Wyróżnić tutaj można dwa obszary:

- północny – składający się z głównego toru podejściowego do portu wewnętrznego oraz akwenów i budowli hydrotechnicznych zaprojektowanych na północ od toru. W obszarze tym zlokalizowano akweny wodne otoczone od północy oraz północnego wschodu przyszłym falochronem zewnętrznym. W części pogłębianej, objętej robotami czerpalnymi planuje się maksymalną głębokość docelową 18,5 metra w obszarze po wewnętrznej stronie planowanych nowych falochronów, natomiast poza główkami projektowanego wejścia głównego zewnętrznego, na przyszłym torze podejściowym do 20 metrów. Największą pod względem powierzchni częścią tego basenu jest obrotnica o średnicy do 860 metrów. Północna część tego terenu zostanie zagospodarowana jako tor podejściowy o głębokości 16 metrów oraz wejście północne do awanportu zewnętrznego o szerokości 120 metrów. Ta część infrastruktury hydrotechnicznej będzie użytkowana przez Marynarkę Wojenną. Natomiast, w osi głównego toru podejściowego znajdzie się główne zewnętrzne wejście do portu o szerokości około 280 metrów;
- południowy – usytuowany na południe od głównego toru podejściowego, stanowiący główny obszar eksploatacyjny przyszłego Portu Zewnętrznego. Głównym elementem tej części jest pirs Portu Zewnętrznego o łącznej długości około 2263 metrów, szerokości około 700 metrów. Na pirsie zostanie zlokalizowany terminal kontenerowy o zdolności przeładunkowej 2 mln TEU rocznie (z rezerwą szczytową 0,5 mln TEU – łącznie 2,5 mln TEU rocznie). Terminal będzie zdolny obsługiwać kontenerowce o długości do 430 metrów (w dalszej perspektywie do 490 metrów) i szerokości do 60 metrów (w dalszej perspektywie do około 70 metrów) oraz ładowności do 24 000 TEU (w dalszej perspektywie do 30 000 TEU). Terminal zostanie wyposażony 3 stanowiska dla tego rodzaju statków.

W części wschodniej pirsu Portu Zewnętrznego, zostaną zlokalizowane nowe (tymczasowe) stanowiska cumowania statków wycieczkowych o długości do 362 metrów.

Przewiduje się załadowanie fragmentu Basenu II Portu Gdynia w jego północno-zachodnim narożniku. Obszar tego załadowania będzie obejmował akwen o wymiarach 172x164 metry. Ponadto przewiduje się zawężenie Basenu II poprzez załadowanie w pasie o szerokości ok. 28 metrów po północnej stronie Basenu.

Ponadto na mapie pirsu Portu Zewnętrznego zaznaczono projektowany układ kolejowy i układ drogowy w obrębie pirsu oraz terenach przyległych,. Obszar wodny przyległy od południa do pirsu Portu Zewnętrznego będzie przeznaczony pod przyszłą ewentualną rozbudowę załadowanego obszaru Portu Zewnętrznego, której towarzyszyć będą dalsze prace pogłębiarskie oraz budowa konstrukcji osłonowych.

### 3. Opis hydrotechnicznych budowli osłonowych planowanego Portu Zewnętrznego

- Osłonę falochronową projektowanego Portu Zewnętrznego stanowią:

- W części północnej od strony wschodniej i północno-wschodniej falochrony pionowościenne o łącznej długości około 1889 metrów (54 + 835 + 1000 metrów) wraz z narzutem rozpraszającym zapobiegającym powstaniu większego zafalowania w wejściu do portu,
- W części północnej od strony północnej falochrony częściowo przepuszczalne o łącznej długości co najmniej 1750 metrów (800 + 800 + 150 metrów). Pozostawiono wolną przestrzeń pomiędzy falochronami - w rzucie odległość wynosi 120 m – w rozwiązaniu docelowym będzie to tzw. „wejście zewnętrzne – północne”
- W części południowej W pierwszym etapie realizacji inwestycji, nie przewiduje się budowy konstrukcji osłonowych.

## **B. Opis części inwestycji po stronie lądowej**

### **1. Budowa nowego układu drogowego prowadzącego ruch kołowy do i z Portu Zewnętrznego**

W części lądowej planuje się budowę nowego układu drogowego, stanowiącego połączenie drogowe pirsu Portu Zewnętrznego z drogą wylotową z Miasta Gdynia. Projektowany układ drogowy obejmuje:

- Odcinek częściowo prowadzony estakadą pomiędzy Rondem Karlskrona a bramą Portu Zewnętrznego,
- Odcinek lądowy pomiędzy Nabrzeżem Śląskim a Nabrzeżem Angielskim, stanowiący połączenie z obszarem Mola Rybackiego,
- Ulicę „Nową Polską” prowadzoną:
  - w kierunku zachodnim – istniejącą obecnie, południową nitką ulicy Polskiej,
  - w kierunku wschodnim – nową nitką ulicy Polskiej, poprowadzoną równoległe do istniejącej nitki południowej, na południe od niej, po terenach obecnie zajmowanych przez infrastrukturę kolejową,
- Przebudowę Węzła Ofiar Grudnia '70 i utworzenie w jego obrębie skrzyżowania bezkolizyjnego,
- Ulicę Janka Wiśniewskiego na odcinku od Węzła Ofiar Grudnia '70 do wiaduktów w pobliżu skrzyżowania z ulicą Energetyków.

Poniższy rysunek przedstawia schemat planowanego przyszłego układu drogowego w pomiędzy bramą Portu Zewnętrznego a wiaduktami na ulicy Janka Wiśniewskiego, w pobliżu skrzyżowania z ulicą Energetyków. Kolorem fioletowym zaznaczono planowany zakres przebudowy układu drogowego.





Rys. 2. Zakres inwestycji Budowy Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia od strony lądowej

#### Przebudowa układu drogowego obejmuje:

- Rozbiórkę budowli oraz obiektów budowlanych,
- Budowę ulic: w tym przede wszystkim jezdni i chodników,
- Budowę nowych wiaduktów lub tunelu w rejonie Węzła Ofiar Grudnia '70,
- Przebudowę sieci kanalizacji deszczowej,
- Przebudowę sieci kanalizacji sanitarnej,
- Przebudowę sieci gazowej,
- Przebudowę sieci wodociągowej,
- Budowę oświetlenia ulicznego,
- Przebudowę sieci ciepłowniczych,
- Przebudowę sieci elektroenergetycznych,
- Przebudowę sieci telekomunikacyjnych,
- Budowę przejazdów drogowo-kolejowych,
- Organizację zieleni,
- I inne.

Nowy układ drogowy będzie obejmował ciągi dróg dwupasmowych dwujezdniowych o szerokości każdego pasa ruchu 3,5 metra i długości całkowitej układu drogowego około 3900 metrów (nie licząc dojazdów i długości łuków rond). Droga będzie spełniała wymogi stawiane drogom sieci TEN-T, tzn. m.in. umożliwiać nacisk 11,5 tony na oś. Przewiduje się, że droga będzie użytkowana przede wszystkim przez trzy grupy pojazdów: samochody ciężarowe przewożące ładunki skonteneryzowane i w mniejszym stopniu produkty gazowe oraz ropopochodne i inne, samochody osobowe oraz autobusy miejskie i w mniejszym stopniu turystyczne.

## **2. Budowa nowego układu kolejowego prowadzącego ruch kolejowy do i z Portu Zewnętrznego**

Połączenie kolejowe Terminali Portu Zewnętrznego będzie zrealizowane wzdłuż nabrzeża Śląskiego za pomocą dwóch torów dojazdowych w kierunku przejazdu z ul. Chrzanowskiego. Dalsze skomunikowanie z infrastrukturą PKP PLK będzie realizowane w ramach odrębnego zadania inwestycyjnego „Poprawa dostępu kolejowego do Portu Gdynia” prowadzonego przez PKP PLK. Z uwagi na komplementarność tychże inwestycji z budową Portu Zewnętrznego i bezpośredni wpływ Portu Zewnętrznego na intensywność oraz formę

---

eksploatacji nowego układu kolejowego, również ten układ wymaga uwzględnienia w opracowaniach oceniających przedmiotową inwestycję. PKP PLK przewiduje budowę nowych torów kolejowych o łącznej długości około 130 kilometrów oraz 355 rozjazdów wraz z modernizacją stacji kolejowej Gdynia Port. Planowana sieć kolejowa będzie spełniała wymogi dotyczące nośności i przepustowości stawiane infrastrukturze sieci TEN-T. Ruch nowymi torami będzie wykonywany zarówno z wykorzystaniem lokomotyw elektrycznych jak i spalinowych, natomiast ładunki przewożone przez pociągi będą obejmowały przede wszystkim drobnicę skonteneryzowaną, jednak również, choć w mniejszym stopniu, produkty gazowe oraz ropopochodne i inne.