



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU

Gdańsk, dnia 03 listopada 2020 r.

RDOŚ-Gd-WOO.420.40.2020.AJ.8
zpo

DECYZJA

Na podstawie

- art. 75 ust. 7 w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2 oraz art. 84 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jedn. Dz. U. z 2020 r., poz. 283 ze zm.), dalej ustawa OOS,
- art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz. U. z 2020 r., poz. 256 ze zm.), dalej Kpa;
- § 3 ust. 2 pkt 1) w związku z w związku z § 2 ust. 1 pkt 34 oraz § 3 ust. 1 pkt 64 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839),

po rozpatrzeniu wniosku Inwestora: Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., znak DR-614/56/DM/20 z dnia 23.06.2020 r., działając w oparciu o opinie:

- Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni, znak SE.ZNS.80.4910.13.20 z dnia 13.07.2020 r. (wpływ 20.07.2020 r.);
- Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, znak GD.RZŚ.435.278.2020.MBC.1 z dnia 15.07.2020 r. (wpływ 20.07.2020 r.);
- Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdynia, znak INZ.8103.48.2020.AD z dnia 23.07.2020 r. (wpływ 29.07.2020 r.);

o r z e k a m

- I. **stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa Nabrzeży w Porcie Gdynia - etap IV, zadanie 2-3”**, realizowanego na terenie działek: realizowanego na terenie działek: 593/1, 593/2, 595, 596, 598, 617, 619, 620, 621, 622, 727, 729, 766, 796, 797, 798, 2519, 2541, 2544, 2547, 2950, 2951, 2953, 2954, 2955, 2956, 2957, 2958, 2959, 2960, 2961, 3066, 3068, 3069, 3070, 3071, 3072, 3073, 3074, 3075, 3076, 3077, 3078, obręb ewidencyjny 0026 Śródmieście, na terenie miasta Gdynia;
- II. **określić następujące warunki dotyczące realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia:**
 - a) roboty budowlane prowadzić z uwzględnieniem konieczności ochrony środowiska gruntowo - wodnego przed zanieczyszczeniem, w tym:
 - nie dopuszczać do zanieczyszczenia wykopów substancjami ropopochodnymi;
 - nie dopuszczać do rozlewów paliw podczas transportu, a zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi likwidować poprzez zdjęcie zanieczyszczonej warstwy ziemi i jej wywóz poza teren budowy, do utylizacji;

- miejsca przeznaczone do magazynowania substancji podatnych na migrację wodną wyścielić materiałami izolacyjnymi;
 - konserwację i naprawę maszyn pracujących na placu budowy, prowadzić na terenach specjalnie do tego przygotowanych – na uszczelnionym podłożu;
- b) zaplecze budowy zabezpieczyć przed przedostawaniem się do gleby substancji szkodliwych oraz wyposażyć w sorbenty do neutralizacji substancji ropopochodnych;
- c) przywożone i przewożone grunty, materiały budowlane zabezpieczyć przed pyleniem poprzez zapewnienie ich wilgotności, dla potrzeb transportowych wykorzystywać istniejącą sieć dróg publicznych;
- d) prace związane z wycinką drzew, pracami rozbiórkowymi i rozpoczęciem przebudowy nabrzeża prowadzić poza okresem lęgowym ptaków tj. poza okresem od 1 marca do 30 sierpnia. Dopuszcza się prowadzenie ich w ww. okresie pod nadzorem ornitologa, po stwierdzeniu braku na obszarze inwestycji gniazd i udokumentowaniu tego faktu poprzez adnotację w dokumentacji budowy;
- e) wszystkie drzewa i krzewy, znajdujące się w zasięgu oddziaływania inwestycji przeznaczone do adaptacji, zabezpieczyć na czas budowy przed mechanicznym uszkodzeniem, np. poprzez zastosowanie rur drenarskich/opon bądź mat słomianych do okrycia pnia i odeskowanie, którego wysokość w zależności od pokroju drzewa powinna wynosić 1,5-2 m; w przypadku występowania na drzewach plech chronionych gatunków porostów odeskowanie zastąpić siatkami okalającymi pień drzewa tak, aby nie uszkodzić stanowisk porostów. Obłamane gałęzie natychmiast przycinać i miejsca uszkodzone zabezpieczać środkami zapobiegającymi rozwojowi patogenów. Krzewy, które mają być zachowane wygrodzić, wykonać obudowę z desek do wysokości określonej indywidualnie dla każdego krzewu;

WARUNKI DYREKTORA PAŃSTWOWEGO GOSPODARSTWA WODNEGO WODY POLSKIE:

- a) wody opadowe z terenu planowanej inwestycji odprowadzać do istniejącej kanalizacji deszczowej;
- b) w czasie budowy planowanego przedsięwzięcia używać sprzęt oraz maszyny i środki transportu w dobrym stanie technicznym, w celu niedopuszczenia do niekontrolowanych wycieków substancji ropopochodnych z maszyn i urządzeń;
- c) plac budowy wyposażyć w sorbenty do likwidacji rozlewisk substancji ropopochodnych;
- d) powstałe w trakcie robót budowlanych odpady zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi magazynować w miejscach zabezpieczonych przed przenikaniem substancji niebezpiecznych do gruntu;
- e) wszelkie naprawy pojazdów i maszyn, wymianę olejów napędowych, smarów oraz cieczy hydraulicznych związanych z funkcjonowaniem oraz tankowanie sprzętu przeprowadzać poza placem budowy, na terenie stałych baz wykonawcy lub w specjalistycznych punktach serwisowych, na szczelnym stanowisku, izolowanym od podłoża;
- f) ograniczyć rozprzestrzenianie się potencjalnych zanieczyszczeń poprzez rozstawianie zapór ochronnych w czasie prowadzenia prac czerpalnych i zasypowych.

III. **Uczynić charakterystykę przedsięwzięcia Załącznikiem nr 1 do niniejszej decyzji.**

UZASADNIENIE

W dniu 25.06.2020 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku wpłynął wniosek Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., znak DR-614/56/DM/20 z dnia 23.06.2020 r., o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia jw.

Do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej dołączono:

- 1) Kartę informacyjną przedsięwzięcia (3 egzemplarze + płyta CD);
- 2) Mapę w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wraz z zapisem mapy w formie elektronicznej;

- 3) Wypisy i wyrisy z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla terenu objętego przedsięwzięciem;
- 4) Potwierdzenie dokonania opłaty za wydanie decyzji środowiskowej.

Przedsięwzięcie objęte ww. wnioskiem kwalifikowane jest zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jedn. Dz. U. z 2019 r., poz. 1839) jako:

- § 3 ust. 2 pkt 1): „polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w § 2 ust. 1 i niespełniające kryteriów, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 1” w związku z § 2 ust. 1 pkt 34 – „porty lub przystanie morskie w rozumieniu art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r. poz. 1933 oraz z 2019 r. poz. 1716), do obsługi statków o nośności większej niż 1350 t, z wyłączeniem przystani dla promów i niespełniające kryteriów, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 1”;
- § 3 ust. 1 pkt 64: „porty w rozumieniu art. 5 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej lub śródlądowe drogi wodne, o których mowa w tej ustawie, inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 33, lub infrastruktura portowa związana z tymi portami”;

W związku z tym realizacja ww. przedsięwzięcia wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zgodnie z treścią art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy OOŚ, dla planowanych „przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko” jest wymagane uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zgodnie z art. 72 ust. 1 ustawy ooś wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem:

- ✓ decyzji o pozwoleniu na budowę, decyzji o zatwierdzeniu projektu budowlanego oraz decyzji o pozwoleniu na wznowienie robót budowlanych – wydawanych na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane;
- ✓ decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu – wydawanej na podstawie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym;
- ✓ pozwolenia wodnoprawnego na wykonanie urządzeń wodnych wydawanych na podstawie ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne.

Organem właściwym do prowadzenia postępowania w przedmiotowej sprawie na podstawie art. 75 ust. 7 ustawy ooś jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku.

O złożeniu wniosku i wszczęciu postępowania strony zostały powiadomione pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.40.2020.AJ.1. z dnia 29.06.2020 r. Informację o powyższym wniosku umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych Ekoportal (<http://www.ekoportal.pl>) pod numerem 504/2020, prowadzonym na podstawie art. 22 ww. ustawy OOŚ.

Zgodnie z art. 6 ustawy OOŚ wymogu uzgodnienia lub opiniowania nie stosuje się, jeżeli organ prowadzący postępowanie jest jednocześnie organem uzgadniającym lub opiniującym. W niniejszej sprawie nie mają zastosowania przepisy dotyczące opiniowania i uzgadniania przez RDOŚ. W okolicznościach niniejszej sprawy organami właściwymi w sprawie opiniowania są: Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Gdyni, Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oraz Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni.

W dniu 29.06.2020 r. tut. organ, działając na podstawie art. 64 *ustawy OOS*, pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.40.2020.AJ.2. zwrócił się do Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni, Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oraz Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z prośbą o opinię w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia.

Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Gdyni w piśmie znak SE.ZNS.80.4910.13.20 z dnia 13.07.2020 r. (data wpływu 20.07.2020 r.), wyraził opinię że, cyt.: „*po zapoznaniu się z przedłożoną dokumentacją, stwierdza, iż nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko*”.

Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, w piśmie znak GD.RZŚ.435.278.2020.MBC.1 z dnia 15.07.2020 r. (wpływ 20.07.2020 r.), wyraził opinię że, cyt.: „*nie stwierdza potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia*”. Jednocześnie wskazał warunki i wymagania konieczne do uwzględnienia w decyzji środowiskowej. Warunki wskazane przez organ opiniujący, zostały zawarte w pkt II sentencji niniejszej decyzji.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, w piśmie znak INZ.8103.48.2020.AD z dnia 23.07.2020 r. (wpływ 29.07.2020 r.), wyraził opinię iż, cyt.: „*postanawiam zaopiniować przedsięwzięcie objęte wnioskiem jako nie wymagające przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko*”.

Analizując, czy przedsięwzięcie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku uwzględnił łącznie kryteria, o których mowa w art. 63 ust. 1 *ustawy OOS*:

1. Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:
 - a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie,
 - b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływanie mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływanie mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,
 - c) różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi,
 - d) emisji i występowania innych uciążliwości,
 - e) ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu,
 - f) przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstawanie,
 - g) zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji;
2. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – uwzględniające:
 - a) obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek,

- b) obszary wybrzeży i środowisko morskie,
 - c) obszary górskie lub leśne,
 - d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych,
 - e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, oraz pozostałe formy ochrony przyrody,
 - f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia,
 - g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne,
 - h) gęstość zaludnienia,
 - i) obszary przylegające do jezior,
 - j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowskiej,
 - k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe;
3. Rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1, wynikające z:
- a) zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać,
 - b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze,
 - c) charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania,
 - d) prawdopodobieństwa oddziaływania,
 - e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania,
 - f) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,
 - g) możliwości ograniczenia oddziaływania,

i zważył co następuje:

Omawiane przedsięwzięcie będzie polegało na realizacji dwóch zadań:

1. Zadanie 2: Modernizacja Nabrzeży: Czeskiego, Rumuńskiego, Stanów Zjednoczonych i ramp ro-ro wraz z załadowniem części Basenu V polegająca na przesunięciu linii nabrzeża Czeskiego ok. 180 m i załadowniu fragmentu Basenu V o powierzchni ok. 20 tys. m², rozbiórce rampy ro-ro B i przebudowie rampy A i A', przebudowie części linii nabrzeża Rumuńskiego i Stanów Zjednoczonych, przebudowie istniejącego układu drogowo – kolejowego, wykonaniu prac pogłębiarskich w rejonie nabrzeża Stanów Zjednoczonych i Rumuńskiego z obecnych 7,6-8 m do 10-15,5 m głębokości oraz budowie i przebudowie niezbędnej infrastruktury podziemnej (sanitarnej, energetycznej, telekomunikacyjnej, itd.) w tym infrastruktury podziemnej do odbioru ścieków ze statków oraz zasilania statków w energię elektryczną z lądu.
2. Zadanie 3: Modernizacja Nabrzeży: Remontowego i Północnego wraz z załadowniem części Basenu II - etap I; polegająca na przesunięciu istniejących linii nabrzeży: Remontowego, Czołowego, Zachodniego łącznej długości ok. 168 m w głąb akwenu Basenu II o maksymalnie ok. 180 m i załadowniu części Basenu II o powierzchni ok. 3 ha wraz z przebudową infrastruktury sanitarnej, energetycznej, telekomunikacyjnej, w tym infrastruktury podziemnej do odbioru ścieków ze statków oraz zasilania statków w energię elektryczną z lądu.

Zadanie 2

W ramach omawianego zadania przedsięwzięcia planuje się przebudowę linii nabrzeża Czeskiego zlokalizowanego we wschodniej części Portu Gdynia w rejonie Basenu V, w sposób umożliwiający przyjmowanie większych jednostek ro-ro o długości ok. 240m i pozyskanie nowych powierzchni składowych (na załadowanym obszarze) - przebudowa tego rejonu Portu Gdynia przyczyni się do wzrostu przeładunków w systemie ro-ro i wzmocnienia atrakcyjności portu:

- rozbiórka istniejącej rampy B o pow. ok. 1 470 m²,
- budowa nowej konstrukcji nabrzeża Czeskiego o długości ok. 180 mb,
- budowa nowej konstrukcji nabrzeża Stanów Zjednoczonych o długości ok. 300 mb,
- przebudowa konstrukcji nabrzeża Rumuńskiego na dł. 170 mb,
- przebudowa odcinków łączących nowe konstrukcje z istniejącymi konstrukcjami hydrotechnicznymi,
- przebudowa i budowa nowej infrastruktury podziemnej i nadziemnej znajdującej się w rejonie nowej linii nabrzeża, wraz z przystosowaniem sieci elektroenergetycznej do zasilania statków w energię elektryczną z lądu,
- wykonanie co najmniej 6 punktów do zrzutu ścieków ze statków,
- wykonanie robót zasypowych w celu załadowania części Basenu V o powierzchni 20 tys. m², kruszywo w ilości ok. 200 000 m³ zostanie przywiezione z najbliższych żwirowi albo zostanie do tego wykorzystany urobek z prac czerpalnych prowadzonych na terenie portu w ramach innych działań inwestycyjnych,
- wykonanie prac pogłębiarskich o kubaturze ok. 200 000 m³. Urobek spełniający parametry techniczne zostanie wykorzystany do załadowania, pozostała część będzie zdeponowana w morzu we wskazanym przez Urząd Morski w Gdyni miejscu,
- przebudowa ramp: A, A',
- wykonanie nawierzchni manewrowo - składowych na nowym terenie,
- wykonanie odwodnienia terenu nabrzeża i nowo powstałego placu wraz z przebudową istniejących wylotów wód opadowych,
- przebudowie istniejącego układu drogowo – kolejowego,
- wykonanie rozwiązań technicznych zabezpieczających przed skutkami wahań poziomu wód morskich do rzędnej +2,5 m n.p.m.

Port Gdynia jako port uniwersalny na Bałtyku przeładowuje zarówno towary masowe jak i drobnicowe. Poza obsługą towarów masowych zjednostkowanych czyli kontenerów na terenie Portu Gdynia w rejonie Basenu V zlokalizowany jest specjalistyczny terminal ro-ro. Terminal ten jest jednym z największych operatorów na Bałtyku w zakresie przeładunków w technologii ro-ro (obsługa ładunków tocznych, naczep) oraz przeładunku i magazynowaniu papieru i wyrobów papierniczych obsługującym stałe linie ro-rowe. W związku z tym, nie ma możliwości realizacji omawianego zadania przy jednoczesnym zamknięciu tego rejonu portu. Realizacja zadania 2 będzie przebiegać etapowo aby przez cały czas była dostępna przynajmniej jedna rampa do obsługi statków ro-ro.

Etap I:

- demontaż rampy A',
- pogrążenie ścianki zamykającej i wykonanie nawierzchni na palach,
- wykonanie tymczasowej rampy A'T z dalbami,
- poszerzenie rampy B – część I;

Etap II:

- poszerzenie rampy B – część II;

Etap III:

- załadowanie basenu V,
- przeniesienie i poszerzenie rampy A;

Etap IV:

- likwidacja rampy B i tymczasowej rampy A'T,
- odtworzenie i poszerzenie rampy A',
- wykonanie nowej linii cumowniczej na nabrzeżu Stanów Zjednoczonych,
- wykonanie nowej linii cumowniczej na nabrzeżu Rumuńskim,
- wykonanie prac czerpalnych.

Do załadownienia części basenu V zakłada się wykorzystanie urobku z planowanych w ramach tego przedsięwzięcia prac czerpalnych oraz być może urobku z innych prac pogłębiarskich prowadzonych na akwenach portowych o ile pozwoli na to harmonogram ich prowadzenia. Pozostała część materiału do zasypu zostanie przywieziona z najbliższych żwirowni. Ponieważ prace czerpalne będą prowadzone w odległości 50 m od konstrukcji nabrzeży to jedynym rodzajem pogłębiarki dopuszczalnej do pracy w takich warunkach jest pogłębiarka czerpakowa.

Na potrzeby realizacji Zadania 2 planowanego przedsięwzięcia przewiduje się wykorzystanie między innymi następującego ciężkiego sprzętu budowlanego: kafary, gruszki do cementu, koparki, zagęszczarki, pogłębiarki ssąco - tłoczące, samochody ciężarowe z naczepami, pogłębiarki chwytakowe.

Zadanie 3

Projektowana przebudowa będzie wiązała się z przesunięciem istniejących linii nabrzeży: Remontowego, Czołowego oraz Zachodniego maksymalnie o 180 m w głąb akwenu i stworzenie nowej jednej linii nabrzeża zamykającego część basenu. Powstały w ten sposób dodatkowy teren będzie miał powierzchnię około 30 000 m². Tereny te zostaną częściowo zagospodarowane pod nieuciążliwą działalność portową lub pod „czystą” produkcję a częściowo będą stanowiły rezerwę terenu pod rozbudowę węzła komunikacyjnego na potrzeby rozwojowe Portu Gdynia. Przebudowane nabrzeże będzie miało konstrukcję skrzyniową z dodatkowym zakotwieniem. W dalszej przyszłości zostaną wykorzystane jako zaplecze do obsługi statków pasażerskich przy Molu Rybackim. Całość konstrukcji zwieńczona zostanie oczepek wraz z wykonaniem płyty nabrzeża i nawierzchni. Realizacja nowych konstrukcji nabrzeży będzie polegała na:

- rozbiórce istniejącego pirsu północnego o łącznej długości około 190 m. Najpierw zdemontowana zostanie nadbudowa pirsu przy pomocy młotów pneumatycznych na podwoziu koparki, następnie przy pomocy kafarów będą usuwane pale drewniane w części A pirsu i żelbetowe w części B. Gruz z prac rozbiórkowych na bieżąco będzie przewożony wywrotkami na zaplecze budowy zlokalizowane w rejonie nabrzeża Remontowego. Tam nastąpi wstępna segregacja poprzez wyodrębnienie elementów stalowych z gruzu, który po zmniejszeniu jego granulacji zostanie wywieziony przez uprawnioną firmę do zagospodarowania lub wykorzystany jako element podsypki pod projektowane nawierzchnie, o ile będzie spełniał odpowiednie parametry techniczne ,
- przygotowaniu powierzchni dna pod ustawienie staroużytecznych skrzyń, które będą tworzyły konstrukcję pierwszej części przebudowanego nabrzeża Remontowego. W tym celu, dno zostanie wyrównane, następnie ułożona zostanie geowłóknina i wykonana podsypka z tłuczni, co będzie stanowiło stabilną powierzchnię do posadowienia skrzyń,
- przetransportowaniu staroużytecznych skrzyń z obecnej lokalizacji przy falochronie wyspowym do docelowego miejsca wykorzystania w Basenie II. W tym celu skrzynie zostaną opróżnione z zasypu (piasku) aby stały się pływalne, a następnie przyholowane przy pomocy holownika z asystą drugiej jednostki na uprzednio przygotowane miejsce posadowienia w nowej linii nabrzeża Remontowego; transport staroużytecznych skrzyń zostanie zrealizowany zgodnie z opracowaną przez Wykonawcę prac budowlanych „Technologią transportu staroużytecznych skrzyń”;
- wykonaniu zasypu urobku z robót czerpalnych wykonywanych na terenie portu gdyńskiego do głębokości -1 m. Po zagęszczeniu zgromadzonego urobku w procesie flotacji pozostałą część będzie stanowiło nawiezione od strony lądu odpowiednie kruszywo, stanowiące warstwę konstrukcyjną pod projektowaną nawierzchnię placu,
- wykonaniu oczepu przebudowanego nabrzeża oraz wykonanie rozbieralnej nawierzchni nowopowstałego terenu;

- wykonaniu niezbędnej infrastruktury podziemnej oraz przyłączeniu jej do istniejącej sieci Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.,
- wykonaniu odwodnienia terenu w sposób dostosowany do przyszłego sposobu wykorzystania nowopowstałego terenu i odprowadzenia wód opadowych poprzez przebudowany, istniejący wylot D3 oraz nowo projektowany do wód portowych w Basenie II, w przypadku konieczności pogrążenia przy użyciu kafarów kombinowanej ścianki oraz pali, stanowiącej konstrukcję nowo projektowanego nabrzeża.

Na potrzeby realizacji Zadania 3 planowanego przedsięwzięcia przewiduje się wykorzystanie między innymi następującego ciężkiego sprzętu budowlanego: młoty hydrauliczne, samochody ciężarowe z naczepami, kruszarki, kafary, koparki, gruszki do cementu, zagęszczarki, pogłębiarki ssąco – tłoczące, ponton z wiertnicą do wykonania kotwień skrzyń, palownica do DSM, dźwig.

Głównym elementem obu zadań jest załadowanie części Basenu V i II. Do tego celu zostanie wykorzystany urobek pozyskany między innymi w ramach przedsięwzięcia „Pogłębianie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia- etapy I i III oraz przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia- etapy II i III”. Załadowanie polegać będzie na przeprowadzeniu robót zasypowych w celu poszerzenia nabrzeża.

Na potrzeby budowy zostanie zrealizowane zaplecze placu budowy (odrębne dla poszczególnych zadań), gdzie znajdzie się miejsce do magazynowania materiałów budowlanych, sprzętu budowlanego, teren pod przygotowywanie zbrojenia, węzeł sanitarny, zaplecze socjalne dla nadzoru i pracowników budowy. Przed przystąpieniem do robót budowlanych teren będzie ogrodzony i zabezpieczony przed dostępem osób trzecich. Plac budowy będzie wyraźnie oznaczony i zaopatrzony w tablicę informacyjną.

Faza eksploatacji.

Zadanie 2. W fazie eksploatacji przy przebudowanym nabrzeżu Czeskim, przy rampach A i A' będą cumowały jednostki ro-ro zgodnie z obecnie wykorzystywaną technologią obsługą statków tego typu w Porcie Gdynia. Statki będą cumowane do nowych linii nabrzeży Rumuńskiego i Stanów Zjednoczonych w tradycyjny sposób tj. przycumowane do nabrzeża przy pomocy cum zaczepianych o polery.

Zadanie 3. Powstały w wyniku realizacji tego zadania teren zostanie wynajęty w drodze przetargu pod realizacją nieuciążliwej działalności portowej np. jako teren magazynowo - manewrowy. Jednakże ostateczny sposób jego użytkowania zostanie określony po wyłonieniu dzierżawcy.

Szacuje się, iż średnie zużycie mediów, paliwa, energii i surowców naturalnych na etapie realizacji przedsięwzięcia wyniesie:

- na wodę: ok. 1000 m³,
- na surowce:
 - ok. 400 000 m³ piasku,
 - ok. 20 000 m³ pospółki – kruszbet,
 - ok. 20 000 m³ żwiru;
- na materiały:
 - ok. 28 000 m³ betonu,
 - ok. 500 m³ kostki betonowej,
 - ok. 500 mb stalowych elementów konstrukcyjne ścianki szczelnej,
 - ok. 10 m³ drewna,
- na paliwa: ok. 10 dm³/h dla maszyn budowlanych i 20 dm³/h dla pojazdów budowlanych i transportowych;

- na energię elektryczną: zakładając, że na zapleczu budowy zostaną wykorzystane 2 kontenery socjalne, a czas realizacji będzie 365 dni, każdy po 10 godz., to zużycie wyniesie ok. 73 000 kWh.

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się w najbliższych trzech latach wzrostu zużycia wody i energii w stosunku do stanu istniejącego, gdyż przebudowa linii nabrzeża Czeskiego i Remontowego nie wygeneruje dodatkowego zużycia mediów, paliwa, energii i surowców naturalnych.

W późniejszym okresie może dojść do zwiększenia zużycia energii elektrycznej jeżeli statki ro-ro będą przystosowane do zasilania w energię elektryczną z lądu. Jednakże na chwilę obecną, trudno te zmiany oszacować, gdyż potencjalni armatorzy takich jednostek nie posiadają.

W ramach planowanego przedsięwzięcia nie rozważano wariantów lokalizacyjnych, gdyż inwestycja będzie obejmowała przebudowę istniejącej infrastruktury Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. w celu zwiększenia konkurencyjności Portu Gdynia poprzez dostosowanie jej do wymogów obecnego rynku.

Dla każdego z zadań rozpatrywano warianty techniczno – technologiczne.

Dla zadania 2 rozpatrywano trzy warianty. Głównym czynnikiem determinującym wybór wariantu do realizacji była analiza nawigacyjna dla poszczególnych wariantów. Różnice w zakresie planowanych prac pomiędzy wszystkimi analizowanymi wariantami są nieznaczne. Z przeprowadzonej analizy nawigacyjnej dla poszczególnych wariantów wynika, iż sytuacja manewrowa jednostek zarówno w Wariancie A i B jest mocno ograniczona przez zawężenie basenu występujące przy cumowaniu dwóch dużych jednostek (jednego statku masowego i ro-ro). Dodatkowo istniejąca, skośna linia nabrzeża Czeskiego utrudnia podejście dużego statku ro-ro do przebudowanej (poszerzonej) rampy A. Układ taki zwiększa prawdopodobieństwo wystąpienia kolizji morskiej, co może mieć negatywny wpływ na środowisko w przypadku rozlewu substancji ropopochodnych do wód portowych. Dopiero zaproponowane w wariancie C docelowe usunięcie rampy B umożliwi znacznie łatwiejsze manewrowanie jednostek w Basenie V.

Oddziaływania na środowisko na etapie eksploatacji poszczególnych wariantów są porównywalne i związane z oddziaływaniami pośrednimi wynikającymi z obsługi statków przy przebudowanej infrastrukturze portowej. Oddziaływania te będą związane z emisją hałasu i spalin z cumujących statków, zużyciem wody pitnej oraz zrzutem odpadów statkowych. Część z tych oddziaływań generowana będzie w wyniku funkcjonowania załogi na statku np. odpady, woda. W tym przypadku, nie ma znaczącej różnicy w liczebności załogi w odniesieniu do wielkości statku i zazwyczaj wynosi od 10 do 15 ludzi. Jeżeli chodzi o emisję hałasu i zanieczyszczeń do powietrza w wyniku spalania paliw przez statki, to istniejąca infrastruktura w rejonie Basenu V umożliwi obsługę czterech mniejszych jednostek. Po przebudowie nabrzeża Czeskiego jednocześnie będzie możliwa obsługa jedynie trzech statków, w związku z powyższym, zmiana ta nie wpłynie na zmianę istniejącego klimatu akustycznego i stanu aerosanitarnego. Stąd uznano, że oddziaływania na etapie eksploatacji Zadania 2 nie ulegną dużej zmianie w stosunku do stanu istniejącego, gdyż obecnie w tym rejonie możliwa jest obsługa czterech małych statków. W związku z powyższym, ze względów bezpieczeństwa i dogodności nawigacyjnej dla statków do realizacji wybrano Wariant C.

W ramach zadania 3 rozpatrywano 3 warianty techniczne konstrukcji nowej linii cumowniczej.

Warianty A i B opierają się na wykorzystaniu starożytecznych skrzyń do wykonania konstrukcji nabrzeża Remontowego. Pomiedzy tymi wariantami jest jedynie niewielka różnica polegająca na rozważaniu w wariancie B wykorzystania dodatkowo skrzyni jako elementów redukujących falowanie, poprzez wykonanie w nich na pewnej wysokości otworów. Jednakże, jak wynika z Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia, przeprowadzona analiza falowania w tym rejonie wykazała, iż nie ma takiej konieczności. W związku z powyższym, wszystkie oddziaływania związane z realizacją, eksploatacją i likwidacją obu analizowanych rozwiązań są identyczne. Natomiast wariant C zakładający wykonanie konstrukcji nabrzeża Remontowego jako ścianki szczelnej kombinowanej, jest innym rozwiązaniem technicznym niż przedstawione powyżej w wariantach A i B. Wykonanie tego typu nabrzeża związane

będzie z koniecznością pograżenia przy użyciu kafarów lub innych adekwatnych urządzeń elementów konstrukcyjnych nowej linii nabrzeża, co na etapie realizacji przedsięwzięcia będzie stanowiło uciążliwość akustyczną dla mieszkańców sąsiadujących terenów.

Decydującym aspektem w wyborze optymalnego rozwiązania były przede wszystkim względy ekonomiczne. W przypadku wariantu C konieczne jest 100% sfinansowanie elementów konstrukcyjnych nabrzeża, a w przypadku wariantów A i B planowane jest wykorzystanie staroużytecznych betonowych skrzyń odzyskanych w trakcie przebudowy innej infrastruktury hydrotechnicznej w Porcie Gdynia i odstawionych na miejsce tymczasowego postoju w rejonie falochronu.

Ponieważ w rejonie zaplecza nabrzeża Remontowego nie przewiduje się ciężkich prac przeładunkowych konstrukcja skrzyniowa nabrzeża, będzie wystarczająca, zatem do realizacji wybrano wariant A.

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie na obszarze dzielnicy Śródmieście miasta Gdyni, w granicach Portu Gdynia we wschodniej części terenów zarządzanych przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. Działki przeznaczone pod inwestycję: 593/1, 593/2, 595, 596, 598, 617, 619, 620, 621, 622, 727, 729, 766, 796, 797, 798, 2519, 2541, 2544, 2547, 2950, 2951, 2953, 2954, 2955, 2956, 2957, 2958, 2959, 2960, 2961, 3066, 3068, 3069, 3070, 3071, 3072, 3073, 3074, 3075, 3076, 3077, 3078, obręb ewidencyjny 0026 Śródmieście, na terenie miasta Gdynia.

Dla terenów przeznaczonych pod realizację Zadania 2 omawianej inwestycji nie ustalono planu zagospodarowania przestrzennego.

Obszar przeznaczony pod realizację Zadania 3 omawianej inwestycji częściowo położony jest na terenach, dla których od 2015 r. opracowywany jest plan zagospodarowania przestrzennego (MPZP) nr 1110 Węglowa i J. Waszyngtona i terenach dla których w 2013 r. został ustalony MPZP nr 1103 Molo Rybackie.

Procedowany MPZP nr 1110 Węglowa i J. Waszyngtona przewiduje na swoim terenie realizację obiektów związanych z obsługą jednostek morskich, dodatkowo załadowanie części Basenu II nie będzie realizowane na terenach, dla których procedowany jest ww. plan. W ramach przedsięwzięcia na obszarze MPZP nr 1110 nastąpi dowiezienie projektowanych konstrukcji hydrotechnicznych do istniejących oraz realizacja przebudowy niezbędnej infrastruktury podziemnej.

Obszar przedsięwzięcia ze względu na swoje umiejscowienie nie należy do obszarów podlegających ochronie akustycznej. Najbliżej położonymi terenami podlegającymi ochronie akustycznej są obszary zabudowy wielorodzinnej przy ul. Św. Piotra i Waszyngtona, usytuowane ok. 150 m na zachód od Zadania 3, realizowanego w ramach planowanego przedsięwzięcia.

Przedmiotowa inwestycja położona jest poza obszarami europejskiej sieci Natura 2000 najbliższym obszarem jest:

- ok. 0,55 km na wschód od granicy przedsięwzięcia Zatoka Pucka PLB220005,
- ok. 2,5 km na południe Klify i Rify Kamienne Orłowa PLH220105,
- ok. 5,1 km na północ od granicy przedsięwzięcia Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032,

Inne najbliższe położone obszary objęte ochroną na podstawie przepisów *ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r., poz. 55 ze zm.)* to zlokalizowany ok. 2,6 km na południowy wschód rezerwat „Kępa Redłowska”, zlokalizowany ok. 4,3 km na południowy zachód Trójmiejski Park Krajobrazowy oraz zlokalizowany ok. 4,6 km na południowy zachód rezerwat „Kacze Łęgi”.

W opinii tut. organu planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na ww. obszary Natura 2000. Z uwagi na charakter i zakres planowanej inwestycji nie spowoduje ona utraty powierzchni, ani fragmentacji siedlisk gatunków chronionych w granicach ww. obszarów Natura 2000. Lokalizacja

przedsięwzięcia wyklucza również jego wpływ na warunki ekologiczne ostoi. Tym samym nie pogorszy stanu ochrony siedlisk gatunków chronionych w granicach ww. obszarów Natura 2000, nie zaburzy integralności poszczególnych obszarów Natura 2000, ani sieci Natura 2000 jako całości. Tym samym nie ma konieczności przeprowadzenia oceny w trybie art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG.

W latach 2018-2020 przeprowadzono inwentaryzację przyrodniczą we wschodniej części Portu Gdynia na potrzeby przyszłych planów rozwojowych portu.

W Porcie Gdynia stwierdzono 20 z 84 gatunków ptaków (25%) odnotowanych w strefie brzegowej Zatoki Puckiej. Spośród gatunków niełęgowych stwierdzonych na terenie portu, 14 objętych jest ochroną ścisłą, 2 ochroną częściową, a 4 należą do gatunków łownych. Ponadto 2 stwierdzone gatunki wymienione są w 1 Załączniku Dyrektywy Ptasiej, 2 gatunki zostały wymienione w Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt, a dla dwóch gatunków określony został podwyższony status zagrożenia nadawany przez IUCN.

Na gatunki ptaków zimujące w rejonie planowanej inwestycji oraz w najbliższym sąsiedztwie można spodziewać się potencjalnych negatywnych oddziaływań pośrednich występujących na etapie budowy. Podczas realizacji prac budowlanych możliwe jest krótkotrwałe i przemijające pogorszenie warunków bytowania ptaków takich jak: tj. bielaczek, kormoran, łabędź niemy, łyska, nurogęś, perkoz dwuczuby.

Potencjalne oddziaływania pośrednie mogą nastąpić poprzez:

- roboty czerpalne/refulacyjne powodujące zmętnienie wody,
- wykonywanie umocnień poprzez wbijanie ścianek, która to czynność powodować będzie płoszenie ptaków,
- zajęcie części akwenu przez jednostki pływające powodujące płoszenie ptaków.

W przypadku prowadzenia prac czerpalnych/refulacyjnych może dojść do usuwania/zasypywania osadu z powierzchni dna, poprzez usunięcie z terenu inwestycji makrozoobentosu, co pogorszy okresowo warunki żerowania lodówki. Organizmy mobilne (głównie skorupiaki), często oportunistyczne, które mogą przemieścić się w trakcie prac hydrotechnicznych, dosyć szybko zasiedlą sąsiednie rejony, w którym występuje dno piaszczyste lub piaszczysto – muliste.

Wprowadzenie betonowych konstrukcji nabrzeży nie zastąpią siedliska piaszczystego/ mulistego jednak na nowo postawionych konstrukcjach pojawią się organizmy preferujące twarde dno. Twarde dno jest siedliskiem wielu organizmów filtrujących tj. omulek bałtycki, który jest składnikiem diety kaczek nurkujących np. lodówki. Biorąc pod uwagę charakter siedliska (baseny portowe) poddany aktualnie podobnym oddziaływaniom (hałas, przepływające jednostki, i inne) możliwe jest zaakceptowanie przez ptaki dodatkowych bodźców lub okresowa zmiana ich miejsc żerowania. Po załadownieniu części Basenów II i Basenu V nie przewiduje się spadku liczebności ptaków w Porcie Gdynia, ponieważ nowe konstrukcje hydrotechniczne będą mogły stanowić miejsce ich odpoczynku.

Nie przewiduje się znaczących oddziaływań bezpośrednich ze strony planowanej inwestycji na ptaki i ich siedliska. Wprowadzenie przedsięwzięcia przewiduje posadowienie nowych budowli portowych, które spowodują długotrwałe fizyczne przekształcenie niewielkiej powierzchni dna morza (częściowe załadownienie Basenu II i Basenu V), ale wyniki przeprowadzonej inwentaryzacji awifauny niełęgowej wykazują, że obszar w tym miejscu nie pełni istotnej funkcji dla ptaków.

W związku z powyższym, w opinii tego organu nie nastąpi pogorszenie korzystnego statusu ochrony (KSO) ptaków i ich siedlisk oraz nie będzie negatywnego wpływu na integralność obszaru Zatoka Pucka PLB220005. Kluczowe struktury, procesy i funkcje oraz relacje pozostaną zachowane na obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005. Nie przewiduje się wystąpienia zakłóceń dla zachowania spójności sieci Natura 2000. Nie zmniejszy się liczba i jakość gatunków i ich siedlisk oraz ich rozmieszczenie. Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje zakłóceń w łączności między poszczególnymi obszarami w ramach sieci Natura 2000.

Port Gdynia stanowi miejsce lęgów dla jednego gatunku będącego przedmiotem ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, tj. mewy srebrzystej. W ubiegłych latach stwierdzano również lęgi m.in. rybitwy czubatej, rybitwy rzecznej oraz śmieszki i ohara.

Negatywne oddziaływanie na populacje ptaków będących przedmiotem ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005 może wiązać się z określonymi pracami:

- ewentualne prace rozbiórkowe budynków/pirsów co może spowodować ubytek siedlisk – rozbiórka rampy ro-ro B w ramach Zadania 2 oraz pirsu północnego w ramach Zadania 3;
- ewentualne prace obejmujące modernizację lub wymianę pokryć dachowych budynków, co może spowodować pogorszenie warunków siedliskowych – nie planuje się wymiany pokryć dachowych w ramach Zadania 2 oraz Zadania 3;
- ewentualne prace na dachach, gdzie zlokalizowane są gniazda ptaków, wymagające wejścia ludzi w okresie od kwietnia do końca lipca, co może spowodować porzucanie lęgów i płoszenie młodocianych a finalnie ich śmierć (spłoszone skaczą z dachu) – nie planuje się prac na dachach budynków w ramach Zadania 2 oraz Zadania 3.

W związku z powyższym, tut. organ nałożył na Inwestora warunek rozpoczęcia prac rozbiórkowych i prac budowlanych poza okresem lęgowym, tj. poza okresem od 1 marca do 30 sierpnia.

Na lądzie natomiast odnotowano siedliska mewy srebrzystej, gołębia miejskiego, oknówki, pliszki siwej, kopciuszka oraz sroki.

Mewa srebrzysta jest gatunkiem najcenniejszym, biorąc pod uwagę zarówno niewielką liczebność w skali kraju, wysokie zasiedlenie na obszarach portowych oraz fakt, że gatunek ten jest przedmiotem ochrony obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka. W przypadku omawianego gatunku należy wziąć pod uwagę, że ptaki te wykorzystują stanowiska lęgowe zlokalizowane na infrastrukturze portowej (dachy magazynów, pirsy, dźwigi) i ewentualne przekształcenie, bądź ingerencja w uprzednio zajmowane miejsca lęgowe nie będzie stanowiła istotnego ubytku potencjalnych siedlisk. Gatunek ten jest niezwykle plastyczny, gniazduje na dachach w bezpośrednim sąsiedztwie ciągów komunikacyjnych (zarówno kolejowych jak i liniowych), zatem inwestycja w fazie funkcjonowania nie spowoduje istotnego wpływu na ten gatunek.

Wyniki przeprowadzonych badań ichtiofauny wykazały obecność w rejonie portu gatunków ryb typowych dla Południowego Bałtyku. Gatunkiem dominującym była stornia, która dominowała zarówno pod względem liczebności jak i biomasy. Istotne znaczenie w połowach miały również dorsz, śledź, szprot oraz okoń. Podczas inwentaryzacji nie stwierdzono występowania gatunków ryb chronionych prawem krajowym wyszczególnionych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2016 r. poz. 2183), gatunków ryb z II załącznika Dyrektywy Siedliskowej (Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory).

W połowach nie stwierdzono gatunków ryb stanowiących przedmiot ochrony w obszarach, w których sąsiedztwie znajduje się planowana inwestycja: Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032 oraz Klify i Rąfy Kamienne Orłowa PLH220105.

Zrealizowanie inwestycji nie powinno w znaczącym stopniu wpłynąć na zmniejszenie się liczebności i różnorodności gatunkowej ichtiofauny.

Podczas przeprowadzonej inwentaryzacji stwierdzono 39 taksonów organizmów bezkręgowych w tym m.in. 6 taksonów wieloszczetów, 19 taksonów skorupiaków, 2 gatunki ślimaków i 5 gatunków małży. Podczas prowadzonej inwentaryzacji nie stwierdzono gatunków bezkręgowców wodnych uznawanych za rzadkie w tym rejonie. Spośród gatunków bezkręgowców chronionych w Polsce, związanych bezpośrednio z Morzem Bałtyckim można wymienić zmierniczkę plażowego (*Talitrus saltator*), który jest objęty ochroną częściową. Organizmy z tego gatunku związane są z linią brzegową oraz kładziną (szczątki organiczne, głównie wodorosty) wyrzuconą na brzeg morski. Ze względu na specyfikę

występowania kidziny nie można spodziewać się obecności tych organizmów w rejonie omawianej inwestycji.

Z uwagi na wysokie bogactwo gatunkowe oraz różnorodność biologiczną można stwierdzić, że ewentualna rekolonizacja naruszonego podczas planowanych prac hydrotechnicznych dna zajdzie dość szybko. Nie przewiduje się istotnych i długoterminowych zagrożeń planowanej inwestycji na siedlisko makrozoobentosu w obszarach PLH220105, PLB220005 i PLH220032.

Na lądzie, dominującym typem fitocenozy stwierdzonych na analizowanym terenie, są zbiorowiska ruderalne. W obrębie inwestycji, przeważająca część powierzchni pozbawiona jest pokrywy roślinnej z uwagi na przemysłowe zagospodarowanie powierzchni. Na części znajdują się intensywnie użytkowane trawniki oraz nieliczny drzewostan. Flora obszaru planowanej inwestycji wykazuje mały stopień naturalności. Stwierdzono tu znaczny udział antropofitów, co związane jest przede wszystkim z charakterem analizowanych terenów, które wykazują znaczny stopień przekształcenia przez człowieka.

W obrębie zinwentaryzowanych fitocenozy nie stwierdzono zbiorowisk cennych, naturalnych lub zbliżonych do naturalnych. Nie stwierdzono również występowania siedlisk przyrodniczych chronionych na mocy Dyrektywy Siedliskowej i zamieszczonych w załączniku I Rozporządzenia Ministra środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000.

W rejonie Zadania 2 zinwentaryzowano 54 drzewa w tym:

- klon jawor (*Acer pseudoplatanus*) – 17 szt.,
- lipa drobnolistna (*Tilia cordata*) – 14 szt.,
- topola włoska (*Populus nigra* L. 'Italica') – 8 szt.,
- brzoza brodawkowata (*Betula pendula*) – 6 szt.,
- bez czarny (*Sambucus nigra*) – 3 szt.,
- jarzab szwedzki (*Sorbus intermedia*) – 3 szt.,
- kasztanowiec zwyczajny (*Aesculus hippocastanum*) – 2 szt.,
- wierzba iwa (*Salix caprea*) – 1 szt.

Nie przewiduje się wycinki drzew i krzewów w ramach Zadania 2 oraz Zadania 3.

Na terenie planowanym pod inwestycję nie zinwentaryzowano gatunków grzybów, które podlegają ochronie prawnej ani które zostały uwzględnione na aktualnej czerwonej liście grzybów makroskopijnych.

Przeprowadzona inwentaryzacja nie wykazała obecności w badanym obszarze miejsc rozrodu nietoperzy. Nie potwierdzono kolonii rozrodczych zarówno w drzewach jak również w budynkach. Nie potwierdzono również występowania naziemnych ssaków chronionych.

W przeprowadzonej inwentaryzacji, obejmującej swoim zakresem oba zadania, nie stwierdzono występowania płazów ani gadów.

Na podstawie danych z Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły opublikowanym w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. poz. 1911 i 1958 stwierdzono iż przedsięwzięcie znajduje się w regionie wodnym Dolnej Wisły. Planowane przedsięwzięcie znajduje się w Jednolitej Części Wód Podziemnych o kodzie PLGW240013. JCWPd charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz chemicznym. JCWPd nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWPd to utrzymanie dobrego stanu ilościowego oraz chemicznego.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się również w obszarze bezpośredniej zlewni morza TWDW1806, z której wody odprowadzane są do JCWP przejściowej „Zatoka Pucka Zewnętrzna” o kodzie TWIIIWB3 i pow. 285,93 km². Stan wód JCWP TWIIIWB3 Zatoki Puckiej Zewnętrznej oceniono w aPGW jako umiarkowany - stan ekologiczny oraz stan chemiczny dobry. Stan ogólny oceniono jako zły, dodatkowo uznano ją za zagrożoną nieosiągnięciem celów środowiskowych.

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarze stref ochronnych ujęć wód ani na obszarze ochronnym zbiorników wód śródlądowych.

Na podstawie danych z map zagrożenia powodziowego i ryzyka powodziowego (www.isok.gov.pl) opracowanych w ramach Projektu Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym wynika, że planowana inwestycja znajduje się na obszarze szczególnego zagrożenia powodziowego w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (tekst jedn. Dz. U. z 2020 poz. 310 ze zm.).

Realizacja planowanego przedsięwzięcia zgodnie z przedstawioną technologią związana będzie m.in. z prowadzeniem prac pogłębiarskich. Prace czerpalne będą prowadzone w odległości 50 m od konstrukcji nabrzeży pogłębiarką czerpakową. Prace pogłębiarskie oraz odkładanie czystego urobku czerpального na klapowisku mogą wywołać lokalne i krótkookresowe zakłócenia środowiska morskiego w rejonie istniejącego klapowiska, polegające na zmianach: fizycznych, chemicznych i biologicznych. W ramach przedmiotowych zadań nie wystąpią zmiany chemiczne ze względu na fakt, że osady denne, aby zostały zdeponowane na klapowisku nie mogą zawierać ponadnormatywnych ilości substancji powodujących, że urobek jest zanieczyszczony. W przypadku zmian fizycznych i biologicznych wpływ zatopianego urobku będzie niewielki ze względu na fakt, że w dynamicznym środowisku wodnym i osadowym, żyjące tam organizmy wykazują naturalne przystosowanie do niestabilności ich biotopów, a urobek będzie rozpraszany na dużym obszarze w stosunkowo długim odstępie czasu.

Szacunkowa wielkość urobku może wynieść ok. 20 tys. m³. Przed przystąpieniem do prac pogłębiarskich zaplanowanych w ramach Zadania 2 z jednoczesnym wykorzystaniem tego urobku do załadownienia należy wykonać badania osadów dennych w tym rejonie. Prace czerpalne prowadzone w rejonie planowanej inwestycji powodować będą lokalny i krótkookresowy wzrost mętności wody, która po pewnym czasie wróci do stanu pierwotnego. Chwilowy wzrost mętności wody nie wpłynie w istotny sposób na życie w toni wodnej i na dnie.

System gospodarowania ściekami bytowymi na terenie budowy oparty będzie na montowanych na zapleczach budowy mobilnych toaletach, z których zgromadzone ścieki będą okresowo wywożone do najbliższej oczyszczalni ścieków. Ewentualne wody z odwodnienia wykopów będą trafiać do istniejącej kanalizacji deszczowej, której wyloty są zlokalizowane w basenach portowych. Eksploatacja samego nabrzeża na etapie eksploatacji nie będzie generowała ścieków. Pośrednio wytwarzanymi odpadami będą odpady powstałe w czasie eksploatacji statków cumujących przy nabrzeżach. Będą one odbierane i zagospodarowywane w sposób obowiązujący na terenie Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. zgodnie z Portowym planem gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków w Porcie Gdynia. Reasumując, nowe konstrukcje nabrzeży nie wpłyną na ani na zmianę struktury jakościowej odpadów i ścieków odbieranych ze statków, ani na sposób ich zagospodarowania.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia nie będzie wiązać się z modyfikacją charakterystyki hydromorfologicznej jednolitych części wód powierzchniowych, przebudową cieków mogącą powodować zmianę lub zaburzenie warunków wodnych nie wywoła także zmian poziomu wód podziemnych w sposób, który powodowałby pogorszenie stanu jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych lub skutkowałby brakiem osiągnięcia dobrego stanu wód.

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się wzrostu zużycia wody w stosunku do stanu aktualnego, ponieważ przebudowa linii nabrzeża pomocniczego nie wygeneruje dodatkowego zużycia mediów, paliwa, energii i surowców naturalnych. Uporządkowanie odbioru ścieków – przebudowa niezbędnej infrastruktury podziemnej sanitarnej, w tym infrastruktury podziemnej do odbioru ścieków ze statków, ograniczenie falowania - wpłyną na poprawę bezpieczeństwa wód basenów portowych, a tym samym Zatoki Puckiej.

Zakres planowanego przedsięwzięcia, projektowane technologie wykonawcze oraz zastosowane materiały nie stanowią zagrożenia dla stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych, a tym samym dla realizacji celów środowiskowych określonych dla jednolitej części wód podziemnych PLGW200013 — w granicach, której znajduje się obszar lądowy portu. Planowana ww.

inwestycja nie generuje oddziaływań, które zmieniłyby funkcjonowanie ekosystemów wodnych JCWP Zatoka Pucka Zewnętrzna, a co za tym idzie zagrażało to osiągnięciu dobrego stanu ekologicznego i chemicznego Zatoki Puckiej Zewnętrznej stanowiącego cele środowiskowe tej JCWP. W związku z powyższym planowane przedsięwzięcie nie spowoduje pogorszenia stanu ekologicznego, chemicznego i ilościowego ww. jednolitej części wód powierzchniowych i podziemnych zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji inwestycji.

W związku z powyższym uwzględniając charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych, określonych dla nich w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły”, przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz.U. z 2016 poz. 1911 i 1958).

Uciążliwe oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko wystąpi na etapie jego realizacji, będzie miało charakter krótkotrwały, lokalny i ustąpi po zakończeniu prac budowlanych.

Realizacja analizowanego przedsięwzięcia związana będzie z emisją hałasu do środowiska. Źródłem hałasu będą głównie maszyny i urządzenia budowlane oraz ruch pojazdów. Wszystkie istotne źródła hałasu na etapie budowy będą źródłami ruchomymi. Ich miejsce jak i dokładny czas pracy będzie zależne od sytuacji wynikającej z aktualnego stanu prac budowlanych i potrzeb transportowych. Prace wykonywane na etapie realizacji inwestycji i związana z nią emisja hałasu, będą się charakteryzować dużą zmiennością zarówno czasową i przestrzenną, wynikającą ze zmieniającego się wraz z postępem prac miejsca i rodzaju prac budowlanych. Oddziaływania te, zgodnie z obowiązującymi przepisami, nie podlegają normowaniu. Ich przestrzenny zasięg można określić na około 100 m od zgrupowania pracujących maszyn sprzętu budowlanego.

Faza budowy może stanowić uciążliwości dla mieszkańców najbliższej położonych terenów chronionych akustycznie (zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna), usytuowanych ok. 150 m od obszaru najbardziej intensywnych prac przy Zadaniu 3. Przewiduje się więc, że prace powodujące znaczną emisję hałasu (prace rozbiórkowe, wznoszenie konstrukcji, prace kafara i kruszarki, szlifowanie, transport materiałów budowlanych) będą wykonywane w porze najmniej wrażliwej, tzn. w godzinach 7.00 – 22.00.

Zanieczyszczenia atmosfery powstałe w trakcie prac budowlanych to głównie gazy spalinowe pracujących maszyn budowlanych - napędzanych silnikami diesla ciężarówek, dźwigów, koparek, agregatów, sprzężarek powietrza, pogłębiarek, itd. Charakter tych emisji będzie niezorganizowany.

Z analizy zawartej w Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia wynika iż, dla oddziaływania analizowanej inwestycji w trakcie realizacji, w całym obszarze prac prowadzonych w ramach analizowanych Zadań, spełnione będą warunki wprowadzania zanieczyszczeń do powietrza, określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 10 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz.U. Nr 16, poz. 87) oraz nie zostaną przekroczone wartości dopuszczalne substancji w powietrzu, określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz.U. z 2012 r., poz. 1031). Oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na etapie realizacji ograniczy się do terenu Portu.

W wyniku realizacji inwestycji powstawać będą odpady, które zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 2 stycznia 2020 r. (Dz. U. z 2020 r. poz. 10) w sprawie katalogu odpadów zidentyfikowano jako:

- 15 01 01 Opakowania z papieru i tektury
- 15 01 02 Opakowania z tworzyw sztucznych
- 15 01 03 Opakowania z drewna
- 15 01 04 Opakowania z metali

15 01 10* Opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone

15 02 02* Sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nieujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. PCB)

15 02 03 Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02

16 02 13* Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy⁵⁾ inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 12

16 02 14 Zużyte urządzenia inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 13

17 01 01 Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów

17 01 07 Zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione w 17 01 06

17 01 82 Inne niewymienione odpady

17 02 01 Drewno

17 02 03 Tworzywa sztuczne

17 02 04* Odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych zawierające lub zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. drewniane podkłady kolejowe)

17 03 01* Mieszanki bitumiczne zawierające smołę

17 03 02 Mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01

17 04 01 Miedź, brąz, mosiądz

17 04 02 Aluminium

17 04 05 Żelazo i stal

17 04 10* Kable zawierające ropę naftową, smołę i inne substancje niebezpieczne

17 04 11 Kable inne niż wymienione w 17 04 10

17 05 04 Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03

17 06 04 Materiały izolacyjne inne niż wymienione w 17 06 01 i 17 06 03

20 03 99 Odpady komunalne niewymienione w innych podgrupach

Podczas wykonywania prac budowlanych wytwarzane mogą być odpady zaliczane do grupy 15 i 17 katalogu odpadów, czyli odpady opakowaniowe (m.in. z zaplecza budowy), sorbenty, odpady z rozbiórki nabrzeża i budynku, budowy, demontażu nawierzchni drogowych i infrastruktury oraz ziemia.

Przewidywana ilość najważniejszych odpadów:

- gruz betonowy i odpady z betonu (17 01) – ok. 78 000 Mg,
- drewno (17 02 01) – ok. 700 Mg,
- tworzywa sztuczne (17 02 03) – ok. 15 Mg,
- podkłady kolejowe (17 02 04*) – ok. 50 Mg,
- mieszanki bitumiczne (17 03) – ok. 50 Mg,
- żelazo i stal (17 04 05) – ok. 1 500 Mg,
- kable (17 04) – ok. 20 Mg,
- gleba i ziemia (17 05) – ok. 10 000 Mg.

Gruz powstały w wyniku demontażu ramp i pirsów zostanie pokruszony i w przypadku spełniania odpowiednich parametrów wykorzystany do: uzupełnienia załadowanej części basenu, podbudowy nowych nawierzchni drogowych lub na zasypy pomiędzy budowanym nabrzeżem a projektowaną nową ścianą nabrzeża. Wszelkie zanieczyszczenia znajdujące się na dnie basenu zostaną usunięte po zakończeniu prac budowlanych.

Wszystkie odpady powstające w trakcie realizacji przedsięwzięcia będą zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa w tym zakresie, w szczególności zgodnie z wymogami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach. Odpady będą magazynowane w sposób adekwatny do ich

ilości i rodzaju – w oznakowanych pojemnikach (i szczelnych w przypadku odpadów niebezpiecznych), kontenerach, hałdach lub luzem, w miejscach niekolidujących z pracami budowlanymi.

System gospodarowania ściekami bytowymi na terenie budowy oparty będzie na montowanych na zapleczach budowy mobilnych toaletach, z których zgromadzone ścieki będą okresowo wywożone do najbliższej oczyszczalni ścieków.

Ewentualne wody z odwodnienia wykopów będą trafiać do istniejącej kanalizacji deszczowej, której wyloty są zlokalizowane w basenach portowych.

Pośrednim źródłem hałasu czasie eksploatacji będą statki cumujące przy przebudowanym nabrzeżu. Jednakże, zgodnie z pomiarami hałasu wykonanymi w 2015 r., w Porcie Gdynia nie występuje ponadnormatywna emisja w tym zakresie. Po realizacji planowanego przedsięwzięcia sytuacja w zakresie emisji hałasu praktycznie nie ulegnie zmianie – inwestycja ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu i postoju jednostek pływających.

W trakcie eksploatacji nie przewiduje się emisji wibracji z planowanego przedsięwzięcia.

W trakcie eksploatacji nie przewiduje się bezpośredniej emisji do powietrza – planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie i przebudowie już istniejącej infrastruktury portowej. Infrastruktura ta, wraz z układem drogowo-kolejowym, służyć będzie do obsługi statków cumujących przy nabrzeżach, które będą źródłem emisji zanieczyszczeń pochodzących ze spalania paliw silnikowych, takich przede wszystkim jak: tlenki azotu i węgla i w mniejszym stopniu: pyłu (w tym pyłu zawieszanego PM_{2,5} i PM₁₀) i dwutlenku siarki. Emisja ta w wyniku realizacji planowanego przedsięwzięcia nie ulegnie zmianie, ponieważ jest ona uzależniona od ilości i rodzaju towarów przeładowywanych na nabrzeżach, a te podyktowane są głównie kryteriami rynkowymi (gospodarczymi).

Zarówno w Zadaniu 2 jak i Zadaniu 3 planowanego przedsięwzięcia przewidywane są prace załadowujące fragmenty akwenów portowych o łącznej powierzchni ok 50 000 m², w efekcie czego powstaną nowe działki lądowe.

W związku z powyższym realizacja planowanego przedsięwzięcia pt. „Przebudowa nabrzeża w Porcie Gdynia, Etap IV, zadanie 2-3” będzie miała w wpływ na powierzchnię ziemi i wprowadzi nowe elementy do istniejącego krajobrazu.

Załadowienia ok. 20 tys. m² akwenu Basenu V wiąże się z pozyskaniem dodatkowych terenów składowo-manewrowych w rejonie terminalu ro-ro. To znaczy, że nowo powstałe tereny zostaną zagospodarowane w identyczny sposób jak istniejące zaplecze Nabrzeża Czeskiego. W związku z czym, można stwierdzić, że istniejący obecnie charakterystyczny dla terminalu ro-ro krajobraz w żaden sposób nie zostanie zburzony w wyniku realizacji Zadania 2 planowanego przedsięwzięcia. Inaczej kształtuje się sytuacja z krajobrazem w rejonie Basenu II. Tereny przeznaczone pod realizacją Zadania 3 planowanego przedsięwzięcia stanowią tereny postoczniowe bardzo mocno antropologicznie zdegradowane. Obszar ten zanieczyszczony jest odpadami opakowaniowymi, starymi elementami stalowymi, pozostałościami niezagospodarowanego ścierniwa. Większą część terenu stanowi nieszczelna nawierzchnia z połamanych płyt drogowych. Krajobraz obecnie ma charakter ruderalny, nieestetyczny i nieprzyjazny dla człowieka, w związku z czym, wykonanie planowanego załadowienia Basenu II, w celu pozyskania dodatkowych terenów składowo-manewrowych, na nieuciążliwą działalność portową oraz rezerwy pod przyszłą rozbudowę węzła komunikacyjnego w Porcie Gdynia wymusi przynajmniej częściowe uporządkowanie tego terenu, co podniesie jego walory krajobrazowe.

Planowana inwestycja na terenie Zadania 2 nie zmieni sposobu użytkowania istniejących nabrzeży oraz odpadów powstałych w wyniku działalności prowadzonej na tym terenie przez OT Port Gdynia

Sp. z o.o., w związku z czym gospodarka odpadami na tym terenie nie ulegnie zmianie i będzie za nią odpowiadał operator terminalu.

W przypadku obszaru Basenu II w związku z zaprzestaniem prowadzenia działalności stoczniowej na tym terenie zmianie ulegnie charakter powstających odpadów. Nie będą to już to typowe odpady stoczniowe, jak np. ścierniwo, pozostałości po farbach i innych chemikaliach itd., ale grupy odpadów typowe dla prowadzenia działalności przeładunkowej lub magazynowej tj. takie jak w przypadku Zadania 2.

Na etapie eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia przewiduje się powstawanie odpadów, których rodzaje zamieszczono w poniższej tabeli i wytwarzane w związku z prowadzoną działalnością oraz przeprowadzanymi pracami konserwatorskimi i remontowymi. Będą to odpady w następujących ilościach:

15 01 01 Opakowania z drewna – 1 Mg/rok,

15 01 02 Opakowania z tworzyw sztucznych – 2 Mg/rok,

15 01 07 Opakowania ze szkła 1 – Mg/rok,

16 02 13* Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy⁵⁾ inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 12 - 0,05 Mg/rok,

16 02 14 Zużyte urządzenia inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 13 - 0,05 Mg/rok,

16 02 15* Niebezpieczne elementy lub części składowe usunięte ze zużytych urządzeń - 0,05 Mg/rok,

17 04 05 Żelazo i stal – 100 Mg/rok,

16 02 16 Elementy usunięte ze zużytych urządzeń inne niż wymienione w 16 02 15 - 0,05 Mg/rok,

17 04 11 Kable inne niż wymienione w 17 04 10 – 15 Mg/rok,

20 03 99 Odpady komunalne niewymienione w innych podgrupach – 20 Mg/rok.

Powstałe odpady zostaną przekazane podmiotom, które posiadają zezwolenie oraz wpis do rejestru BDO, zezwalające na prowadzenie działalności w zakresie zbierania, transportu, odzysku lub unieszkodliwiania odpadów, w szczególności odpadów niebezpiecznych.

Ze względu na rodzaj inwestycji i zastosowane technologie nie przewiduje się wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej zarówno na etapie realizacji jak i funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia. Na terenie planowanego przedsięwzięcia nie będą występowały rodzaje i ilości substancji, kwalifikujących planowaną inwestycję do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz.U. z 2016 r., poz. 138).

Wszystkie obiekty będą zaprojektowane i wykonane zgodnie z wymogami prawa budowlanego, uwzględniającymi m.in. wymagania w zakresie stabilności konstrukcji, zapobiegające potencjalnej katastrofie budowlanej i nie będą one źródłem potencjalnej katastrofy naturalnej.

Przedsięwzięcie na etapie budowy i eksploatacji nie wpłynie znacząco negatywnie na pogłębianie zmian klimatycznych. Ponadto nie przewiduje się, aby klimat i jego zmiany miały znaczący wpływ na funkcjonowanie przedmiotowego przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie na etapie budowy:

- będzie w znikomym (pomijalnym) stopniu oddziaływać na klimat poprzez emisję zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego na etapie budowy, oddziaływanie to będzie okresowe, a emisja zanieczyszczeń nie będzie znacząca;
- wielkość emisji na etapie budowy (okresowa emisja, której źródłem będzie spalanie paliwa w silnikach maszyn budowlanych i środków transportu) – w kontekście globalnego ocieplenia i zmian klimatu mają znaczenie niewielkie;
- nie spowoduje naruszenia stosunków wodnych na analizowanym terenie ani w jego sąsiedztwie; nie wpłynie również negatywnie na osiągnięcie celów środowiskowych dla wód powierzchniowych i podziemnych, określonych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły” – nie

będzie źródłem ścieków technologicznych zawierających substancje wskaźnikowe określone w ww. celach a wody opadowe z terenu inwestycji będą jakościowo i ilościowo zbliżone do stanu obecnego.

Z kolei na etapie eksploatacji:

- wielkość emisji w kontekście globalnego ocieplenia i zmian klimatu będzie miała znaczenie pomijalne;
- inwestycja nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów środowiskowych dla wód powierzchniowych i podziemnych, określonych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły” – nie będzie źródłem ścieków zawierających substancje wskaźnikowe określone w ww. celach;
- planowane powierzchnie biologicznie czynne, będą działaniami skutkującymi pochłanianiem gazów cieplarnianych.

Zgodnie z informacjami pozyskanymi od Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. na obszarze portu planowane są poza przedmiotową, niżej podane inwestycje na lata 2021 – 2027:

1. Rozbiórka budynków i obiektów na terenie ZMPG S.A. przy ul. Waszyngtona w Gdyni.
2. Zwiększenie przepustowości układów torowych w granicach administracyjnych Portu Gdynia zgodnie z wymogami sieci TEN-T.
3. Budowa nawierzchni manewrowo – składowych przy Nabrzeżu Węgierskim w Porcie Gdynia.
4. Integracja portu z zapleczem, ze szczególnym uwzględnieniem terminali intermodalnych.
5. Via Maris – droga Czerwona w Gdyni (od ul. Janka Wiśniewskiego do Węzła Morska).
6. Rozwój platformy multimodalnej „Dolina Logistyczna”.
7. Przygotowanie infrastruktury portowej do zasilania statków z alternatywnych źródeł – bunkrowanie paliwem LNG oraz zasilanie energią elektryczną z lądu.
8. Budowa Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia – budowa nowej infrastruktury na rozszerzonych terenach portu – Etap I.
9. Przebudowa Nabrzeża Pomocniczego w Porcie Gdynia.

Pomimo, iż przedsięwzięcie sąsiaduje z innymi zaplanowanymi działaniami inwestycyjnymi Portu w Gdyni, to czas ich realizacji pokrywa się tylko częściowo, co wpływa w mniejszym stopniu na wystąpienie kumulacji czynników negatywnych. Czynniki skumulowane mogące mieć wpływ na przyrodę, różnorodność biologiczną i obszary chronione oraz ludzi i zwierzęta to głównie hałas, obecność ciężkiego sprzętu a także praca kafarów. Właściwa organizacja prac w poszczególnych projektach zminimalizuje pojawienie się negatywnych oddziaływań skumulowanych.

Po analizie dokumentacji niniejszej sprawy oraz po uzyskaniu opinii organów współdziałających, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.40.2020.AJ.5 z dnia 20.08.2020 r. działając na podstawie art. 10 Kpa zawiadomił strony postępowania o zakończeniu zbierania dowodów w sprawie oraz możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranych dowodów i materiałów. W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi lub wnioski.

W toku postępowania Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, uwzględniając kryteria określone w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, na podstawie informacji o planowanym przedsięwzięciu oraz danych własnych organu ustalił, co następuje:

- z uwagi na specyfikę inwestycji nie przewiduje się, aby realizacja, czy eksploatacja przyczyniły się do wystąpienia znaczących awarii mogących oddziaływać na zdrowie ludzi, bądź środowisko;

- nie przewiduje się, aby realizacja przedsięwzięcia powodowała skumulowanie negatywnych oddziaływań z istniejącymi lub planowanymi w sąsiedztwie przedsięwzięciami;
- ewentualne oddziaływanie negatywne na środowisko występować będzie na etapie realizacji przedmiotowej inwestycji; oddziaływania te będą jednak krótkotrwałe i ograniczone do czasu realizacji przedsięwzięcia;
- ze względu na odległość od granic Polski, charakter inwestycji i zawężenie jej oddziaływania tylko i wyłącznie do miejsca realizacji i czasu budowy, przedsięwzięcie nie będzie źródłem transgranicznego oddziaływania na środowisko, pochodzącego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- planowane przedsięwzięcie nie będzie miało negatywnego wpływu na siedliska przyrodnicze oraz gatunki roślin i zwierząt podlegających ochronie na obszarach Natura 2000, ani inne tereny ochrony przyrodniczej, bądź o wysokich walorach krajobrazowych i kulturowych podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;
- realizacja powyższego przedsięwzięcia nie będzie miała negatywnego wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły;
- planowane przedsięwzięcie nie wpłynie na pogłębienie zmian klimatu.

Realizacja inwestycji na podstawie niniejszej decyzji, a także późniejsza eksploatacja obiektów powstałych w wyniku realizacji przedsięwzięcia nie zwalnia inwestora z obowiązku, niezależnie od postanowień niniejszej decyzji:

- stosowania przepisów w sprawie warunków technicznych ustanowionych na podstawie art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. *Prawo budowlane* (tekst jedn. Dz. U. z 2020 r., poz. 1333);
- uzyskania wymaganych prawem zezwoleń, opinii i uzgodnień;
- realizacji obowiązków wynikających wprost z przepisów prawa, w tym w szczególności obowiązków dotyczących prawidłowej eksploatacji instalacji, określonych przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (tekst jedn. Dz. U. z 2020 r., poz. 1219 ze zm.) oraz gospodarki odpadami, określonej przepisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. *o odpadach* (tekst jedn. Dz. U. z 2020 r., poz. 797 ze zm.). Obowiązki takie, jako istniejące i wiążące z mocy prawa, nie podlegają powtórnemu nałożeniu i ujawnieniu w decyzji.

Zgodnie z art. 84 *ustawy OOS* w przypadku, gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, właściwy organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

W tym stanie należało orzec jak na wstępie.

Decyzja podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych.

Tytułem wydania niniejszej decyzji uiszczono opłatę skarbową w wysokości 205 zł (załącznik nr 1, cz. I, poz. 45 *ustawy z dnia 16 listopada 2006 roku o opłacie skarbowej* (tekst jedn. Dz. U. 2020 r., poz. 1546)).

POUCZENIE

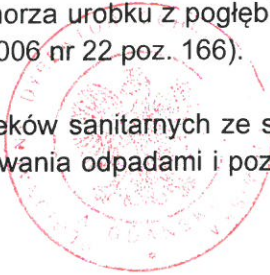
Od niniejszej decyzji przysługuje stronie odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, w terminie 14 dnia od daty jej otrzymania, zgodnie z art. 127 i 129 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego*.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.


Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie zastępuje zezwolenia wydanego w trybie art. 56 ustawy o ochronie przyrody. Na ewentualne zniszczenie siedlisk gatunków, okazów gatunków, gniazd gatunków ich płoszenie lub przenoszenie gatunków znajdujących się pod ochroną należy uzyskać zezwolenie w trybie art. 56 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz. U. z 2020 r., poz. 55 ze zm.).

W przypadku zamierzenia odłożenia urobku czerpального w morzu, należy postępować zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 26 stycznia 2006 r. w sprawie trybu wydawania zezwoleń na usuwanie do morza urobku z pogłębiania dna oraz na zatapianie w morzu odpadów lub innych substancji (Dz. U. 2006 nr 22 poz. 166).

Z uwagi na budowę punktu odbioru ścieków sanitarnych ze statków należy umieścić te informacje w kolejnej aktualizacji „Planu gospodarowania odpadami i pozostałościami ładunkowymi ze statków dla Portu Gdynia.



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku


Radosław Iwiński

Otrzymują:

- 1 Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., ul. Rotterdamska 9, 81-337 Gdynia
2. Strony postępowania poprzez zawiadomienie
3. aa

Do wiadomości:

1. Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny, ul. Kontenerowa 69, 81-155 Gdynia
2. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, ul. Chrzanowskiego 10, 81-338 Gdynia,
3. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, ul. ks. Franciszka Rogaczewskiego 9/19, 80-804 Gdańsk



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU

Załącznik Nr 1
do decyzji RDOŚ-Gd-WOO.420.40.2020.AJ.8.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Omawiane przedsięwzięcie będzie polegało na realizacji dwóch zadań:

1. Zadanie 2: Modernizacja Nabrzeży: Czeskiego, Rumuńskiego, Stanów Zjednoczonych i ramp ro-ro wraz z załadowniem części Basenu V polegająca na przesunięciu linii nabrzeża Czeskiego ok. 180 m i załadowniu fragmentu Basenu V o powierzchni ok. 20 tys. m², rozbiórce rampy ro-ro B i przebudowie rampy A i A¹, przebudowie części linii nabrzeża Rumuńskiego i Stanów Zjednoczonych, przebudowie istniejącego układu drogowo – kolejowego, wykonaniu prac pogłębiarskich w rejonie nabrzeża Stanów Zjednoczonych i Rumuńskiego z obecnych 7,6-8 m do 10-15,5 m głębokości oraz budowie i przebudowie niezbędnej infrastruktury podziemnej (sanitarnej, energetycznej, telekomunikacyjnej, itd.) w tym infrastruktury podziemnej do odbioru ścieków ze statków oraz zasilania statków w energię elektryczną z lądu.
2. Zadanie 3: Modernizacja Nabrzeży: Remontowego i Północnego wraz z załadowniem części Basenu II - etap I; polegająca na przesunięciu istniejących linii nabrzeży: Remontowego, Czołowego, Zachodniego łącznej długości ok. 168 m w głąb akwenu Basenu II o maksymalnie ok. 180 m i załadowniu części Basenu II o powierzchni ok. 3 ha wraz z przebudową infrastruktury sanitarnej, energetycznej, telekomunikacyjnej, w tym infrastruktury podziemnej do odbioru ścieków ze statków oraz zasilania statków w energię elektryczną z lądu.

Zadanie 2

W ramach omawianego zadania przedsięwzięcia planuje się przebudowę linii nabrzeża Czeskiego zlokalizowanego we wschodniej części Portu Gdynia w rejonie Basenu V, w sposób umożliwiający przyjmowanie większych jednostek ro-ro o długości ok. 240m i pozyskanie nowych powierzchni składowych (na załadowanym obszarze) - przebudowa tego rejonu Portu Gdynia przyczyni się do wzrostu przeładunków w systemie ro-ro i wzmocnienia atrakcyjności portu:

- rozbiórka istniejącej rampy B o pow. ok. 1 470 m²,
- budowa nowej konstrukcji nabrzeża Czeskiego o długości ok. 180 mb,
- budowa nowej konstrukcji nabrzeża Stanów Zjednoczonych o długości ok. 300 mb,
- przebudowa konstrukcji nabrzeża Rumuńskiego na dł. 170 mb,
- przebudowa odcinków łączących nowe konstrukcje z istniejącymi konstrukcjami hydrotechnicznymi,
- przebudowa i budowa nowej infrastruktury podziemnej i nadziemnej znajdującej się w rejonie nowej linii nabrzeża, wraz z przystosowaniem sieci elektroenergetycznej do zasilania statków w energię elektryczną z lądu,
- wykonanie co najmniej 6 punktów do zrzutu ścieków ze statków,
- wykonanie robót zasypowych w celu załadownienia części Basenu V o powierzchni 20 tys. m², kruszywo w ilości ok. 200 000 m³ zostanie przywiezione z najbliższych żwirowi albo zostanie do

tego wykorzystany urobek z prac czerpalnych prowadzonych na terenie portu w ramach innych działań inwestycyjnych,

- wykonanie prac pogłębiarskich o kubaturze ok. 200 000 m³. Urobek spełniający parametry techniczne zostanie wykorzystany do załadownienia, pozostała część będzie zdeponowana w morzu we wskazanym przez Urząd Morski w Gdyni miejscu,
- przebudowa ramp: A, A',
- wykonanie nawierzchni manewrowo - składowych na nowym terenie,
- wykonanie odwodnienia terenu nabrzeża i nowo powstałego placu wraz z przebudową istniejących wylotów wód opadowych,
- przebudowie istniejącego układu drogowo – kolejowego,
- wykonanie rozwiązań technicznych zabezpieczających przed skutkami wahań poziomu wód morskich do rzędnej +2,5 m n.p.m.

Port Gdynia jako port uniwersalny na Bałtyku przeładowuje zarówno towary masowe jak i drobnicowe. Poza obsługą towarów masowych zjednostkowanych czyli kontenerów na terenie Portu Gdynia w rejonie Basenu V zlokalizowany jest specjalistyczny terminal ro-ro. Terminal ten jest jednym z największych operatorów na Bałtyku w zakresie przeładunków w technologii ro-ro (obsługa ładunków tocznych, naczep) oraz przeładunku i magazynowaniu papieru i wyrobów papierniczych obsługującym stałe linie ro-rowe. W związku z tym, nie ma możliwości realizacji omawianego zadania przy jednoczesnym zamknięciu tego rejonu portu. Realizacja zadania 2 będzie przebiegać etapowo aby przez cały czas była dostępna przynajmniej jedna rampa do obsługi statków ro-ro.

Etap I:

- demontaż rampy A',
- pogrążenie ścianki zamykającej i wykonanie nawierzchni na palach,
- wykonanie tymczasowej rampy A'T z dalbami,
- poszerzenie rampy B – część I;

Etap II:

- poszerzenie rampy B – część II;

Etap III:

- załadownienie basenu V,
- przeniesienie i poszerzenie rampy A;

Etap IV:

- likwidacja rampy B i tymczasowej rampy A'T,
- odtworzenie i poszerzenie rampy A',
- wykonanie nowej linii cumowniczej na nabrzeżu Stanów Zjednoczonych,
- wykonanie nowej linii cumowniczej na nabrzeżu Rumuńskim,
- wykonanie prac czerpalnych.

Do załadownienia części basenu V zakłada się wykorzystanie urobku z planowanych w ramach tego przedsięwzięcia prac czerpalnych oraz być może urobku z innych prac pogłębiarskich prowadzonych na akwenach portowych o ile pozwoli na to harmonogram ich prowadzenia. Pozostała część materiału do zasypu zostanie przywieziona z najbliższych żwirowni. Ponieważ prace czerpalne będą prowadzone w odległości 50 m od konstrukcji nabrzeży to jedynym rodzajem pogłębiarki dopuszczalnej do pracy w takich warunkach jest pogłębiarka czerpakowa.

Na potrzeby realizacji Zadania 2 planowanego przedsięwzięcia przewiduje się wykorzystanie między innymi następującego ciężkiego sprzętu budowlanego: kafary, gruszki do cementu, koparki, zagęszczarki, pogłębiarki ssąco - tłoczące, samochody ciężarowe z naczepami, pogłębiarki chwytakowe.

Zadanie 3

Projektowana przebudowa będzie wiązała się z przesunięciem istniejących linii nabrzeży: Remontowego, Czołowego oraz Zachodniego maksymalnie o 180 m w głąb akwenu i stworzenie nowej jednej linii nabrzeża zamykającego część basenu. Powstały w ten sposób dodatkowy teren będzie miał powierzchnię około 30 000 m². Tereny te zostaną częściowo zagospodarowane pod nieuciążliwą działalność portową lub pod „czystą” produkcję a częściowo będą stanowiły rezerwę terenu pod rozbudowę węzła komunikacyjnego na potrzeby rozwojowe Portu Gdynia. Przebudowane nabrzeże będzie miało konstrukcję skrzyniową z dodatkowym zakotwieniem. W dalszej przyszłości zostaną wykorzystane jako zaplecze do obsługi statków pasażerskich przy Molu Rybackim. Całość konstrukcji zwieńczona zostanie oczepem wraz z wykonaniem płyty nabrzeża i nawierzchni. Realizacja nowych konstrukcji nabrzeży będzie polegała na:

- rozbiórce istniejącego pirsu północnego o łącznej długości około 190 m. Najpierw zdemontowana zostanie nadbudowa pirsu przy pomocy młotów pneumatycznych na podwoziu koparki, następnie przy pomocy kafarów będą usuwane pale drewniane w części A pirsu i żelbetowe w części B. Gruz z prac rozbiórkowych na bieżąco będzie przewożony wywrotkami na zaplecze budowy zlokalizowane w rejonie nabrzeża Remontowego. Tam nastąpi wstępna segregacja poprzez wyodrębnienie elementów stalowych z gruzu, który po zmniejszeniu jego granulacji zostanie wywieziony przez uprawnioną firmę do zagospodarowania lub wykorzystany jako element podsypki pod projektowane nawierzchnie, o ile będzie spełniał odpowiednie parametry techniczne ,
- przygotowaniu powierzchni dna pod ustawienie staroużytecznych skrzyń, które będą tworzyły konstrukcję pierwszej części przebudowanego nabrzeża Remontowego. W tym celu, dno zostanie wyrównane, następnie ułożona zostanie geowłóknina i wykonana podsypka z tłuczni, co będzie stanowiło stabilną powierzchnię do posadowienia skrzyń,
- przetransportowaniu staroużytecznych skrzyń z obecnej lokalizacji przy falochronie wyspowym do docelowego miejsca wykorzystania w Basenie II. W tym celu skrzynie zostaną opróżnione z zasypu (piasku) aby stały się pływalne, a następnie przyholowane przy pomocy holownika z asystą drugiej jednostki na uprzednio przygotowane miejsce posadowienia w nowej linii nabrzeża Remontowego; transport staroużytecznych skrzyń zostanie zrealizowany zgodnie z opracowaną przez Wykonawcę prac budowlanych „Technologią transportu staroużytecznych skrzyń”;
- wykonaniu zasypu urobku z robót czerpalnych wykonywanych na terenie portu gdyńskiego do głębokości -1 m. Po zagęszczeniu zgromadzonego urobku w procesie flotacji pozostałą część będzie stanowiło nawiezione od strony lądu odpowiednie kruszywo, stanowiące warstwę konstrukcyjną pod projektowaną nawierzchnię placu,
- wykonaniu oczepu przebudowanego nabrzeża oraz wykonanie rozbieralnej nawierzchni nowopowstałego terenu;
- wykonaniu niezbędnej infrastruktury podziemnej oraz przyłączeniu jej do istniejącej sieci Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.,
- wykonaniu odwodnienia terenu w sposób dostosowany do przyszłego sposobu wykorzystania nowopowstałego terenu i odprowadzenia wód opadowych poprzez przebudowany, istniejący wylot D3 oraz nowo projektowany do wód portowych w Basenie II, w przypadku konieczności pograżenia przy użyciu kafarów kombinowanej ścianki oraz pali, stanowiącej konstrukcję nowo projektowanego nabrzeża.

Na potrzeby realizacji Zadania 3 planowanego przedsięwzięcia przewiduje się wykorzystanie między innymi następującego ciężkiego sprzętu budowlanego: młoty hydrauliczne, samochody ciężarowe z naczepami, kruszarki, kafary, koparki, gruszki do cementu, zagęszczarki, pogłębiarki ssąco – tłoczące, ponton z wiertnicą do wykonania kotwień skrzyń, palownica do DSM, dźwig.

Głównym elementem obu zadań jest załadunek części Basenu V i II. Do tego celu zostanie wykorzystany urobek pozyskany między innymi w ramach przedsięwzięcia „Pogłębianie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia- etapy I i III oraz przebudowa nabrzeży

w Porcie Gdynia- etapy II i III". Załadowanie polegać będzie na przeprowadzeniu robót zasypowych w celu poszerzenia nabrzeża.

Na potrzeby budowy zostanie zrealizowane zaplecze placu budowy (odrębne dla poszczególnych zadań), gdzie znajdzie się miejsce do magazynowania materiałów budowlanych, sprzętu budowlanego, teren pod przygotowywanie zbrojenia, węzeł sanitarny, zaplecze socjalne dla nadzoru i pracowników budowy. Przed przystąpieniem do robót budowlanych teren będzie ogrodzony i zabezpieczony przed dostępem osób trzecich. Plac budowy będzie wyraźnie oznaczony i zaopatrzone w tablicę informacyjną.


Faza eksploatacji.

Zadanie 2. W fazie eksploatacji przy przebudowanym nabrzeżu Czeskim, przy rampach A i A' będą cumowały jednostki ro-ro zgodnie z obecnie wykorzystywaną technologią obsługą statków tego typu w Porcie Gdynia. Statki będą cumowane do nowych linii nabrzeży Rumuńskiego i Stanów Zjednoczonych w tradycyjny sposób tj. przycumowane do nabrzeża przy pomocy cum zaczepianych o polery.

Zadanie 3. Powstały w wyniku realizacji tego zadania teren zostanie wynajęty w drodze przetargu pod realizacją nieuciążliwej działalności portowej np. jako teren magazynowo - manewrowy. Jednakże ostateczny sposób jego użytkowania zostanie określony po wyłonieniu dzierżawcy.

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie na obszarze dzielnicy Śródmieście miasta Gdyni, w granicach Portu Gdynia we wschodniej części terenów zarządzanych przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. Działki przeznaczone pod inwestycję: 593/1, 593/2, 595, 596, 598, 617, 619, 620, 621, 622, 727, 729, 766, 796, 797, 798, 2519, 2541, 2544, 2547, 2950, 2951, 2953, 2954, 2955, 2956, 2957, 2958, 2959, 2960, 2961, 3066, 3068, 3069, 3070, 3071, 3072, 3073, 3074, 3075, 3076, 3077, 3078, obręb ewidencyjny 0026 Śródmieście, na terenie miasta Gdynia.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku



Radosław Iwiński

