



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU

RDOŚ-Gd-WOO.4211.19.2017.MBC.AT.13
zpo

Gdańsk, dnia 27 czerwca 2018 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 75 ust. 1 pkt. 7 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jedn. Dz.U. z 2017 r. poz. 1405 ze zm.) - zwanej dalej ustawą o oś, i art.104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz.U. z 2017r. poz. 1257 ze zm.), a także § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 34, § 3 ust. 1 pkt 56, pkt 77, pkt 79 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jedn. Dz. U. z 2016r., poz. 71), na wniosek z dnia 31.10.2017 r. znak DS.-614/26/80/DM/17 Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. w Gdyni (wpływ uzup.16.11.2017r.), o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla niżej wymienionego przedsięwzięcia, z załącznikami, działając w oparciu o:

- 1) raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn.: „Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków w Porcie Gdynia” – opracowanie Ekovert, kierownik projektu mgr inż. Wiktoria Ryng-Duczmal, Wrocław 2018;
- 2) postanowienie Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni znak INZ1.1-AC-8103-42/18 z dnia 07.05.2018r.
- 3) opinie Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni, wyrażone w piśmie: znak SE.ZNS.80.4912.4.18 z dnia 19.04.2018r.;

– po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko,

ORZEKAM

I. Określić dla przedsięwzięcia pn:

**„Budowa infrastruktury portowej
do odbioru ścieków sanitarnych ze statków w Porcie Gdynia”,**

realizowanego na terenie działek nr: 276/1, 276/2, 281/2, 349, 593/1, 593/2, 619, 779, 803, 3152, 3153, 275, 279, 280, 339, 340, 341, 342, 345, 254, 267, 783, 804, 805, 806, 3065, 347, 595, 620, 727, 728, 730, 766, 775, 780, 784, 787, 788, 789, 790, 793, 794, 797, 798, 799, 800, 808, 834, 836, 839, 2513, 2514, 2516, 2517, 2518, 2519, 2959, 3066, 3068, 257, 348, 350, 837, 835, 768, 769, 770, 729, 613, 2512, 3067, 812, 3070, 3049, 3050, 3051, 3054, 3053, 840, 622, 767, 3059/2, 3060, 838, 2515, 253, 781, 3071, 236/6, 791, 792.

następujące środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia

Przedmiotowe przedsięwzięcie realizowane będzie w północno - wschodniej części miasta Gdynia, na terenie Portu Morskiego.

Investycja ma na celu wykonanie na terenie Portu Gdynia nowej i dostosowanie istniejącej infrastruktury kanalizacyjnej do odbierania ścieków sanitarnych ze statków i zrzutu tych ścieków do sieci kanalizacji sanitarnej miasta Gdynia.

Zbiorczy system kanalizacji sanitarnej grawitacyjno – tłocznej do odbioru ścieków ze statków realizowany będzie w II etapach:

Etap I / Faza 1:

1.1.1. Budowa na nab. Francuskim i Belgijskim instalacji zrzutowej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków pasażerskich,

1.1.2. Budowa układu nr 1: sieci kanalizacji sanitarnej grawitacyjno – tłocznej do odbioru, ze studni zbiorczej instalacji zrzutowej nab. Francuskiego, ścieków sanitarnych ze statków pasażerskich cumujących przy nab. Francuskim, wraz z włączeniem w zespół zbiorników retencyjno – wyrównawczych na placu XXVII przy ul. Polskiej,

1.1.3. Budowa układu nr 2 – sieci kanalizacji sanitarnej grawitacyjno – tłocznej do odbioru, z przewidzianej dla Publicznego Terminalu Promowego pozaukładowej studni zbiorczej, ścieków sanitarnych z promów cumujących przy nab. Polskim, wraz z włączeniem w przywołany w punkcie 1.1.4. zespół zbiorników retencyjno - wyrównawczych ,

1.1.4. Budowa zespołu zbiorników retencyjno – wyrównawczych na placu XXVII przy ul. Polskiej wraz z ich podłączeniem do sieci kanalizacji sanitarnej miasta Gdynia,

1.1.5. Budowa studni zlewnej, włączonej w zespół zbiorników retencyjno-wyrównawczych, przygotowanej do zrzutu ścieków sanitarnych pochodzących z jednostek pływających obsługiwanych przez wozy asenizacyjne, cysterny i przenośne zbiorniki należące do portowego operatora,

Etap I/Faza 2

1.2.1. Budowa mechaniczno – chemicznej podczyszczalni ścieków sanitarnych usytuowanej na placu XXVII przy ul. Polskiej w Porcie Gdynia wraz z zagospodarowaniem terenu zajętego pod obiekty podczyszczalni i terenu przynależnego obiektom,

1.2.2. Budowa awaryjnego podłączenia istniejącego układu grawitacyjno – tłocznej kanalizacji sanitarnej zlewni przepompowni PS-1, obsługującego obiekty stacjonarne na terenie Portu Gdynia, do zespołu zbiorników retencyjno-wyrównawczych,

1.2.3. Przebudowa parkingu dla samochodów ciężarowych na pozostałej części placu XXVII, nie zajętej pod obiekty podczyszczalni ścieków.

Etap II:

2.1 Budowa na nabrzeżach instalacji do odbioru ścieków sanitarnych ze statków handlowych cumujących przy następujących nabrzeżach: Rumuńskim – na odcinku nasadowym, Węgierskim, Czeskim, Stanów Zjednoczonych, Rotterdamskim, Holenderskim, Szwedzkim – na odcinku BBM, inż. Tadeusza Wendy i Śląskim

2.2. Przebudowa i dostosowanie istniejącego, portowego układu kanalizacji sanitarnej grawitacyjno – tłocznej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków handlowych cumujących przy nabrzeżach jak w punkcie 2.1,

2.3. Przebudowa i dostosowanie istniejącego portowego układu kanalizacji sanitarnej grawitacyjno – tłocznej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków handlowych cumujących przy nabrzeżach, na których instalacje do odbioru tych ścieków zostały już wykonane, bądź są

przewidziane do realizacji w ramach odrębnych zadań inwestycyjnych - dotyczy nabrzeży: Rumuńskiego, Norweskiego, Indyjskiego, Helskiego,

2.4. Budowa sieci kanalizacji sanitarnej do odbioru z przewidzianej do realizacji, w ramach odrębnego przedsięwzięcia, pozaukładowej studni zbiorczej ścieków sanitarnych ze statków handlowych cumujących przy nab. Polskim wraz z włączeniem w grawitacyjno – tłoczny układ Nr 2.

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

W fazie realizacji:

1. Minimalizować ryzyko zanieczyszczenia wód morskich pyłami poprzez m.in. zraszanie powierzchni gruntu wodą podczas prac rozbiórkowych i podczas kruszenia płyt;
2. Zaplecze budowy zorganizować w sposób eliminujący zagrożenie przedostania się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo – wodnego, poprzez:
 - a) wykorzystywanie istniejących miejsc o powierzchni utwardzonej;
 - b) w przypadku braku możliwości wykorzystania istniejących miejsc o powierzchni utwardzonej, plac budowy utwardzić i zabezpieczyć przed przedostawaniem się szkodliwych substancji do środowiska gruntowo – wodnego;
 - c) uszczelnienie nawierzchni placów postojowych dla maszyn, środków transportu, parkingów dla pracowników;
3. Teren budowy wyposażać w sorbenty lub inne środki do zwalczania skutków incydentalnych wycieków substancji ropopochodnych. W przypadku wystąpienia incydentalnego rozlewu substancji olejowych na wodach morskich postępować zgodnie z "Portowym planem zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń";
4. Miejsca do przechowywania olejów napędowych, stałe miejsca postojowe sprzętu budowlanego oraz miejsca jego tankowania dodatkowo zabezpieczyć przed możliwością zanieczyszczenia środowiska gruntowo – wodnego (np. szczelne podłoże lub na nieprzepuszczalnej folii) oraz wyposażać w sorbenty i inne środki techniczne na potrzeby prowadzenia ewentualnych działań ratowniczych;
5. Zabrania się wykonywania napraw sprzętu budowlanego na terenie budowy, stosowany sprzęt budowlany musi być sprawny technicznie;
6. Zaplecze budowy, a także rejon wykonywanych prac wyposażać w niezbędne sanitariaty i pomieszczenia socjalne dla pracowników; zapewnić systematyczny odbiór nieczystości przez uprawnione podmioty;
7. Materiały budowlane dostarczać partiami, których wielkość jest niezbędna do prowadzenia robót budowlanych; w miarę możliwości unikać długotrwałego magazynowania tychże materiałów;
8. Na terenie budowy wyznaczyć, utwardzić i odvodnić miejsca przeznaczone do magazynowania materiałów i wyrobów oraz magazynowania odpadów;
9. Miejsca gromadzenia odpadów określić w Planie zagospodarowania placu budowy, oznakować i zabezpieczyć przed dostępem osób niepowołanych;
10. Zadbać, by urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu, nie pracowały jednocześnie, a w czasie przerw w pracy, urządzenia i maszyny nie pracowały na tzw. biegu jałowym;
11. Zadbać, aby realizacja przedsięwzięcia przebiegała w sposób najmniej uciążliwy dla środowiska z punktu widzenia ochrony powietrza przed zanieczyszczeniem. Zwrócić szczególną uwagę na zminimalizowanie emisji niezorganizowanej pyłów i gazów powstających w czasie transportu (ruchu pojazdów) oraz ograniczenie emisji

- niezorganizowanej związanej z pracą maszyn na terenie budowy. W tym celu ściśle przestrzegać harmonogramu budowy oraz zapewnić właściwą organizację pracy;
12. Przywożone i przewożone grunty, materiały budowlane zabezpieczyć przed pyleniem poprzez zapewnienie optymalnej ich wilgotności lub osłonięcie plandekami; dla potrzeb transportowych wykorzystywać istniejącą sieć dróg publicznych;
 13. Unikać pozostawiania niezasypanych wykopów, które mogłyby się stać tymczasowymi zbiornikami retencyjnymi spływających wód opadowych i roztopowych, infiltrujących następnie bezpośrednio do wód podziemnych;
 14. Wykopy zabezpieczyć przed możliwością przedostania się do nich zanieczyszczeń związanych z pracami budowlanymi, niedopuszczalne jest pozostawianie w wykopach jakichkolwiek odpadów;
 15. Ze szczególną uwagą i ostrożnością wykonywać i zabezpieczać wykopy przebiegające w pobliżu miejsc, przez które przebiega inne uzbrojenie infrastrukturalne terenu; prowadzone prace budowlane nie mogą naruszyć stateczności obiektów istniejących, w tym budynków, dróg oraz instalacji podziemnych;
 16. Za wycinkę drzew dokonać nasadzeń zastępczych w ilości nie mniejszej niż ilość wyciętych drzew. Do nasadzeń wykorzystać jedynie rodzime gatunki drzew i krzewów. Nasadzenia zastępcze należy wykonać na obszarze portu.
 17. Drzewa i krzewy, znajdujące się w sąsiedztwie prowadzenia robót, przeznaczone do adaptacji zabezpieczyć przed uszkodzeniem pni, korzeni i konarów.
 18. Grupy drzew i krzewów bezpośrednio sąsiadujące z obszarem prowadzenia prac ogrodzić ochronnym ogrodzeniem wys. 1,5-2 m w odległości co najmniej 1 m od brzegu pni – po obu stronach rzędów drzew i krzewów lub wokół grup drzew i krzewów. Przy drzewach dojrzałych teren ogrodzony powinien obejmować powierzchnię równą rzutowi koron. Jeżeli takie rozwiązanie będzie niemożliwe, bezwzględnie na cały okres budowy pnie drzew oszalować deskami, wypełniając przestrzeń pomiędzy pniem a deską matami słomianymi, zrolowaną jutą, czy rurkami drenarskimi, które będą amortyzowały ewentualne uderzenia z zewnątrz.
 19. Zabezpieczenie z desek powinno sięgać do wysokości pierwszych gałęzi, czyli około 2 m, określonej jednak indywidualnie dla każdego drzewa, aby nie uszkodzić najbliższych konarów. Dolna część każdej deski powinna opierać się na podłożu (nie na pniu czy przyporach korzeniowych), będąc lekko wkopaną w grunt, jeżeli jest to niemożliwe np. przez nadbiegi korzeniowe, deski obsypać ziemią; oszalowanie należy otoczyć opaskami z drutu okrągłego, miękkiego ocynkowanego lub taśmy stalowej ocynkowanej (nie wolno używać do tego celu gwoździ). Opaski zastosować w odległości co 40-60 cm od siebie, czyli minimum 3szt. na pniu.
 20. Wykopy wykonywane w strefie korzeniowej drzew wykonywać wyłącznie ręcznie i/lub metodą przecisków.
 21. Robót ziemnych w obrębie korzeni drzew i krzewów nie prowadzić w okresie wegetacji roślin, a szczególnie w okresie letnim. Najkorzystniejszym okresem do wykonania tych robót są miesiące od października do końca marca.
 22. Wykopów w obrębie drzew nie prowadzi dłużej niż 2 tygodnie, a przy wietrznej, wilgotnej pogodzie 3 tygodnie. W celu niedopuszczenia do przesuszenia systemu korzeniowego, wykopy przy drzewach i krzewach zasypać w jak najkrótszym czasie.
 23. Powstałe wykopy w sąsiedztwie drzew zasypać warstwą kompostu lub ziemi urodzajnej.
 24. W przypadku kolizji konarów drzew z pracą sprzętu budowlanego w wyniku, którego może dojść do uszkodzenia mechanicznego, gałęzie zagrożone uszkodzeniem należy podwiązać do gałęzi położonych powyżej. Jeżeli jest to zabieg niewystarczający w ostateczności, lokalnie usunąć lub skrócić kolidujące gałęzie, a rany po cięciach zostaną zabezpieczone środkiem impregnującym z dodatkiem środka grzybobójczego. Rany po cięciach powinny być suche przed wykonaniem zabezpieczenia.
 25. W przypadku uszkodzeń korzeni lub gałęzi i pni usunięcie szkód zlecić specjalistycznej firmie.
 26. W celu wyeliminowania płoszenia ptaków i porzucania przez nie lęgów wszelkie prace należy zaplanować poza okresem lęgowym ptaków, który przypada na okres od marca do sierpnia.

W przypadku konieczności wykonywania prac budowlanych oraz rozbiórkowych w sezonie lęgowym, prace wykonywać pod nadzorem ornitologa.

27. Prace związane z wycinką drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia. Dopuszcza się prowadzenie ich w okresie lęgowym po stwierdzeniu braku gniazd przez specjalistę ornitologa. W przypadku stwierdzenia występowania lęgów należy prace wykonać po wyprowadzeniu lęgu przez ptaki.

W fazie eksploatacji:

1. Zastosować stałą kontrolę zrzucanych przez statki ścieków sanitarnych, poprzez mobilne platformy z urządzeniami do wstępnej analizy jakości ścieków, co pozwoli na zatrzymanie procedury w przypadku wykrycia zrzutu ścieków nie spełniających określonych przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. parametrów;
2. Wprowadzić procedury na wypadek rozszczelnienia się instalacji odbierającej ścieki ze statków, mającej na celu szybkie i efektywne działania ograniczające przedostanie się ścieków do wód morskich;
3. Buforować ścieki przed podczyszczeniem, co pozwoli na wyrównanie stężeń zanieczyszczeń w ściekach pochodzących z różnych źródeł (statki pasażerskie i promy);
4. Na terenie podczyszczalni prowadzić selekcję odpadów, a miejsce ich gromadzenia usytuowane i wykonane zgodnie z wymaganiami ustawy o odpadach;
5. Wody opadowe przed odprowadzeniem do odbiornika podczyszczać.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do uzyskania decyzji umożliwiającej realizację przedsięwzięcia

- a) Przewidzieć zastosowanie materiałów wysokiej jakości, nieuciążliwych/obojętnych dla środowiska i posiadających stosowne atesty i certyfikaty oraz gwarantujących długi czas eksploataowania.
- b) Zastosować zabezpieczenia antyodorowe (instalacja neutralizatorów, biofiltrów, proces utleniania) w poszczególnych punktach zrzutu oraz na trasie przesyłu, a także na etapie poddawania ścieków procesowi podczyszczenia (instalacja neutralizatorów, proces utleniania chemicznego).
- c) Wprowadzić metody utrzymania odpowiedniego pH ścieków w celu zminimalizowania emisji amoniaku i siarkowodoru. pH ścieków powinno znajdować się w zakresie od 6,5 do 9,5.
- d) Skierować wylot ku górze bez zadaszenia wentylatorów na biofiltrach, poprzez które emitowane będą zanieczyszczenia.
- e) Podczyszczać ścieki odbierane ze statków, w celu zmniejszenia ładunku zanieczyszczeń wprowadzanych do miejskiej kanalizacji sanitarnej.
- f) Zhermetyzować obiekty podczyszczalni ścieków.
- g) Nawierzchnię parkingów zaprojektować jako szczelną, a wodę opadową z niej kierować do kanalizacji deszczowej, poprzez zbiornik retencyjny, stanowiący gwarancję opóźnienia spływu nadmiaru wód opadowych do pracującej sieci kanalizacyjnej, gdzie przed zrzuceniem do odbiornika będzie podczyszczana w separatorze substancji ropopochodnych.
- h) Wyeliminować źródła nadmiernego hałasu poprzez posadowienie większości urządzeń generujących hałas pod ziemią lub w budynkach.
- i) Na terenie podczyszczalni prowadzić selekcję odpadów, a miejsce ich gromadzenia usytuowane i wykonane zgodnie z wymaganiami ustawy o odpadach.
- j) Technologia robót budowlanych i hydrotechnicznych musi uwzględniać konieczność zabezpieczenia wód morskich przed zanieczyszczeniem odpadami ciekłymi i stałymi.
- k) Wskazać sposób postępowania w przypadku incydentalnego wycieku substancji ropopochodnych, w tym wskazać niezbędne środki i procedury do ich usunięcia z powierzchni wody.
- l) Przewidzieć stosowanie materiałów nietoksycznych, odpornych na korozję, prawnie dopuszczonych do użytku oraz posiadających aktualne atesty.

- m) W projekcie sporządzić bilans mas ziemnych usuwanych albo przemieszczanych w związku z realizacją inwestycji oraz wskazać warunki i sposób ich zagospodarowania w przypadku, gdy ich zastosowanie nie spowoduje przekroczeń wymaganych standardów jakości gleby i ziemi, o których mowa w ustawie Prawo ochrony środowiska. Dane te należy zamieścić w pozwoleniu na budowę. Postępowanie z masami ziemnymi, których zanieczyszczenia przekraczają wymagane standardy jakości gleby i ziemi, winno być zgodne z przepisami ustawy o odpadach.
- n) Przewidzieć zastosowanie odpowiednich technologii oraz procedur związanych z sytuacją awaryjną.
- o) Wyznaczyć miejsca magazynowania materiałów i wyrobów oraz magazynowania odpadów.

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

Przedsięwzięcie nie jest zaliczane do stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii przemysłowych. w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, zatem w niniejszej decyzji nie określa się wymogów w zakresie przeciwdziałania ich skutkom. Nie przewiduje się, aby realizacja przedsięwzięcia oraz eksploatacja przyczyniły się do wystąpienia znaczących awarii mogących oddziaływać na zdrowie ludzi, bądź środowisko.

5. Wymogi w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko, w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko

Zakres planowanego przedsięwzięcia oraz skala zidentyfikowanego jego oddziaływania na środowisko pozwala na stwierdzenie, że planowane przedsięwzięcie nie będzie powodować transgranicznych oddziaływań na środowisko, wobec czego nie przeprowadzono postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym.

II. Nałożyć na wnioskodawcę następujące obowiązki:

1. w zakresie zapobiegania, ograniczenia oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

- 1. Prowadzić monitoring ilości i jakości zrzucanych przez statki ścieków.
- 2. Wprowadzić stosowne procedury na wypadek rozszczelnienia się instalacji odbierającej ścieki ze statków mające na celu natychmiastowe zatrzymanie wycieku.
- 3. Prowadzić regularną kontrolę stanu technicznego wszystkich elementów układu sieci kanalizacyjnej oraz obiektów kubaturowych na terenie oczyszczalni.
- 4. Zaktualizować Portowy plan gospodarowania odpadami i pozostałościami ładunkowymi ze statków dla Portu Gdynia.

III. Nie stwierdzać konieczności przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko

Wobec wystarczających dla dokonania pełnej oceny oddziaływań (również skumulowanych) posiadanych obecnie informacji o rozwiązaniach projektowych i technicznych środkach ochrony środowiska i zastosowania możliwych środków łagodzących, nie nakłada się obowiązku przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Nie wyklucza to przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w przypadku:

- złożenia do organu właściwego do wydania decyzji (o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14 i 18 ustawy ooś) wniosku podmiotu planującego podjęcie realizacji inwestycji,

- jeżeli organ właściwy do wydania ww. decyzji stwierdzi, że we wniosku o wydanie decyzji zostały dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

IV. Nie stwierdzać konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie zalicza się do rodzaju przedsięwzięć wskazanych w art. 135 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, dla których dopuszcza się tworzenie obszaru ograniczonego użytkowania. W tym stanie brak jest uzasadnienia dla wskazania konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

V. Uczynić „Charakterystykę przedsięwzięcia” Załącznikiem nr 1 do niniejszej decyzji i jej integralną częścią.

UZASADNIENIE

W dniu 31.10.2017r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku wpłynął wniosek Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. w Gdyni znak DS.-614/26/80/DM/17 z dnia 31.10.2017r., uzupełniony pismem znak DS. – 614/26/93/DM/17 z dnia 15.11.2017 r., o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia jw.

Do wniosku załączono:

- 1) kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z płytą CD;
- 2) poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej oraz wypis z rejestru gruntów, obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujące przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- 3) mapę 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;
- 4) wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenu objętego inwestycją.

Inwestycja realizowana będzie na terenie Portu Gdynia, we wschodniej części Gdyni, w dzielnicy Śródmieście. Port usytuowany jest na Pobrzeżu Gdańskim, a dokładnie we wschodniej części Pobrzeża Kaszubskiego – nad Zatoką Gdańską.

Inwestycja ma charakter prośrodowiskowy i ma na celu dostosowanie do nowych przepisów, zgodnie z którymi usuwanie ścieków ze statków pasażerskich i promów w obszarze Morza Bałtyckiego będzie zabronione, z wyjątkiem ścieków poddanych oczyszczeniu w statkowej oczyszczalni ścieków. W innym przypadku ścieki powinny być zdane do portowych urządzeń odbiorczych.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest częściowo w obrębie ustaleń dwóch planów zagospodarowania przestrzennego:

- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Portu Zachodniego w Gdyni (uchwała nr IV/46/07 Rady Miasta Gdyni z dnia 24 stycznia 2007).
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego rejonu dawnej Stoczni Gdynia (uchwała nr XXV/523/12 Rady Miasta Gdyni z dnia 28 listopada 2012).

Analiza zapisów powyższych planów wykazała, iż planowana inwestycja jest zgodna z zapisami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Przedsięwzięcie będzie zlokalizowane częściowo na obszarze wód morskich, stanowiących zgodnie z art. 4 pkt 4 ustawy z dnia 21 marca 1991r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej morskie wody wewnętrzne oraz na obszarze lądowym.

Organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia na podstawie art. 75 ust. 7 ustawy ooś jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku.

Przedsięwzięcie objęte wnioskiem jest kwalifikowane zgodnie z:

- §3, ust. 2, pkt 1 – *przedsięwzięcia 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* (Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 maja 2015 r. w sprawie określenie akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej dla każdego portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, sieć kanalizacji sanitarnej oraz przepompownie ścieków i osadniki wchodzą w skład infrastruktury portowej portu Gdynia zgodnie z punktem 11.1 i 11.2 załącznika nr 2 do rozporządzenia. Wobec powyższego niniejsza inwestycja jest rozbudową, przebudową przedsięwzięcia klasyfikowanego w §2 ust. 1 pkt 34 – porty i przystanie morskie w rozumieniu ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2010 r. Nr 33, poz. 179 oraz z 2015 r. poz. 1569 i 1642), w tym infrastruktura portowa służąca do załadunku i rozładunku, połączona z lądem lub położona poza linią brzegową, do obsługi statków o nośności większej niż 1350 t, w rozumieniu ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2016 r. poz. 66) oraz ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, z wyłączeniem przystani dla promów;);
- §3, ust. 1, pkt 56 – *garaże, parkingi samochodowe lub zespoły parkingów, w tym na potrzeby planowanych, realizowanych lub zrealizowanych przedsięwzięć, o których mowa w pkt 50, 52-55 i 57, wraz z towarzyszącą im infrastrukturą, o powierzchni użytkowej nie mniejszej niż 0,5 ha na obszarach innych niż wymienione w lit. a* (Przebudowa parkingu dla samochodów ciężarowych o powierzchni powyżej 0,5 ha);
- §3, ust. 1, pkt 77 - *instalacje do oczyszczania ścieków inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 40, przewidziane do obsługi nie mniej niż 400 równoważnych mieszkańców w rozumieniu art. 43 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne; (Budowa podczyszczalni ścieków dla maksymalnej założonej wydajności podczyszczalni 1680 m³/dobę co daje wartość RLM na poziomie 57 260);*
- §3, ust. 1 pkt. 79 - *sieci kanalizacyjne o całkowitej długości przedsięwzięcia nie mniejszej niż 1 km, z wyłączeniem ich przebudowy metodą bezwykopową, sieci kanalizacji deszczowej zlokalizowanych w pasie drogowym i obszarze kolejowym oraz przyłączy do budynków; (Budowa i przebudowa sieci kanalizacji sanitarnej o łącznej długości do 3,0 km).*

W związku z powyższym, na podstawie art. 71 ust. 2 pkt. 2 ustawy ooś, jego realizacja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Wnioskodawca ubiega się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla celów uzyskania decyzji wymienionej w art. 72 ust. 1 ustawy ooś.

O złożeniu wniosku i wszczęciu postępowania strony zostały powiadomione pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4210.19.2017.AT.2 z dnia 21.11.2017r.

Informację o złożonym wniosku zamieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych *Ekoportala* (www.ekoportala.pl), prowadzonym na podstawie art. 22 ustawy ooś, pod numerem 1161/2017.

W myśl przywołanego wyżej przepisu oraz art. 64 ust. 1 i ust. 1a ustawy OOŚ, obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko stwierdza, w drodze postanowienia, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

- uwzględniając łącznie kryteria określone w art. 63 ust.1;

- po zasięgnięciu opinii: 1) organu Państwowej Inspekcji Sanitarnej, o którym mowa w art. 78, w przypadku przedsięwzięć wymagających decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1–3, 10–19, 21 i 22) dyrektora urzędu morskiego – gdy przedsięwzięcie jest realizowane na obszarze morskim;
- po zasięgnięciu opinii organu właściwego do wydania pozwolenia zintegrowanego na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska, jeżeli planowane przedsięwzięcie kwalifikowane jest jako instalacja, o której mowa w art. 201 ust. 1 tej;
- organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017r. – Prawo wodne.

W przypadku gdy przedsięwzięcie jest realizowane na obszarze morskim, organem właściwym do wydania opinii, o której mowa w ust. 1, jest także dyrektor urzędu morskiego.

Postanowienie wydaje się również, jeżeli organ nie stwierdzi potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Zgodnie z art. 6 ustawy ooś wymogu uzgodnienia lub opiniowania nie stosuje się, jeżeli organ prowadzący postępowanie jest jednocześnie organem uzgadniającym lub opiniującym.

Tut. organ, działając na podstawie art. 64 ustawy ooś, pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4211.19.2017.AT.3 z dnia 21.11.2017r. wystąpił do Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia.

Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Gdyni pismem znak SE.ZNS.80.4910.49.17 z dnia 05.12.2017r., wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni pismem znak INZ1.1-PP/AC-8103-106/17 z dnia 08.12.2017r., wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Działając na podstawie art. 64 w związku z art.71 ust. 1 i 2 ww. ustawy, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4211.19.2017.AT.4 z dnia 17.01.2018r. zwrócił się do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku z prośbą o przedstawienie opinii w przedmiocie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku pismem z dnia 24.01.2018r. zawiadomił, iż przekazał sprawę do rozpatrzenia Dyrektorowi Zarządu Zlewni w Gdańsku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

Państwowe Gospodarstwo Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Gdańsku znak GD.ZZŚ.3.435.42.2018.AK z dnia 07.02.2018r. wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4211.19.2017.AT.5 z dnia 09.02.2018r. zwrócił się z uprzejmą prośbą o uzupełnienie ww. opinii Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Gdańsku znak GD.ZZŚ.4.435.42.2018.AK z dnia 07.02.2018 r.

Państwowe Gospodarstwo Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Gdańsku znak GD.ZZŚ.3.435.42.2018.AK z dnia 21.02.2018r. przesłał uzupełnienie do w/w opinii.

W związku z powyższym, na podstawie art. 71 ust. 2 pkt. 2 ustawy ooś, jego realizacja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Wnioskodawca ubiega się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla celów uzyskania decyzji wymienionej w art. 72 ust. 1 ustawy ooś.

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 ooś:

1. Rodzaj i charakterystyka 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 oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania 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 uzdrowiskowej;
- 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;
- możliwości ograniczenia oddziaływania.

Tut. organ, analizując łącznie kryteria określone w art. 63 ust. 1 ww. ustawy, informacje zawarte w dokumentacji dla przedmiotowego przedsięwzięcia w dniu 03.10.2017r. postanowieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4211.19.2017.MBC.AT.6 stwierdził potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla wnioskowanego przedsięwzięcia oraz określił zakres raportu zgodnie z art. 66 ustawy ooś.

Stosownie do art. 63 ust. 5 w/w ustawy ooś postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia zostało zawieszona postanowieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku znak RDOŚ-Gd-WOO.4211.19.2017.MBC.AT.7 z dnia 26.03.2018 r. do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu na środowisko.

W dniu 04.04.2018 r. Inwestor przedłożył raport o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia, wobec czego ustała przyczyna uzasadniająca zawieszenie postępowania.

W myśl art. 62 ustawy ooś w procesie takiej oceny określa się, analizuje oraz ocenia bezpośredni i pośredni wpływ danego przedsięwzięcia na: a) środowisko oraz zdrowie i warunki życia ludzi, b) dobra materialne, c) zabytki, d) wzajemne oddziaływanie między ww. elementami. Z powyższych względów przeprowadzona w niniejszej sprawie ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i obszary Natura 2000, odwołuje się do ww. czynników w sposób łączny, opierając wnioski tej oceny o metodę zintegrowanego podejścia.

Wynikami dla powyższej oceny, przyjmującymi postać uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia są: określenie możliwości oraz sposobów zapobiegania i zmniejszania negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz określenie wymaganego zakresu monitoringu. Czynności powyższe stanowią główne determinanty postępowania dowodowego w niniejszej sprawie.

Przeprowadzona w niniejszej sprawie ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz obszary Natura 2000 została oparta o ustalenia faktyczne i poglądy naukowo-badawcze zawarte w przedstawionym przez wnioskodawcę raporcie o ocenie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko odpowiada pod względem struktury treści art. 66 ustawy ooś, a jego ustalenia są spójne, logiczne i przekonujące. Ustaleń dokonano także w łączności z informacjami ze standardowych formularzy danych opisujących obszary Natura 2000. Dokonując oceny całokształtu zebranych w niniejszej sprawie dowodów tut. organ podzielił w całości ustalenia i ocenę przedstawioną w stanowisku organów współdziałających.

W toku postępowania tut. organ ustalił i zważył co następuje.

Planowana inwestycja polegać będzie na budowie infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków w Porcie Gdynia, realizowanego na terenie działek nr: 276/1, 276/2, 281/2, 349, 593/1, 593/2, 619, 779, 803, 3152, 3153, 275, 279, 280, 339, 340, 341, 342, 345, 254, 267, 783, 804, 805, 806, 3065, 347, 595, 620, 727, 728, 730, 766, 775, 780, 784, 787, 788, 789, 790, 793, 794, 797, 798, 799, 800, 808, 834, 836, 839, 2513, 2514, 2516, 2517, 2518, 2519, 2959, 3066, 3068, 257, 348, 350, 837, 835, 768, 769, 770, 729, 613, 2512, 3067, 812, 3070, 3049, 3050, 3051, 3054, 3053, 840, 622, 767, 3059/2, 3060, 838, 2515, 253, 781, 3071, 236/6, 791, 792.

Planowana inwestycja będzie w pełni realizowana na terenie Portu Gdynia na nabrzeżach portowych, wzdłuż istniejących dróg oraz na istniejącym parkingu dla samochodów ciężarowych. Teren Portu Gdynia uzbrojony jest w sieci: kanalizacji sanitarnej, kanalizacji deszczowej, wodociągową, energetyczną, teletechniczną oraz ciepłowniczą.

Na terenie nabrzeży zlokalizowane są budynki magazynowe, magazynowo-biurowe, parkingi, trafostacje, budynek Dworca Morskiego, place składowe. W rejonie inwestycji zlokalizowana jest także infrastruktura kolejowa służąca do obsługi nabrzeży.

Nabrzeża objęte inwestycją:

- nabrzeże Francuskie,
- nabrzeże Polskie,
- nabrzeże Węgierskie,
- nabrzeże Rumuńskie ,
- nabrzeże Czeskie,
- nabrzeże Stanów Zjednoczonych,
- nabrzeże Rotterdamskie,
- nabrzeże Belgijskie,
- nabrzeże Holenderskie,
- nabrzeże Szwedzkie,
- nabrzeże inż. Tadeusza Wendy,
- nabrzeże Śląskie,
- nabrzeże Helskie.

Statki handlowe cumują przy nabrzeżach: Węgierskim, Rumuńskim, Czeskim, Stanów Zjednoczonych, Rotterdamskim, Polskim, Francuskim, Holenderskim, Szwedzkim, Wendy oraz Śląskim. Przy nabrzeżu Francuskim dodatkowo cumują duże statki pasażerskie, natomiast przy nabrzeżach Helskich kontenerowce i promy. Przy nabrzeżu Polskim zlokalizowany będzie Publiczny Terminal Promowy.

Budowa infrastruktury portowej umożliwiającej odbiór ścieków sanitarnych ze statków cumujących w porcie bezpośrednio do lądowej sieci kanalizacyjnej, stanowi realizację wymogów wprowadzonych w 2011 r. zmian do Załącznika IV Konwencji MARPOL (Rezolucja MEPC.200(62)), zgodnie z którymi Morze Bałtyckie ustanowione zostało obszarem Specjalnym (PSA), w którym zrzuty zanieczyszczonych ścieków (do wysokości określonych parametrów związków azotu i fosforanu) ze statków pasażerskich będą zabronione.

Zbiórca system kanalizacji sanitarnej grawitacyjno-tłocznej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków realizowany będzie w II etapach.

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się budowę i przebudowę niezbędnej infrastruktury podziemnej i nadziemnej, prace rozbiórkowe i odtworzeniowe.

Etap I/Faza 1

Budowa na nab. Francuskim i Belgijskim instalacji zrzutowej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków pasażerskich

Do obsługi statków pasażerskich, w ramach Fazy 1/ Etapu 1 przedsięwzięcia, planuje się budowę na nab. Francuskim 4 punktów zrzutu ścieków sanitarnych o przepustowości maks. 200 m³/h każdy, z zabezpieczeniem antyodorowym, wraz z instalacjami tłocznymi. Zrzut ścieków, odbywać się będzie z wykorzystaniem siły tłoczenia pomp statkowych.

Instalacja zrzutowa nab. Francuskiego o łącznej długości do 0,8 km łączyć się będzie przewodem tłocznym ze złączem studni zrzutowej nab. Belgijskiego, której przepustowość może osiągnąć maks. wartość 200 m³/h. Studnia zrzutowa wykonana zostanie z zabezpieczeniem antyodorowym. Ścieki z tej studni, poprzez ww. złącze, mogą być przepompowane, przy wykorzystaniu pomp statkowych, bezpośrednio na specjalistyczną barkę operatora zewnętrznego, uprawnionego do odbioru i utylizacji zebranych ścieków. Możliwości retencyjne barki winny wystarczyć do odbioru zrzutu ścieków deklarowanego przez statek pasażerski.

Taki obieg ścieków jest przewidywany, gdy:

- wystąpi etapowanie robót budowlanych Etapu I Fazy 1 w sposób umożliwiający oddanie do użytkowania najpierw instalacji zrzutowej do odbioru ścieków ze statków pasażerskich na Nab. Francuskim i Belgijskim, a następnie oddanie do użytkowania pozostałych elementów Fazy 1,

oraz w sytuacjach, które definiują zrzut ścieków jako zrzut awaryjny, a więc:

- nastąpiła zidentyfikowana przez aparaturę kontrolno-pomiarową próba zrzutu przez statki pasażerskie ścieków sanitarnych, o składzie i stężeniach przekraczających dopuszczalny poziom ustalony przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. W takiej sytuacji nie będziemy mieli do czynienia ze ściekami sanitarnymi, a z odpadami.
- nastąpiła awaria pracujących układów sieciowych, technologicznych, bądź innych z nimi współpracujących, uniemożliwiająca bezpośredni odbiór zrzucanych ścieków ze statków pasażerskich przez infrastrukturę portową (PRF) i skierowanie ich do miejskiej sieci kanalizacji sanitarnej,

Do wstępnego sprawdzania jakości i ilości zrzucanych ścieków służyć będzie aparatura kontrolno-pomiarowa zainstalowana na mobilnych platformach mogących się przemieszczać po nabrzeżach i po terenie portu. Zasilanie w energię elektryczną tej aparatury oraz urządzeń umożliwią gniazda energetyczne, przewidziane do zainstalowania w nabrzeżach, w bezpośrednim sąsiedztwie punktów zrzutowych. Zabezpieczenie antyodorowe punktów zrzutu jak i mobilnej platformy jest najbardziej zasadne w momencie rozłączania instalacji, ale też w trakcie przerw eksploatacyjnych, czyli w okresie pomiędzy zrzutami.

Działaniem na rzecz ograniczenia odorów będzie także przepłukanie wodą podawaną przewodem spod hydrantu nabrzeżowego, instalacji na platformie mobilnej, jak i studni zrzutowej na nabrzeżu, po każdorazowym zakończeniu zrzutu ścieków i odłączeniu instalacji statkowej od infrastruktury portowej. Hydranty zasilane są z sieci wodociągowej podłączonej do portowego ujęcia wód podziemnych, poprzez zbiorniki wyrównawcze. Pobór wód na cele przepłukiwania będą nie większe niż 10 m³ na jednorazowe przepłukanie.

Budowa układu Nr 1 – sieci kanalizacji grawitacyjno – tłocznej do odbioru, ze studni zbiorczej instalacji zrzutowej nab. Francuskiego, ścieków sanitarnych ze statków pasażerskich cumujących przy nab. Francuskim wraz z włączeniem sieci w zespół zbiorników retencyjno- wyrównawczych na placu XXVII przy ul. Polskiej

W ramach układu Nr 1 – wybudowana zostanie zabezpieczona antyodorowo studnia zbiorcza instalacji zrzutowej nab. Francuskiego wraz z połączoną z nią siecią kanalizacji grawitacyjno -

tłocznej dla ścieków sanitarnych pochodzących ze statków pasażerskich cumujących przy nab. Francuskim.

W ramach realizacji tego elementu przewiduje się także budowę nowych przepompowni wraz z niezbędną infrastrukturą podziemną i naziemną.

Ścieki przesyłane będą przewodami tłocznymi o łącznej długości do 2,7 km, za pośrednictwem 3 kpl. przepompowni pośrednich o maks. wydajności ok. 210 m³/h każda i odprowadzane do zespołu zbiorników retencyjno-wyrównawczych, których lokalizację przewidziano na placu XXVII przy ul. Polskiej. Maksymalna, graniczna wielkość jednorazowego zrzutu ścieków ze statku pasażerskiego może wynieść 1200 m³.

Budowa układu Nr 2 – sieci kanalizacji grawitacyjno – tłocznej do odbioru z pozaukładowej studni zbiorczej ścieków sanitarnych pochodzących z promów cumujących przy nab. Polskim w obrębie Publicznego Terminalu Promowego wraz z włączeniem w zespół zbiorników retencyjno-wyrównawczych

W ramach układu Nr 2 – wybudowana zostanie sieć kanalizacji grawitacyjno- tłocznej, od przewidzianej do realizacji w ramach odrębnego projektu pozaukładowej studni zbiorczej ścieków sanitarnych pochodzących z promów cumujących przy nab. Polskim w obrębie przyszłego Publicznego Terminalu Promowego, do wspólnego dla obu układów zespołu zbiorników retencyjno-wyrównawczych, których lokalizację przewidziano na placu XXVII przy ul. Polskiej.

W ramach realizacji tego elementu przewiduje się budowę nowych przepompowni wraz z niezbędną infrastrukturą podziemną i naziemną.

Ścieki odebrane z 2 punktów zrzutowych Publicznego Terminalu Promowego, o łącznej przepustowości maks. 105 m³/h, poprzez w/w studnię zbiorczą, w ilości nie większej niż 480 m³ w ciągu doby, niezależnie od liczby promów równocześnie zrzucających ścieki na Terminalu przesyłane będą przewodami grawitacyjno-tłocznymi o łącznej długości do 2,5 km, za pośrednictwem 3 kpl. przepompowni pośrednich o wydajności maks. ok. 120 m³/h każda, do zespołu zbiorników retencyjno-wyrównawczych. Pozaukładowa studnia zbiorcza na ciągu grawitacyjnym wymagać będzie stałego zabezpieczenia antyodorowego.

Budowa zespołu zbiorników retencyjno-wyrównawczych

Na placu XXVII przy ul. Polskiej w Porcie Gdynia zostaną wykonane następujące elementy:

- zespół zbiorników retencyjno-wyrównawczych, częściowo podziemnych, częściowo wyniesionych ponad teren, o łącznej pojemności nie mniejszej niż 1600 m³, umożliwiającej przetrzymanie przez 24 h ścieków, pochodzących z jednostek pasażerskich,
- podłączenie zbiorników retencyjno- wyrównawczych do sieci kanalizacji sanitarnej miasta Gdynia, w rejonie węzła Ofiar Grudnia 1970 r., poprzez układ lokalnej sieci grawitacyjno-tłocznej kanalizacji sanitarnej, w tym przepompownię pośrednią, do wylotu nr IV na kolektorze miejskim 800x1200 przy ul. Janka Wiśniewskiego,
- monitoring on-line parametrów jakościowych i ilościowych zrzucanych wylotem nr IV ścieków sanitarnych pochodzących ze statków pasażerskich i promów.

Budowa studni zlewnej, włączonej w zespół zbiorników retencyjno – wyrównawczych przygotowanej do zrzutu ścieków sanitarnych pochodzących z jednostek pływających obsługiwanych przez wozy asenizacyjne, systemy i przenośne zbiorniki należące do portowego operatora

Podsumowując zakres rzeczowy dla etapu I/Fazy1. System kanalizacji sanitarnej grawitacyjno-tłocznej o długości łącznej do 6 km wraz z uzbrojeniem, w tym:

- 4 punkty zrzutowe w nab. Francuskim, 1 pkt zrzutowy w nab. Belgijskim (o przepustowości maks. 200m³/h każdy),
- studnie i komory: zlewne, rewizyjne, rozprężne, zasuwowe
- przepompownie ścieków: 7 kpl.,
- zespół zbiorników retencyjno-wyrównawczych o łącznej pojemności nie mniejszej niż 1600 m³,
- podłączenie do sieci kanalizacji sanitarnej miasta Gdynia (wylot nr IV na kolektorze miejskim 800x1200 przy ul. Janka Wiśniewskiego),

wraz z budową i przebudową niezbędnej infrastruktury podziemnej i nadziemnej, pracami rozbiórkowymi i odtworzeniowymi.

Etap I/Faza 2

Budowa podczyszczalni ścieków sanitarnych na placu XXVII przy ul. Polskiej w Porcie Gdynia.

W ramach realizacji podczyszczalni ścieków wybudowany zostanie modułowy układ technologiczny podczyszczania ścieków sanitarnych pochodzących ze statków pasażerskich i promów i kierowanych na zbiorniki retencyjno- wyrównawcze. Układ ten zawierać będzie następujące elementy:

- krato-płuczkę, której zadaniem będzie obniżenie stężenia zawieszin pływających oraz separator tłuszczu wraz z dozowaniem detergentów, który pozwoli uzyskać wymagane stężenie substancji ekstrahujących się eterem naftowym; oba elementy zostaną wstawione w ciąg technologiczny przed zespołem zbiorników retencyjno- wyrównawczych,
- system gromadzenia odpadów z krato-płuczki i separatora tłuszczu; odpady będą odbierane przez specjalistycznego, uprawnionego usługodawcę,
- system napowietrzania mechanicznego ścieków w zbiornikach retencyjno- wyrównawczych wraz z systemem utleniania chemicznego ścieków; systemy te będą odpowiedzialne za poprawę warunków redukcyjno-utleniających ścieków oraz za ich dezynfekcję i antyodoryzację,
- przepompownię ścieków o przepustowości maks. 305 m³/h, przywołaną w punkcie 1.1.4 zgodnej z postawionymi warunkami PEWiK Gdynia Sp. z o.o.,
- opomiarowanie ilości i parametrów jakościowych ścieków; system sterowania i lokalnej wizualizacji z możliwością zdalnego podglądu parametrów procesów technologicznych,
- system powtórnego obiegu ścieków przez układ technologiczny podczyszczania - ścieki zostaną ponownie skierowane do uzdatniania, jeśli pierwszy obieg nie doprowadzi do uzyskania wymaganych wartości parametrów jakościowych podczyszczanych ścieków; system ten daje możliwość skorzystania z instalacyjnych „by – pass’ów” dla wariantowego wyboru poszczególnych modułów technologicznych, zarówno dla ścieków z powtórnego obiegu, jak i dla ścieków z pierwszego obiegu, dostarczonych bezpośrednio z punktów zrzutowych na nabrzeżach; pozwala na wyłączenie i włączenie poszczególnych modułów w ciąg technologiczny podczyszczania w zależności od jakości ścieków oraz pozwoli na zastosowanie nowych technologii uzdatniania ścieków w przyszłości,
- zrzut ścieków do miejskiej sieci kanalizacji sanitarnej miasta Gdynia, wylotem nr IV.

Przewiduje się, że pełen układ technologiczny podczyszczania ścieków, wraz z zespołem zbiorników retencyjno-wyrównawczych, będzie zużywał od 35 do 50 kWh/m³. Zgodnie z „Raportem obejmującym określenie możliwych do zastosowania w porcie Gdynia optymalnych metod przygotowania ścieków ze statków pasażerskich do zrzutu do miejskiej sieci kanalizacji sanitarnej na terenie miasta Gdynia” i przeprowadzonymi na jego potrzeby badaniami średnie wartości BZT₅, kształtują się na poziomie 2045 mg O₂/dm³, co przy maksymalnej założonej wydajności podczyszczalni 1680 m³/dobę daje wartość RLM na poziomie 57 260. Jednak maksymalne obciążenie podczyszczalni, patrząc na statystyki zawinięć do Portu Gdynia największych statków pasażerskich, o potencjalnie możliwym maksymalnym zrzucie ścieków sanitarnych na poziomie 1200 m³/dobę, zdarza się jedynie w sezonie letnim, a to ma znaczący wpływ na zmniejszenie obciążenia

podczyszczalni, a tym samym na obniżenie wielkości ładunku poszczególnych zanieczyszczeń odprowadzanych do kanalizacji w ciągu roku i na znaczne obniżenie RLM.

Obiekty budowlane, w tym obiekty kubaturowe i technologii podczyszczania, wraz z zespołem zbiorników retencyjno- wyrównawczych, znajdą się na terenie wygradzonym z placu XXVII, z wydzielonymi nawierzchniami dojazdowymi i postojowymi dla służb eksploatacyjnych. Teren ten posiadać będzie uporządkowaną, niezbędną infrastrukturę wodociągową, kanalizacji deszczowej – w tym zbiornik retencyjny, kanalizacji sanitarnej, elektroenergetyczną i teletechniczną, ogrodzenie, buforową strefę zieleni wzdłuż wygradzającego ogrodzenia oraz biologicznie czynne powierzchnie z nasadzoną zielenią nad zbiornikami retencyjno-wyrównawczymi. Oświetlenie terenu wygradzonego oraz terenu zewnętrznego zapewnią ustawione wzdłuż ogrodzenia wolnostojące słupy oświetleniowe.

Budowa awaryjnego podłączenia istniejącego układu grawitacyjno – tłoczno-kanalizacji sanitarnej zlewni przepompowni PS-1, obsługującego obiekty stacjonarne na terenie Portu Gdynia, do zespołu zbiorników retencyjno – wyrównawczych

Jako opcję awaryjną przewiduje się podłączenie na placu XXVII istniejącego układu grawitacyjno-tłoczno-kanalizacji sanitarnej zlewni przepompowni PS-1, zakończonego na placu XXVII studnią rozprężną, obsługującego obiekty stacjonarne na terenie Portu Gdynia, do zespołu zbiorników retencyjno-wyrównawczych, jako zabezpieczenie sieci miejskiej przed bezpośrednim, przypadkowym zrzutem w tej zlewni ścieków sanitarnych o ponadnormatywnych stężeniach (o łącznej długości układu do 0,2km).

Przebudowa parkingu samochodów ciężarowych na placu XXVII, przy ul. Polskiej, w Porcie Gdynia

Na części placu XXVII nie zajętej dla potrzeb podczyszczalni ścieków i zbiorników retencyjno-wyrównawczych zostanie wykonana przebudowa istniejącego parkingu samochodów ciężarowych na plac manewrowo-postojowy dla samochodów ciężarowych. Powstanie 28 miejsc postojowych +/- 10 pojazdów wraz z niezbędną infrastrukturą (drogową, wodociągową, kanalizacji deszczowej, kanalizacji sanitarnej, elektroenergetyczną wraz z oświetleniem i teletechniczną, ogrodzeniem, z nawiązaniem do istniejących sieci i tych projektowanych dla potrzeb podczyszczalni ścieków i zbiorników retencyjno-wyrównawczych.

Zakres rzeczowy dla Etapu I/Fazy 2:

- budowa podczyszczalni ścieków na placu XXVII wraz z obiektami budowlanymi w tym obiektami technologicznymi i kubaturowymi,
- budowa awaryjnego systemu kanalizacji sanitarnej grawitacyjno-tłocznej o łącznej długości do 0,2km wraz z niezbędnym uzbrojeniem, wraz z podczyszczalnią,
- przebudowa parkingu samochodów ciężarowych z ilością 28 miejsc postojowych +/- 10 pojazdów miejsc postojowych,

wraz z budową i przebudową niezbędnej infrastruktury podziemnej i nadziemnej, pracami rozbiórkowymi i odtworzeniowymi.

Etap II

Budowa układu kanalizacji grawitacyjno- tłocznej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków handlowych odcinka nasadowego nab. Rumuńskiego

Budowa układu kanalizacji grawitacyjno-tłocznej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków handlowych odcinka nasadowego nab. Rumuńskiego, w tym:

- 1 punkt zrzutu ścieków o przepustowości do 40 m³/h,
- kolektory tłoczne i grawitacyjne o długości łącznej do 0,4 km,

- przebudowa istniejącej przepompowni pośredniej ścieków sanitarnych (wymiana pomp i orurowania) wraz z istniejącą siecią tłoczną na długości do 0,2 km

Odbiór ścieków z punktu zrzutowego odbywać się będzie z zabezpieczeniem antyodorowym.

Do wstępnego sprawdzania jakości i ilości zrzucanych ścieków służyć będzie aparatura kontrolno-pomiarowa zainstalowana na mobilnych platformach mogących się przemieszczać po nabrzeżach i po terenie portu. Zasilanie w energię elektryczną tej aparatury oraz urządzeń antyodorujących umożliwi gniazdo energetyczne, przewidziane do zainstalowania w nabrzeżu, w bezpośrednim sąsiedztwie punktu zrzutowego. Zabezpieczenie antyodorowe punktu zrzutu jak i mobilnej platformy jest najbardziej zasadne w momencie rozłączania instalacji, ale też w trakcie przerw eksploatacyjnych, czyli w okresie pomiędzy zrzutami.

Budowa instalacji do odbioru ścieków sanitarnych ze statków handlowych cumujących przy nabrzeżach: Węgierskim, Czeskim, Stanów Zjednoczonych, Rotterdamskim, Holenderskim, Szwedzkim – na odcinku BBM, inż. Tadeusza Wendy, Śląskim

W tym:

- przewody grawitacyjno- tłoczne o łącznej długości do 3,5 km,
- punkty zrzutu – 12 sztuk, o przepustowości do 40 m³/h każdy.

Odbiór ścieków z punktów zrzutowych odbywać się będzie z zabezpieczeniem antyodorowym.

Do wstępnego sprawdzania jakości i ilości zrzucanych ścieków służyć będzie aparatura kontrolno-pomiarowa zainstalowana na mobilnych platformach mogących się przemieszczać po nabrzeżach i po terenie portu. Zasilanie w energię elektryczną tej aparatury oraz urządzeń antyodorujących umożliwią gniazda energetyczne, przewidziane do zainstalowania w nabrzeżu, w bezpośrednim sąsiedztwie punktu zrzutowego. Zabezpieczenie antyodorowe punktu zrzutu jak i mobilnej platformy jest najbardziej zasadne w momencie rozłączania instalacji, ale też w trakcie przerw eksploatacyjnych, czyli w okresie pomiędzy zrzutami.

Budowa sieci kanalizacji sanitarnej do odbioru ścieków sanitarnych z realizowanej w ramach odrębnego przedsięwzięcia pozaukładowej studni zbiorczej, dedykowanej statkom handlowym cumującym przy nab. Polskim, wraz z włączeniem w grawitacyjno – tłoczny układ Nr 2 realizowany w ramach Etapu I / Fazy 1

W tym:

- przewody grawitacyjne o łącznej długości do 0,5 km,

Pozaukładowa studnia zbiorcza na ciągu grawitacyjnym wymagać będzie stałego zabezpieczenia antyodorowego.

Przebudowa i dostosowanie istniejącego portowego układu kanalizacji grawitacyjno-tłocznej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków handlowych cumujących przy nabrzeżach wyspecyfikowanych na stronie 12 przedmiotowej decyzji, oraz przy nabrzeżach, które objęte są odrębnymi przedsięwzięciami, tj. przy nab. Rumuńskim na odcinku czołowym i środkowym, Helskim, Norweskim i Indyjskim

W tym:

- przebudowa istniejących przepompowni pośrednich ścieków sanitarnych w liczbie do 14 sztuk (w tym wymiana pomp i orurowania) wraz z istniejącą siecią grawitacyjno - tłoczną na długości łącznie do 5,0 km.
- przebudowa na nab. Helskim uzbrojenia punktów zrzutu, z wymianą osprzętu i armatury.

W ramach etapu II planuje się wykonanie 13 punktów zrzutu ścieków o łącznej maksymalnej przepustowości 520 m³/h wraz z budową i przebudową niezbędnej infrastruktury podziemnej i nadziemnej, pracami rozbiórkowymi i odtworzeniowymi. Liczba planowanych punktów zrzutu ścieków sanitarnych na poszczególnych nabrzeżach wygląda następująco:

- nab. Węgierskie - 1 punkt
- nab. Rumuńskie - 1 punkt
- nab. Czeskie - 1 punkt
- nab. Stanów Zjednoczonych - 3 punkty
- nab. Rotterdamskie - 1 punkt
- nab. Holenderskie - 2 punkty
- nab. Szwedzkie - 1 punkt
- nab. Wendy - 1 punkt
- nab. Śląskie - 2 punkty

Ścieki z nabrzeży objętych etapem II realizowanego przedsięwzięcia, będą spływały do istniejącego układu sieci obsługującego teren portu i będą kierowane do dalszego zrzutu w następujących punktach:

- ścieki z nabrzeża Helskiego będą prowadzone do Wylotu nr I przy ul. Kwiatkowskiego,
- ścieki z nabrzeża Szwedzkiego, Śląskiego i Wendy będą odprowadzone do kanalizacji sanitarnej w ulicy Węglowej,
- ścieki z nabrzeża Holenderskiego odprowadzone będą do kanalizacji sanitarnej w ulicy Francuskiej,
- ścieki z nabrzeża Polskiego odprowadzone będą do kanalizacji sanitarnej układu nr 2 w rejonie parkingu ul Polska 13,
- ścieki z nabrzeża Węgierskiego, Rumuńskiego, Czeskiego, Stanów Zjednoczonych i Rotterdamskiego będą prowadzone do przepompowni PS1 przy ul. Polskiej na placu XXVI. Pompownia PS1 obecnie obsługuje kanalizację sanitarną w ciągu ulic Rumuńskiej, al. Solidarności, Dokerów, Indyjskiej, Rotterdamskiej, częściowo Polskiej. Z pompowni PS1 ścieki sanitarne odprowadzane są do istniejącego na kolektorze miejskim wylotu IV przy ul. Janka Wiśniewskiego

Na całym terenie, na którym będą prowadzone prace związane z budową kanalizacji dojdzie do likwidacji kolizji wbudowywanej sieci z istniejącym uzbrojeniem terenu i niezbędnej rozbiórki nawierzchni drogowych oraz na obszarze placu XXVII, a więc w obszarze przebudowywanego parkingu, jak również w obszarze realizacji obiektów technologii podczyszczania i zbiorników retencyjno-wyrównawczych, zlikwidowane zostaną elementy uzbrojenia podziemnego oraz nadziemnego, w tym:

- sieci kanalizacji deszczowej;
- sieć kabli ziemnych zasilających wieże oświetleniowe;
- sieć kabli ziemnych teletechnicznych wraz z uzbrojeniem (studnie teletechniczne);
- kanały żelbetowe ciepłownicze wraz z uzbrojeniem (rury stalowe ciepłownicze);
- 2 wieże oświetleniowe stalowe- kratownice, o wys. 36 m, z instalacjami elektrycznymi, w tym oprawy oświetleniowe i 2 rozdzielnice elektryczne przy wieżach;

Ponadto, rozbiórce ulegnie istniejąca nawierzchnia placu oraz istniejące ogrodzenie.

Konieczna będzie również likwidacja wiaty znajdującej się na terenie dzierżawionym przez MTM Gdynia S.A. w II strefie nab. Duńskiego (międzytorze pomiędzy torami kierującymi się do II strefy nab. Francuskiego, a torami prowadzącymi na nab. Holenderskie).

Podczas projektowania inwestycji Inwestor przeanalizował szereg wariantów lokalizacyjnych, technologicznych i technicznych. Wszystkie warianty zostały między sobą porównane ze względu na ich potencjalne oddziaływanie na poszczególne aspekty środowiska, wraz ze wskazaniem wariantu najlepszego dla środowiska

Wariant zerowy, czyli odstąpienie od realizacji inwestycji jest podstawowym wariantem rozpatrywanym przy analizie uwarunkowań komunikacyjnych i środowiskowych.

Brak realizacji inwestycji spowoduje konieczność korzystania obecnych rozwiązań przy odbiorze ścieków. Takie rozwiązanie jest niekorzystne z kilku powodów:

- odbiór ścieków wozami asenizacyjnymi wymaga więcej czasu i czasami przedłuża konieczny czas postoju statków przy nabrzeżu;
- kursowanie wozów asenizacyjnych po nabrzeżu rodzi możliwość kolizji oraz jest emitorem hałasu oraz zanieczyszczeń do powietrza;
- wydajność wozów asenizacyjnych jest niższa niż planowanego układu odbioru ścieków.

Ponadto brak realizacji planowanego przedsięwzięcia może wpłynąć m. in. na zmniejszenie konkurencyjności obsługi statków pasażerskich Portu Gdynia względem Portu w Gdańsku poprzez wydłużenie konieczności postoju statków ze względu na niewydajny system odbioru ścieków wozami asenizacyjnymi. W długoterminowej perspektywie można się spodziewać utraty rynku statków pasażerskich przez port w Gdyni, co będzie miało poza bezpośrednim efektem ekonomicznym dla zarządzającego portem efekt wizerunkowy i społeczny, poprzez utratę klientów w lokalnym sektorze usługowym (kawiarnie, sklepy, zakłady usługowe).

Warianty lokalizacyjne były rozważane jedynie dla fazy pierwszej etapu I, czyli dla lokalizacji sieci grawitacyjno-tłocznej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków pasażerskich i promów.

Główną różnicą między wariantami lokalizacyjnymi Etapu I, jest sposób transportu ścieków do systemu zbiorników retencyjno - wyrównawczych z nabrzeża Francuskiego. Oba warianty przewidują zrzut ścieków sanitarnych ze statków do punktów zlewnych. Jednakże wariant I obejmuje budowę dwóch układów sieci kanalizacji. Osobną dla statków pasażerskich (charakteryzujących się sezonowością i wysokim, jednorazowym zrzutem ścieków) oraz osobną dla promów (kursujących cały rok lecz charakteryzujących się niskim zrzutem ścieków sanitarnych). Wariant II przewiduje jeden układ o bardzo wysokiej przepustowości, obsługujący oba rodzaje statków. Oba warianty lokalizacyjne charakteryzują się nieznacznym wpływem na większość komponentów przyrodniczych zarówno na etapie realizacji inwestycji jak i jej eksploatacji. W przypadku środowiska gruntowo – wodnego każde z rozwiązań lokalizacyjnych, niezależnie od różnic, będzie oddziaływać pozytywnie, gdyż skala przedsięwzięcia polegającego na budowie nowego i modernizacji istniejącego systemu odprowadzania ścieków sanitarnych ze statków wydatnie przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa odbioru ścieków, a zatem zminimalizuje ryzyko awarii i zanieczyszczeń. Na wybór wariantu miały tu, w głównej mierze, wpływ względy ekonomiczne. Całoroczne utrzymanie jednego układu o bardzo wysokiej wydajności, który będzie wykorzystany zaledwie w 10% poza okresem kursowania statków pasażerskich, jest ekonomicznie nieuzasadniony. Dodatkowo, przewymiarowany układ opisany w Wariantcie II na etapie eksploatacji byłby wysoce energochłonny, co w konsekwencji w efekcie pośrednim przyczyniłoby się do wyższej emisji gazów, w tym gazów cieplarnianych na etapie produkcji energii. Ponadto, wymiana kanalizacji w ul. Rotterdamskiej wiązać się będzie z utrudnieniami w ruchu samochodowym. Poprzez konieczność ustalenia objazdów zostanie wydłużona trasa dla ruchu portowego w rejonie ul. Rotterdamskiej, co wpłynie na zwiększenie emisji zanieczyszczeń, w tym gazów cieplarnianych, pochodzących ze spalania paliw, na etapie realizacji przedsięwzięcia.

W ramach wariantowania inwestycji zaproponowano alternatywne warianty technologiczne obejmujące sposób podczyszczania ścieków pochodzących z nabrzeży Polskiego i Francuskiego, alternatywny wariant odbioru ścieków z nabrzeży realizowanych w etapie II inwestycji oraz wariant odbioru ścieków niespełniających parametrów ścieków bytowych.

Warianty technologiczne odnoszące się do sposobu przygotowania ścieków ze statków pasażerskich i promów do zrzutu do miejskiej sieci kanalizacji sanitarnej obejmują: zrzut bez oczyszczenia, zrzut po wstępnym podczyszczeniu oraz budowę podczyszczalni wykorzystującej dodatkowo biologiczne procesy uzdatniania ścieków. Największa różnica w oddziaływaniu tych wariantów dotyczy oddziaływania na powietrze oraz dostosowanie do przepisów prawa. Wariant III.1 został całkowicie

odrzucony ze względu na fakt, że nie uwzględnia konieczności dostosowania jakości ścieków do wymogów PEWiK w Gdyni poprzez poddanie ich odpowiedniemu podczyszczaniu. Dwa pozostałe warianty uwzględniające podczyszczenie ścieków różnią się zasadniczo w aspekcie wpływu na jakość powietrza atmosferycznego oraz związane z tym możliwe konflikty społeczne. Przy założeniu dodatkowego podczyszczania biologicznego ścieków konieczne będzie wstępne zagospodarowanie osadów ściekowych co związane jest ze zwiększoną emisją odorów i zwiększoną częstotliwością transportowania osadów. Ponadto, utrzymanie rozbudowanej podczyszczalni wiąże się ze znacznymi kosztami eksploatacyjnymi. Całoroczne utrzymanie złoża biologicznego również może być tu problemem. Ze względu na sezonowość dostarczanych ścieków ze statków pasażerskich prawidłowa efektywność złożeń może być niemożliwa do uzyskania. Dodatkowym negatywnym aspektem, budowy oczyszczalni w wariantcie III.3 jest dużo większa zajętość terenu związana z koniecznością lokalizacji części biologicznej oraz wybudowaniem sieci odprowadzającej oczyszczone ścieki z oczyszczalni bezpośrednio do odbiornika (akwenów portowych). W związku z tym, presja realizacji tego wariantu na poszczególne elementy środowiska będzie największa. Dodatkowo eksploatacja pełnej oczyszczalni opisanej w Wariantcie III.3 jest energochłonna, a co za tym idzie przyczyni się pośrednio do większej emisji gazów, w tym gazów cieplarnianych na etapie produkcji energii. Pod względem wpływu na środowisko gruntowo wodne, za najbardziej korzystne uznano warianty III.2 (III.2.b) – z uwzględnieniem zawracania ścieków po stwierdzeniu niewystarczającego poziomu ich podczyszczenia. Wariant III.1 uznano za inwestycję mogącą przyczynić się do wzrostu presji polegającej na zwiększeniu ładunku zanieczyszczeń wprowadzanego do sieci miejskiej, a dalej do przeciążenia miejskiej oczyszczalni ścieków. Wariant III.3 uznano za tożsamy dla środowiska wodnego, jak wariant III.2.

Warianty technologiczne dotyczące odbioru ścieków ze statków handlowych przy nabrzeżach, na których realizowane będą instalacje w ramach Etapu II przedsięwzięcia odnoszą się do zrzutu ścieków bezpośrednio do planowanych punktów zrzutu zlokalizowanych na poszczególnych nabrzeżach lub zrzutu ścieków ze statku na barkę i dopiero później do studni zlewnych zlokalizowanych na nabrzeżu Puckim i Duńskim. Wariant IV.2 ma zdecydowanie większy negatywny wpływ na środowisko niż wariant IV.1. Wariant obejmujący zrzut ścieków na barkę związany będzie z lokalną emisją ze spalania paliwa w siłowni barki, możliwością wystąpienia rozlewów substancji ropopochodnych w sytuacjach awaryjnych oraz większym prawdopodobieństwem przedostania się fekaliów do wód morskich w wyniku rozszczelnienia się instalacji łączącej barkę ze statkiem. Na etapie eksploatacji utrzymanie sprawnej sieci kanalizacyjnej i punktów zrzutu będzie dużo mniej kosztowne niż utrzymanie w sprawności eksploatacyjnej i technicznej barki wraz z zatrudnieniem osób do jej obsługi. Ponadto, kursowanie barki po wodach portowych może przyczynić się do utrudnień w ruchu na terenie portu.

Warianty techniczne obejmujące sposób odwodnienia placu XXVII w obu przypadkach wykazują się pozytywnym wpływem na środowisko gruntowo – wodne. Jednakże, wariant V.2. ze względu na lepsze przystosowanie do planowanych zmian klimatu (t. j. częstszego występowania nawalnych deszczy) poprzez zastosowanie systemu retencjonowania wód opadowych na placu XXVII, oraz możliwością późniejszego wykorzystania zebranych wód opadowych, uznaje się za korzystniejszy dla środowiska. W przypadku wpływu na pozostałe komponenty środowiska nie widzi się zasadniczych różnic między wariantami.

Wariantowanie głębokości posadowienia zbiorników retencyjno – wyrównawczych, może mieć zasadniczy wpływ na wody podziemne. Za niekorzystne rozwiązanie uznano wariant techniczny VI.1, gdyż etap realizacji inwestycji wymagałby znacznego odwodnienia terenu, co mogłoby wywołać zagrożenie wystąpienia lokalnych lejów depresji, które z kolei mogłyby niekorzystnie wpłynąć na pracę występujących w pobliżu ujęć wód podziemnych przeznaczonych do spożycia. Ponadto, wariant VI.2 przyczyni się do zwiększenia powierzchni biologicznie czynnej, co wpłynie pozytywnie zarówno na: florę i faunę, krajobraz oraz lokalnie na jakość powietrza zwiększając powierzchnię chłonną dwutlenku węgla. W przypadku wpływu na pozostałe komponenty środowiska nie widzi się zasadniczych różnic między wariantami.

Wariantowanie postępowania w sytuacjach awaryjnych odnosi się do alternatywnego sposobu odbioru ścieków ze statków w sytuacjach niestandardowych. Przyjęto jako wariant bardziej korzystny zrzut ścieków do punktu zlewnego przy nab. Belgijskim. Wariant ten zapewni szybszy odbiór ścieków ze statków oraz zapewni mniejszą emisję spalin do powietrza, niż by to miało miejsce w przypadku wyboru wariantu VII.1., gdzie konieczne byłoby wykonanie kilku kursów wozami asenizacyjnymi do punktu odbioru ścieków (w przypadku ścieków nie spełniających kryteriów umożliwiających ich zrzut do zbiorników retencyjno – wyrównawczych konieczny będzie ich wywóz do miejsca ich utylizacji, co może się wiązać z uciążliwością zapachową dla osób zamieszkujących rejon trasy przewozu ścieków).

W przypadku etapowania robót budowlanych w ramach Etapu I Fazy 1: tzn. wariant: VIII.1 i .2 nie widzi się znaczących różnic pod względem ich wpływu na poszczególne komponenty środowiska. Niezbędna jednak jest realizacja w pełnym zakresie Etapu I Fazy 1 zadania.

Powyższa analiza wykazuje, że wariant wybrany przez inwestora, zarówno w aspekcie lokalizacyjnym, wymiarze technicznym i technologicznym, będzie korzystny dla środowiska, wpłynie na dostosowanie infrastruktury do odbioru ścieków sanitarnych ze statków do obowiązujących norm prawnych oraz będzie ekonomicznie uzasadniony.

Przedmiotowa inwestycja położona jest poza obszarami europejskiej sieci Natura 2000. Najbliżej położone obszary Natura 2000 to:

- ok. 0,1 km na wschód: Zatoka Pucka PLB220005,
- ok. 2,7 km na południe: Klify i Rafy Kamienne Orłowa PLH220105.

Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych (aktualizacja 02-2017) w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005 przedmiotem ochrony są: czapla siwa *Ardea cinerea*, czernica *Aythya fuligula*, ogorzałka zwyczajna *Aythya marila*, gągoł *Bucephala clangula*, biegus zmienny *Calidris alpina*, sieweczka obrożna *Charadrius hiaticula*, łabędź krzykliwy *Cygnus cygnus*, łabędź niemy *Cygnus olor*, łyska zwyczajna *Fulica atra*, mewa srebrzysta *Larus argentatus*, uhła zwyczajna *Melanitta fusca*, bielaczek *Mergus albellus*, nurogęs *Mergus merganser*, szlachar *Mergus serrator*, pliszka cytrynowa *Motacilla citreola*, kulik wielki *Numenius arquata*, kormoran zwyczajny *Phalacrocorax carbo sinensis*, perkoz dwuczuby *Podiceps cristatus*, rybitwa białoczelna *Sterna albifrons*, rybitwa rzeczna *Sterna hirundo*, rybitwa czubata *Sterna sandvicensis*, ohar *Tadorna tadorna*. Zagrożenie dla tego obszaru stwarzają m.in.: żeglarstwo, szlaki żeglugowe, obszary portowe, prace związane z ochroną przed aktywnością morza i ochroną wybrzeża, a także rozwój infrastruktury sportowej i rekreacyjnej, rozwój turystyki i sportów wodnych.

Z danych inwentaryzacyjnych przygotowanych przez Instytut Morski w Gdańsku „Opracowanie projektów planów ochrony obszarów Natura 2000 w rejonie Zatoki Gdańskiej” – czerwiec 2015, wynika, że na przedmiotowym terenie i w jego najbliższym sąsiedztwie nie znajdują siedliska gatunków będące przedmiotem ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005.

Zakres inwestycji, warunki realizacji inwestycji przedstawione w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, krótki czas realizacji przedsięwzięcia oraz lokalizacja poza siedliskami gatunków chronionych w ramach obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, wyklucza możliwość utraty powierzchni i fragmentacji siedlisk gatunków stanowiących przedmiot ochrony w ich granicach. Mając na uwadze położenie geograficzne oraz skalę i charakter przedsięwzięcia, nie ma podstaw przypuszczać, aby realizacja inwestycji mogła również spowodować modyfikację warunków ekologicznych ostoi, tym samym: pogorszenie stanu siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony został wyznaczony ww. obszar Natura 2000; wpłynąć negatywnie na siedliska przyrodnicze gatunki, dla których ochrony obszar ten został wyznaczony; pogorszyć integralność obszarów Natura 2000 lub ich powiązania z innym obszarami. Tym samym nie jest więc konieczne przeprowadzenie oceny w trybie art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG.

Inne najbliższe położone obszary objęte ochroną na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz. U. z 2018 r., poz. 142 ze zm.) to ok. 0,5 km na południowy zachód: Trójmiejski Park Krajobrazowy.

Obszar przedsięwzięcia zlokalizowany jest ok. 4,7 km w linii prostej od najbliższego korytarza ekologicznego „Lasy Trójmiejskie południowy”.

Planowana inwestycja będzie w pełni realizowana na terenie Portu Gdynia na nabrzeżach portowych, wzdłuż istniejących dróg oraz na istniejącym parkingu dla samochodów ciężarowych. Na terenie nabrzeży zlokalizowane są budynki magazynowe, magazynowo-biurowe, parkingi, trafostacje, budynek Dworca Morskiego, place składowe. W rejonie inwestycji zlokalizowana jest także infrastruktura kolejowa służąca do obsługi nabrzeży. W związku z powyższym, biorąc pod uwagę, lokalizację przedsięwzięcia, charakter użytkowy i niską wartość przyrodniczą, planowana inwestycja nie wpłynie znacząco na florę i faunę.

Przedmiotowy projekt „Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków” realizowany będzie w 2 etapach. Etap pierwszy realizowany będzie od III kw. 2018 r. do II kw. 2019 r., natomiast etap II od IV kw. 2019 r. do II kw. 2020 r. Lokalizacja przedmiotowej inwestycji pokrywa się częściowo z obszarem prac prowadzonych w ramach projektów: „Pogłębianie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia – etapy I i III oraz przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia – etapy II i III” oraz „Budowa publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia”. W bezpośrednim sąsiedztwie realizowane będzie też miejskie zadanie dot. budowy ul. Nowej Węglowej oraz rozbudowy ul. Waszyngtona. W czasie realizacji przedsięwzięcia możliwe jest kumulowanie się hałasu emitowanego przez maszyny, pojazdy i sprzęt wykorzystany do wykonania inwestycji oraz emisję zanieczyszczeń do powietrza z nich pochodzących.

Podczas realizacji przedsięwzięcia przewiduje się wykonanie prac przygotowawczych, w tym rozbiórkowych, budowlanych, montażowych i instalacyjnych. Podczas prowadzenia tych prac z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego oddziaływania związane będą z:

- robotami związanymi z przygotowaniem terenu, w tym rozbiórkami;
- robotami przy budowie obiektów i montażu urządzeń, instalacji itp.;
- dojazdem samochodów dostarczających elementy konstrukcyjne oraz urządzenia,
- użytkowaniem zaplecza budowy i dróg dojazdowych do przedsięwzięcia,
- powstawaniem odpadów podczas prac budowlanych.

Podczas prac ziemnych i budowlanych z użyciem sprzętu mechanicznego istnieje potencjalne zagrożenie związane z możliwością awarii maszyn i wycieku benzyny, olejów silnikowych, hydraulicznych lub płynów chłodniczych.

Realizacja inwestycji nie przewiduje utwardzenia i znaczącej deniwelacji terenu. Jedynie na końcowym odcinku kolektora zrzutowego do studni na kanale miejskiej kanalizacji sanitarnej – wylot nr IV (ul. Janka Wiśniewskiego) podniesiona zostanie niweleta terenu, poprzez dodatkowe obsypanie kolektora zrzutowego, aby uzyskać jego przykrycie zabezpieczające przed przemarzaniem, ponadto, planuje się wyniesienie części nadziemnej zbiorników retencyjnych. Jednakże, ze względu na znacznie przekształcony teren, na którym będzie realizowana inwestycja, prace te nie spowodują negatywnych oddziaływań na powierzchni ziemi. Cała sieć kanalizacji zostanie zlokalizowana pod powierzchnią terenu, a punkty zlewnie będą zlokalizowane w poziomie terenu. Ponadto, przewiduje się przykrycie nadziemnej części zbiorników retencyjno – wyrównawczych humusem i nasadzenie zieleni (traw), co przyczyni się do złagodzenia przemysłowego krajobrazu tego terenu i zwiększenia powierzchni biologicznie czynnej.

W przypadku wystąpienia incydentalnego rozlewu substancji olejowej na wodach morskich należy postępować zgodnie z obowiązującym na terenie zarządzanym przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. „Portowym planem zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń”.

Na etapie eksplantacji oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko morskie związane jest z potencjalną awarią w postaci m.in. rozszczelnienia się instalacji odbierającej ścieki ze statków. W celu minimalizacji tego zagrożenia należy wprowadzić stosowne procedury. Ponadto prowadzić monitoring ilości i jakości zrzucanych przez statki ścieków, odbierane ścieki należy podczyszczać, a obiekty podczyszczalni ścieków winny być zhermetyzowane. Celem eliminacji emisji odorów zastosować zabezpieczenia antyodorowe. Ponadto, w procesie podczyszczania ścieków utrzymywać odpowiednie pH ścieków w celu minimalizacji emisji amoniaku i siarkowodoru.

Głównymi emitorami mającym wpływ na stan klimatu akustycznego będą maszyny budowlane oraz samochody samowyladowcze i skrzyniowe wykorzystywane do wykonywania robót ziemnych, transportu maszyn i urządzeń oraz materiałów budowlanych na plac budowy. Oddziaływanie hałasu w trakcie realizacji inwestycji będzie miało charakter przejściowy i ograniczy się do czasu trwania prac budowlanych. Trzeba dodać, że wszystkie wspomniane niedogodności mają charakter krótkotrwały i pod względem akustycznym nie pozostawiają żadnych zmian w środowisku.

Analiza potencjalnych źródeł hałasu na etapie eksploatacji inwestycji wykazała potencjalne oddziaływanie akustyczne takich emitorów jak: parking dla samochodów ciężarowych, wentylatory znajdujące się na biofiltrach oraz ruch pojazdów po terenie podczyszczalni ścieków. Do analizy wykorzystano program komputerowy SOUND PLAN ESSENTIAL v3.0 przeznaczony do prognozowania klimatu akustycznego. Wyniki przeprowadzonego modelowania wskazały, iż działalność podczyszczalni ścieków oraz parkingu dla pojazdów ciężarowych nie będzie powodowała przekroczeń dozwolonych prawem standardów w zakresie hałasu przemysłowego na terenach chronionych akustycznie. Ponadto, zgodnie z analizą dozwolone izofony nie będą sięgać do najbliższej zabudowy o funkcji mieszkaniowej mieszczącej się przy ul. Janka Wiśniewskiego 9.

Głównym czynnikiem emitującym zanieczyszczenia do powietrza na etapie eksploatacji inwestycji będzie podczyszczalnia ścieków. Zanieczyszczenia mogą być emitowane m.in. ze zbiorników retencyjno – wyrównawczych ścieków oraz z budynku technologicznego. W celu zminimalizowania emisji zanieczyszczeń wprowadzono szereg zabezpieczeń, w tym w szczególności antyodorowych tj. hermetyzacja obiektów, biofiltry, filtry aktywne i pasywne

Emisja gazów i pyłów w czasie funkcjonowania podczyszczalni ścieków jest w głównej mierze wynikiem tlenowych oraz beztlenowych procesów podczyszczania ścieków. Do obliczeń emisji zanieczyszczeń wzięto przede wszystkim pod uwagę emisję amoniaku oraz siarkowodoru. Do obliczeń wielkości emisji zanieczyszczeń do atmosfery zastosowano rozszerzoną wersję pakietu OPERAT-FB firmy PROEKO posiadającą atest Instytutu Ochrony Środowiska w Warszawie nr BA/147/96. Przeprowadzone modelowanie nie wykazało możliwości przekroczenia dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń poza granicami Portu Gdynia. W procesie podczyszczania ścieków utrzymywać odpowiednie pH ścieków w celu zminimalizowania emisji amoniaku i siarkowodoru. pH ścieków powinno znajdować się w zakresie od 6,5 do 9,5.

Ponadto, wentylatory na biofiltrach, poprzez które emitowane będą zanieczyszczenia, winny posiadać wylot skierowany ku górze bez ich zadaszenia. Boczny wylot emitora lub jego zadaszenie może prowadzić do nadmiernej kumulacji zanieczyszczeń przy emitorach i możliwe przekroczenie wartości stężeń dopuszczalnych poza granicami Portu (w jego najbliższym sąsiedztwie).

Podczas analizy rozprzestrzeniania się odorów stwierdzono ponadto, że:

- Próg wyczuwalności siarkowodoru waha się między $0,001 - 1,1 \text{ mg/m}^3$ ($1,0 \text{ }\mu\text{g/m}^3 - 1\ 100 \text{ }\mu\text{g/m}^3$). Zgodnie z przeprowadzonymi obliczeniami stężenia średnioroczne siarkowodoru nie będą przekraczać progu wyczuwalności poza terenem zakładu.

- Próg wyczuwalności dla amoniaku wynosi $1,0 - 37,0 \text{ mg/m}^3$ ($1\ 000 - 37\ 000 \text{ }\mu\text{g/m}^3$). Zgodnie z przeprowadzonymi obliczeniami stężenia średnioroczne oraz stężenia maksymalne amoniaku nie będą przekraczać progu wyczuwalności poza terenem zakładu.

Podczas wykonywania prac budowlanych wytwarzane będą głównie odpady zaliczane do grupy 15 i 17 katalogu odpadów, czyli odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach oraz odpady z budowy, remontu i demontażu obiektów budowlanych i drogowych. Na obecnym etapie nie jest możliwe oszacowanie ilości poszczególnych odpadów generowanych w okresie realizacji inwestycji z uwagi na brak opracowanego projektu budowlanego. Niewielkie ilości mas ziemnych z wykopów będą zagospodarowywane na terenie inwestycji. Płyty drogowe z placu zostaną przekruszone i wbudowane w podłoże w celu jego wzmocnienia. Wykonawca robót przed przystąpieniem do prac uzyska zezwolenie Prezydenta Miasta Gdyni na przetwarzanie odpadów poza instalacjami zgodnie z Art. 41 Ustawy z dnia 14 grudnia 2012 o odpadach (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 992, 1000). System gospodarowania ściekami bytowymi na terenie budowy oparty będzie na montowanych na zapleczech budowy mobilnych toaletach typu TOI-TOI, z których zgromadzone ścieki będą okresowo wywożone do najbliższej oczyszczalni ścieków. Większość odpadów powstających na etapie eksploatacji inwestycji będzie pochodzić z terenu podczyszczalni ścieków i będzie powstawać w procesie technologicznym podczyszczania. Pozostałe tj. złom metali nieżelaznych oraz złom stalowy będzie powstawał w trakcie drobnych remontów maszyn i urządzeń (np. przepompowni). Wszystkie odpady powstające w trakcie realizacji i eksploatacji 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 (t.j. Dz.U. z 2018 r. poz. 992, 1000). Odpady będą magazynowane w sposób adekwatny do ich ilości i rodzaju – w oznakowanych pojemnikach (i szczelnych w przypadku odpadów niebezpiecznych).

Inwestycja polega na budowie sieci kanalizacji ściekowej przeznaczonej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków cumujących na terenie Portu Gdynia. Odebrane ze statków ścieki zostaną poddane procesowi mechaniczno – chemicznego podczyszczania, tak by spełnić wymagania PEWiK Sp. z o.o. w Gdyni. Przewiduje się, że maksymalny przepływ ścieków zrzucanych do miejskiej kanalizacji sanitarnej po podczyszczaniu, może wynieść $2100 \text{ m}^3/\text{d}$, przy średniodobowym przepływie na poziomie ok. $700 \text{ m}^3/\text{dobę}$. Taki maksymalny przepływ uwzględnia maksymalną dobową ilość ścieków pochodzących ze statków pasażerskich w ilości $1680 \text{ m}^3/\text{dobę}$ (wycieczkowce $1200 \text{ m}^3/\text{d}$ + promy $480 \text{ m}^3/\text{d}$), a $420 \text{ m}^3/\text{d}$ to ilości ścieków z innych obiektów stacjonarnych na terenie portu kierowanych odrębnie na ten sam wylot.

Inwestycja polega na budowie systemu kanalizacji sanitarnej na terenie silnie uprzemysłowionym. Cała sieć kanalizacji zostanie zlokalizowana pod powierzchnią terenu, a punkty zlewne będą zlokalizowane w poziomie terenu. Po realizacji inwestycji nie pojawią się nowe naziemne elementy zakłócające ład przestrzenny. Jedynie podczyszczalnia ścieków będzie związana z budową obiektów naziemnych, związanych z obsługą podczyszczalni. Jednakże biorąc pod uwagę jej lokalizację na terenie istniejącego parkingu dla pojazdów ciężarowych, w sąsiedztwie portu (od strony wschodniej) oraz terenów kolejowych (od strony zachodniej) nie przewiduje się, by realizacja inwestycji wpłynęła negatywnie na krajobraz. Ponadto, przewiduje się przykrycie naziemnej części zbiorników retencyjno – wyrównawczych humusem i nasadzenie zieleni (traw), co przyczyni się do złagodzenia przemysłowego krajobrazu tego terenu i zwiększenia powierzchni biologicznie czynnej.

Na etapie eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia przewiduje się powstawanie odpadów. Większość odpadów powstających na etapie eksploatacji inwestycji będzie pochodzić z terenu podczyszczalni ścieków i będzie powstawać w procesie technologicznym podczyszczania. Pozostałe tj. złom metali nieżelaznych oraz złom stalowy będzie powstawał w trakcie drobnych remontów maszyn i urządzeń (np. przepompowni).

Planowana inwestycja znajduje się w obszarze dorzecza Wisły, w granicach regionu wodnego Dolnej Wisły. Teren inwestycji leży w bezpośredniej zlewni Morza Bałtyckiego, zakwalifikowanej jako zlewnia o kodzie TWDW1806, w *jednolitej części wód przejściowych (JCWP) o kodzie TWIIIWB3 – Zatoka Pucka Zewnętrzna* (naturalna część wód o złym stanie, zagrożona, celem środowiskowym jest utrzymanie dobrego potencjału ekologicznego i chemicznego) oraz w obrębie *jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o kodzie PLGW200013* (stan ilościowy określany jako dobry, stan chemiczny – dobry, niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych).

Omawiane przedsięwzięcie znajduje się w południowo-wschodniej części Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 110 (Pradolina Kaszuby).

Aby zapobiec/przeciwdziałać zagrożeniom dla jakości wód prace związane z planowanym przedsięwzięciem prowadzone będą przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, spełniającego stosowne normy z należytą starannością i dokładnością, co zminimalizuje możliwość negatywnego oddziaływania na środowisko gruntowo – wodne. Ponadto zakłada się, że odpady będą gromadzone na szczelnym podłożu lub na nieprzepuszczalnej folii co dodatkowo zmniejszy ryzyko zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych. Ze względu na brak cieków w obrębie planowanej inwestycji prace realizacyjne nie zagrażają ilości ani jakości lądowych wód powierzchniowych. Zła jakość wód morskich, należących do jednolitej części wód przejściowych - Zatoka Pucka Zewnętrzna o kodzie TWIIIWB3, wymaga szczególnej uwagi podczas przeprowadzania prac remontowych i inwestycyjnych, tak, aby ewentualne zanieczyszczenia z istniejącej instalacji nie przedostały się do wód morskich zatoki. Przy zachowaniu rozwiązań chroniących środowisko, przewiduje się brak negatywnego wpływu etapu realizacji na środowisko wód morskich. Przewidziane do eksploatacji urządzenia pomiarowe jakości, ilości zrzucanych ścieków, oraz zdalny system kontroli procesów zachodzących w sieci, w tym w urządzeniach podczyszczalni, powinny zminimalizować ryzyko wystąpienia awarii, np. przedostawania się ścieków do ziemi w razie ewentualnych rozszczelnień systemu. Podobnie system ten powinien chronić przed niechcianym przedostaniem się ścieków bezpośrednio do wód zatoki, przez co można stwierdzić, że zaplanowane zabezpieczenia na etapie eksploatacji urządzeń planowanej inwestycji są wystarczające aby zapobiec ewentualnym negatywnym oddziaływaniom na wody. planowana inwestycja na etapie realizacji powinna znacząco dodatkowo poprawić jakość przejściowych wód morskich Zatoki Puckiej Zewnętrznej, szczególnie poprzez minimalizację zanieczyszczeń przyczyniających się do jej złego stanu fizykochemicznego. Unowocześniony system odbioru ścieków sanitarnych od jednostek pasażerskich i handlowych, na który składa się:

- zwiększona przepustowość dotychczasowych rozwiązań,
- dostępność instalacji,
- nowe urządzenia podczyszczające i pomiarowe,

oraz zobowiązania stron korzystających z Bałtyku, zgodnie z zapisami Załącznika IV konwencji MARPOL, powinny przyczynić się do zminimalizowania wpływu niekontrolowanego przedostawania się ścieków ze statków, na stan Zatoki Puckiej zewnętrznej tj. przejrzystość wód morskich (widzialności krążka Secchiego), warunki tlenowe (przesycenie tlenem) oraz zminimalizuje obecność substancji biogenych (azot ogólny, azot azotanowy, azot mineralny, fosforany, fosfor ogólny).

Uwzględniając powyższe rozwiązania chroniące środowisko, skalę oraz rodzaj przedsięwzięcia, nie ma podstaw przypuszczać, aby przedmiotowe przedsięwzięcie znacząco wpłynęło na stan jednolitych części wód powierzchniowych oraz wód podziemnych oraz uniemożliwiło osiągnięcie celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania wodami w obszarze dorzecza Wisły.

Głównym celem planowanej inwestycji jest dostosowanie infrastruktury portowej w zakresie odbioru ścieków ze statków do wymogów wynikających z ustalenia Morza Bałtyckiego obszarem specjalnym w zakresie zrzutu ścieków, zgodnie z Załącznikiem IV konwencji MARPOL. Umożliwienie szybkiego i bezawaryjnego zrzutu ścieków ze statków do portowych urządzeń odbiorczych przyczyni się do redukcji ładunków zanieczyszczeń w wodach morskich, a co za tym idzie pośrednio przyczyni się do ochrony bioróżnorodności w akwenie Morza Bałtyckiego. Działanie to wpisuje się w przyjętą w 2011

r. przez Komisję Europejską nową strategię ochrony różnorodności biologicznej z celem przewodnim na rok 2020: „powstrzymania utraty różnorodności biologicznej i degradacji funkcji ekosystemów w UE do 2020 r. oraz przywrócenia ich w możliwie największym stopniu, a także zwiększenia wkładu UE w zapobieganiu utracie różnorodności biologicznej na świecie”. Z drugiej strony istnieje ścisły związek między zmianami klimatu a różnorodnością biologiczną. Wspieranie bioróżnorodności przynosi wyraźne korzyści w zakresie obiegu węgla, zwiększając możliwości pochłaniania i składowania dwutlenku węgla w glebie i materii roślinnej. W związku z powyższym planowana inwestycja w sposób pośredni będzie przyczyniać się do ograniczenia zmian klimatu.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcie w wariantcie wybranym do realizacji przez Inwestora nie będzie implikowało istotnego wpływu na zmianę klimatu lokalnego oraz globalnego. Pozytywnym oddziaływaniem na etapie eksploatacji (szczególnie w porównaniu ze stanem istniejącym) będzie zmniejszenie transportu samochodowego służącego do odbioru ścieków. Bardziej efektywny transport ścieków układami kanalizacji sanitarnej jest działaniem ograniczającym emisję gazów cieplarnianych. W celu oceny podatności planowanego przedsięwzięcia na zmiany klimatu oraz opracowanie odpowiednich działań adaptacyjnych wykonano ocenę wrażliwości oraz ocenę narażenia i podatności na obecne i przyszłe warunki klimatyczne. Wrażliwość przedsięwzięcia na poszczególne czynniki klimatyczne wskazano jako wysoką szczególnie w odniesieniu do ekstremalnych zjawisk. Zidentyfikowano wrażliwość szczególnie na burze, sztormy, powodzie oraz deszcze nawalne. Całość instalacji do przesyłu ścieków (rurociągi i przepompownie) są wrażliwe na zwiększoną ilość opadów (deszcze nawalne i związane z tym powodzie chwilowe), burze oraz sztormy - mogą wystąpić przeciążenia sieci kanalizacyjnej. Ekspozycja planowanego przedsięwzięcia (wszystkich wariantów) związana jest z lokalizacją. Charakter tej inwestycji, związanej z infrastrukturą portową uniemożliwia zmianę lokalizacji na mniej eksponowaną na sztormy, burze oraz zmianę poziomu morza. Przedsięwzięcia realizowane na terenie wybrzeży zwykle narażone są także na erozję nadbrzeży. Jednak w przypadku tej inwestycji teren portu już jest przygotowany do zapobiegania temu zagrożeniu, poprzez umocnienie całej linii brzegowej. Z uwagi na średnią i wysoką wrażliwość na potencjalne zagrożenia klimatyczne oraz dużą ekspozycję na te czynniki klimatyczne podatność tego przedsięwzięcia na negatywny wpływ zmiennych warunków klimatycznych jest duża. Dotyczy to przede wszystkim sztormów oraz intensywnych opadów, które mogą mieć wpływ na prawidłowe funkcjonowanie sieci sanitarnej. Czynniki meteorologiczne mogące mieć negatywny wpływ na odbieranie ścieków ze statków w Porcie Gdynia mogą być: wiatry o bardzo dużej prędkości, gwałtowne wahania poziomu morza, zlodzenie. Jednak mając powyższe na uwadze w ramach „Portowego planu gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ze statków w Porcie Gdynia” zostaną opracowane instrukcje odbioru ścieków dostosowane do aktualnych warunków meteorologicznych, oparte o systemy szybkiego powiadamiania o zagrożeniach meteorologicznych, a co za tym idzie podatność na zmiany klimatu jest niewielka.

Przeprowadzona analiza krajobrazowa wykazała, że na etapie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania na krajobraz na terenie portu. Część systemu zostanie umieszczona pod powierzchnią ziemi – co wiąże się z brakiem zmian w krajobrazie na tym odcinku. Zbiorniki retencyjno-wyrównawcze oraz system podczyszczania ścieków mają zostać zlokalizowane na placu XXVII przy ul. Polskiej w obrębie specjalnie wydzielonego terenu. Korzystnym działaniem dla otoczenia jest wprowadzenie zieleni buforowej oraz powierzchni biologicznie czynnej przy zbiornikach. Przebudowa istniejącego parkingu doprowadzi do uporządkowania przestrzeni w tej części portu. Planowana inwestycja ze względu na swoją specyfikę powinna w całości wpisać się w przemysłowy charakter miejsca.

Na obszarze przedsięwzięcia oraz w jego bliskim sąsiedztwie znajdują się obiekty zabytkowe wpisane do Rejestru Zabytków oraz do Gminnej ewidencji zabytków miasta Gdyni. Wykonywanie robót budowlanych w otoczeniu zabytku wymaga pozwolenia wojewódzkiego konserwatora zabytków zgodnie z art. 36 pkt 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r (*Dz. U. 2017 r. poz. 2187*) o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. W pozwoleniu mogą zostać określone warunki, które zapobiegają uszkodzeniu lub zniszczeniu zabytku na etapie realizacji przedsięwzięcia.

Mając na uwadze przedłożone w raporcie o oddziaływaniu na środowisko wyniki analiz i obserwacji, przy uwzględnieniu ww. warunków realizacji przedsięwzięcia należy przyjąć, iż projektowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko przyrodnicze zarówno na etapie realizacji, jak również eksploatacji planowanej inwestycji.

W konsekwencji powyższych ustaleń w niniejszej decyzji nałożono szereg uwarunkowań o charakterze środków łagodzących potencjalne lub zidentyfikowane negatywne oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w szczególności wymienione w pkt 1.2 niniejszej decyzji, jak też sformułowano wytyczne do projektu budowlanego przedsięwzięcia. W celu minimalizacji wpływu na poszczególne komponenty środowiska przyjęto zalecenia wynikające z raportu. Pod kątem ochrony terenów cennych przyrodniczo zalecono przede wszystkim rozwiązania eliminujące zanieczyszczenia wód powierzchniowych oraz ograniczenia wpływu na gatunki roślin i zwierząt.

Uwarunkowania i obowiązki określone w pkt 1.2 niniejszej decyzji nałożono w oparciu o wnioski i zalecenia przedstawionego raportu, jak też wynik przeprowadzonego postępowania z udziałem społeczeństwa. Uwarunkowania określone dla fazy realizacji przedsięwzięcia sformułowano mając na względzie m.in. obowiązki:

- zapewnienia oszczędnego korzystania z terenu w trakcie przygotowywania i realizacji inwestycji (art. 74 ust.1 ustawy – Prawo ochrony środowiska),
- uwzględniania ochrony środowiska na obszarze prowadzenia prac a w szczególności ochrony gleby, zieleni, naturalnego ukształtowania terenu i stosunków wodnych (art. 75 ust. 1 ustawy – Prawo ochrony środowiska),
- wykorzystywania i przekształcania elementów przyrodniczych przy prowadzeniu prac budowlanych wyłącznie w takim zakresie, w jakim jest to konieczne w związku z realizacją konkretnej inwestycji art. 75 ust. 3 ustawy – Prawo ochrony środowiska),
- podejmowania działania mające na celu naprawienie wyrządzonych szkód, w szczególności przez kompensację przyrodniczą (art. 75 ust. 3 ustawy – Prawo ochrony środowiska),
- wykorzystywania surowców i materiałów, które zapobiegają powstawaniu odpadów lub pozwalają utrzymać na możliwie najniższym poziomie ich ilość, a także ograniczają negatywne oddziaływanie na środowisko lub zagrożenie życia lub zdrowia ludzi (art. 6 ustawy o odpadach)
- postępowania z odpadami w sposób zgodny z zasadami gospodarowania odpadami, wymaganiami ochrony środowiska oraz planami gospodarki odpadami (art.7 ustawy o odpadach).

Wymagania powyższe określono mając na względzie najbardziej istotne spośród zidentyfikowanych emisji, brak zarządzania którymi mógłby stanowić źródło negatywnego oddziaływania na środowisko, w tym zdrowie ludzi bądź, skrajnie, prowadzić do stanu zagrożenia środowiska. Podawane uwarunkowania obejmują zarówno działania o charakterze prewencyjnym, nadzorczym, jak i techniczne środki zarządzania emisjami. Uwarunkowania określone dla projektu budowlanego stanowią bezpośrednią wytyczną dla projektanta i mają na celu zapewnienie oszczędnego korzystania z zasobów środowiska, minimalizację emisji, odpowiednie zarządzanie emisjami albo realizację priorytetów lokalnej polityki ekologicznej. U podstaw ww. wytycznych leżą m.in.:

- zasady prewencji, przezorności i ponoszenia kosztów oddziaływań na środowisko, wynikające z art.6 i 7 ustawy – Prawo ochrony środowiska;
- zakaz powodowania pogorszenia stanu środowiska w znacznych rozmiarach lub zagrożenia życia lub zdrowia ludzi (art.141 ust.2 Poś);
- nakaz dotrzymywania standardów jakości środowiska i standardów emisyjnych (art.141 ust.1 i 144 ust.1 Poś);
- zakaz eksploatacji instalacji powodującej wprowadzanie gazów lub pyłów do powietrza, emisję hałasu oraz wytwarzanie pól elektromagnetycznych w stopniu skutkującym przekroczeniem standardów jakości środowiska poza terenem, do którego prowadzący instalację ma tytuł prawny (art.144 ust.2 Poś);

- nakaz stosowania paliw, surowców i materiałów eksploatacyjnych zapewniających ograniczenie ich negatywnego oddziaływania na środowisko, jak też podejmowania odpowiednich działań w przypadku powstania zakłóceń w procesach technologicznych i operacjach technicznych w celu ograniczenia ich skutków dla środowiska (art.146 Poś);
- obowiązek zapewnienia ochrony wód przed zanieczyszczeniem, w szczególności przez budowę i eksploatację urządzeń służących tej ochronie, a tam, gdzie jest to celowe, powtórne wykorzystanie oczyszczonych ścieków. Wybór miejsca i sposobu wykorzystania albo usuwania ścieków powinien minimalizować negatywne oddziaływania na środowisko (art.42 ust.1 ustawy – Prawo wodne).

Po przeanalizowaniu zakresu planowanego przedsięwzięcia oraz zidentyfikowaniu jego oddziaływań na środowisko i ich skali stwierdzono, że planowane przedsięwzięcie nie będzie powodować transgranicznych oddziaływań na środowisko. Do oddziaływań takich, przy uwzględnieniu zaleconych działań na wypadek wystąpienia sytuacji awaryjnych, nie będą również prowadzić zidentyfikowane możliwe sytuacje awaryjne. Emisje powodowane eksploatacją instalacji nie będą również bezpośrednio lub pośrednio, w tym poprzez sieć hydrograficzną lub wskutek wędrówek zwierząt, przenoszone na duże odległości w stopniu, który mógłby powodować znaczące oddziaływania na terytorium innych państw. Z tych względów w niniejszej sprawie nie zachodziła konieczność przeprowadzania postępowania w sprawie oddziaływań transgranicznych, o jakim mowa w art. 104 i n. ustawy OoŚ, jak i określania uwarunkowań związanych z takimi oddziaływaniami w treści niniejszej decyzji.

Zgodnie z art.135 ust.1 ustawy – Prawo ochrony środowiska, utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania jest dopuszczalne o ile, łącznie: 1) inwestycja dotyczy lub dotyczyła oczyszczalni ścieków, składowiska odpadów komunalnych, kompostowni, trasy komunikacyjnej, lotniska, linii i stacji elektroenergetycznej oraz instalacji radiokomunikacyjnej, radionawigacyjnej i radiolokacyjnej; katalog ten ma charakter zamknięty; 2) z przeglądu ekologicznego albo z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko albo z analizy porealizacyjnej wynika, że mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu. Przedsięwzięcie nie mieści się w katalogu instalacji, dla których może być utworzony obszar ograniczonego użytkowania. Oznacza to, że tytuł prawny inwestora winien obejmować taki teren, który gwarantuje dotrzymywanie standardów jakości środowiska na granicy tego terenu.

Zgodnie z art. 79 ustawy OoŚ przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ właściwy do jej wydania zapewnia możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego przeprowadza ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. W konsekwencji, w trakcie prowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko tut. organ, podał do publicznej wiadomości, w formie obwieszczenia z dnia 06.10.2017r., (obwieszczenie znak RDOŚ-Gd-WOO.4211.19.2017.AT.10 z dnia 10.04.2018 r.) informacje określone w art. 33 ustawy OoŚ, w szczególności o możliwości składania uwag i wniosków, wskazując miejsce i 30-dniowy termin ich składania (okres od dnia 19.04.2018 r. do 21.05.2018r.). Obwieszczenie zostało zamieszczone na stronie internetowej BIP RDOŚ w Gdańsku, tablicy ogłoszeń RDOŚ w Gdańsku, tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Gdyni oraz w zarządzie Morskiego Portu Gdynia. W okresie tym nie wniesiono żadnych uwag. Kopie obwieszczenia z informacją o dacie zawieszenia i zdjęcia z tablicy ogłoszeń w siedzibach ww. podmiotów włączono do akt sprawy. Chęci udziału w niniejszym postępowaniu nie zgłosiły żadne organizacje ekologiczne.

W świetle art. 64 ust.1 pkt 4 ustawy o oś, wymagane było także uzyskanie opinii organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej. O taką opinię tutejszy organ wystąpił do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie pismem znak pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4207.170.2017.IBA.6 z dnia 28.03.2018 r.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Dyrektor Zarządu Zlewni w Gdańsku w opinii znak GD.ZZŚ.3.435.176.2018.AK z dnia 17.04.2018 r. (wpływ 23.04.2018 r.) ustalił, iż cyt: „nie stwierdzam potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla w/w przedsięwzięcia”.

W dniu 26.04.2018 r. weszła w życie ustawa z dnia 28 lutego 2018 r. o zmianie ustawy Prawo wodne (Dz. U. z 2018 r., poz. 710), zgodnie z którą „do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy dotyczących decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz w sprawach oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania albo zmiany decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14 i 18 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 (Dz. U. z 2017 r. poz. 1405, 1566 i 1999), stosuje się przepisy obowiązujące przed dniem 1 stycznia 2018 r.”. W związku z powyższym oraz mając na uwadze fakt, iż przedmiotowe postępowanie zostało wszczęte w 2017 r., Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie utracił właściwość do wyrażenia opinii w przedmiotowej sprawie.

W przedmiotowej sprawie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku wystąpił o opinię dotyczącą warunków realizacji przedsięwzięcia do Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni oraz Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni.

W treści decyzji uwzględniono w całości stanowisko Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni zawarte w opinii znak SE.ZNS.80.4912.2.18 z dnia 19.04.2018 r. oraz w postanowieniu Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni znak INZ1.1-AC-8103-42/18 z dnia 07.05.2018r.

W dniu 28.11.2017 r. pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4211.19.2017.AT.12 tut. organ działając na podstawie art. 10 §1 Kpa zawiadomił strony postępowania o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranego materiału oraz zgłaszanych żądań. W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi ani wnioski.

W niniejszej decyzji nie nałożono na wnioskodawcę obowiązku przygotowania dokumentacji ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Zgodnie z art. 82 ust.2 ustawy OOŚ o konieczności przeprowadzenia ponownej oceny orzeka się biorąc pod uwagę iż:

- posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia lub elementów przyrodniczych środowiska objętych zakresem przewidywanego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko nie pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływania na środowisko;
- ze względu na rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia oraz jego powiązania z innymi przedsięwzięciami istnieje możliwość kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- istnieje możliwość oddziaływania przedsięwzięcia na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody.

W analizowanym przypadku ustalenia raportu oraz wiedza własna organu jest wystarczająca do dokonania oceny oddziaływania na środowisko.

Realizacja inwestycji na podstawie przedmiotowej decyzji, a także późniejsza eksploatacja -obiekty powstałych w wyniku 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 2017 r., poz. 1529.)*;
- uzyskania wymaganych prawem zezwoleń, opinii i uzgodnień;

- realizacji obowiązków wynikających wprost z przepisów prawa, w tym w szczególności obowiązków dotyczących prawidłowego gospodarowania wodami określonych przepisami ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. *Prawo Wodne* (tekst jedn. Dz. U. z 2017r. poz. 1566, 2180, z 2018 r. poz. 650, 710), w zakresie prawidłowej eksploatacji instalacji, określonych przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – *Prawo ochrony środowiska* (tekst jedn. Dz. U. z 2017 r. poz. 519 ze zm.) oraz gospodarki odpadami, określonej przepisami ustawy 14 grudnia 2012 r. o *odpadach* (tekst jedn. Dz. U. z 2018 poz. 992, 1000) - obowiązki takie, jako istniejące i wiążące z mocy prawa, nie podlegają powtórnemu nałożeniu i ujawnieniu w decyzji.

W tym stanie należało orzec jak na wstępie.

Decyzja podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych.

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 Kpa. Doręczenie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia publicznego ogłoszenia.

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, zgodnie z art. 1 pkt 23 i 31 ustawy z dnia 7 kwietnia 2017 r. o zmianie ustawy Kodeks postępowania administracyjnego oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2017 r., poz. 935).

POUCZENIE

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie zastępuje zezwolenia w trybie art. 56 ustawy o ochronie przyrody. Na ewentualne zniszczenie siedlisk gatunków, płoszenie lub przenoszenie gatunków znajdujących się pod ochroną należy uzyskać zezwolenie w trybie art. 56 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (t. j. z 2018 r. poz. 142 ze zm.).

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
Gdańsk

Danuta Makowska

Otrzymują:

1. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. 81-337 Gdynia, ul. Rotterdamska 9
2. Prezydent Miasta Gdyni 81-382 Gdynia, Al. Marszałka Piłsudskiego 52/54
3. Urząd Morski w Gdyni 81-338 Gdynia, ul. Chrzanowskiego 10
4. Rejonowy Zarząd infrastruktury Gdynia 81-351 Gdynia, ul. Jana z Kolna 8B
5. Przedsiębiorstwo Handlu Zagranicznego Spółdzielnia Mleczarska „LACPOL” Sp. z o. o. 01-230 Warszawa, 7ul. Skierniewicka 21
6. PT DYSTRBUCJA S.A. 26-600 Radom, ul. Tartaczna 29
7. VISTAL Stocznia Remontowa Sp. z o. o. 81-969 Gdynia, ul. Czechosłowacka 3
8. PKP S.A. 02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142A
9. Strony postępowania wg odrębnego wykazu
10. a/a



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU

ZAŁĄCZNIK Nr 1

Do decyzji nr RDOŚ-Gd-WOO.4211.19.2017.MBC.AT.13
(zgodnie z wymogiem, art. 82 ust.3 ustawy z dn. 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji
o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach
oddziaływania na środowisko (tekst jedn. Dz.U. z 2017r. poz. 1405 ze zm.)

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków w Porcie Gdynia”

Przedmiotowe przedsięwzięcie realizowane będzie w północno wschodniej części miasta Gdynia, na terenie Portu Morskiego, działki nr: 276/1, 276/2, 281/2, 349, 593/1, 593/2, 619, 779, 803, 3152, 3153, 275, 279, 280, 339, 340, 341, 342, 345, 254, 267, 783, 804, 805, 806, 3065, 347, 595, 620, 727, 728, 730, 766, 775, 780, 784, 787, 788, 789, 790, 793, 794, 797, 798, 799, 800, 808, 834, 836, 839, 2513, 2514, 2516, 2517, 2518, 2519, 2959, 3066, 3068, 257, 348, 350, 837, 835, 768, 769, 770, 729, 613, 2512, 3067, 812, 3070, 3049, 3050, 3051, 3054, 3053, 840, 622, 767, 3059/2, 3060, 838, 2515, 253, 781, 3071, 236/6, 791, 792.

Inwestycja ma na celu wykonanie na terenie Portu Gdynia nowej i dostosowanie istniejącej infrastruktury kanalizacyjnej do odbierania ścieków sanitarnych ze statków i zrzutu tych ścieków do sieci kanalizacji sanitarnej miasta Gdynia. Zbiorczy system kanalizacji sanitarnej grawitacyjno – tłocznej do odbioru ścieków ze statków realizowany będzie w II etapach, z czego etap I podzielony został jeszcze na dwie fazy:

Etap I / Faza 1:

1.1.1. Budowa na nab. Francuskim i Belgijskim instalacji zrzutowej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków pasażerskich

1.1.2. Budowa układu nr 1: sieci kanalizacji sanitarnej grawitacyjno – tłocznej do odbioru, ze studni zbiorczej instalacji zrzutowej nab. Francuskiego, ścieków sanitarnych ze statków pasażerskich cumujących przy nab. Francuskim, wraz z włączeniem w zespół zbiorników retencyjno – wyrównawczych na placu XXVII przy ul. Polskiej,

1.1.3. Budowa układu nr 2 – sieci kanalizacji sanitarnej grawitacyjno – tłocznej do odbioru, z przewidzianej dla Publicznego Terminala Promowego pozaukładowej studni zbiorczej, ścieków sanitarnych z promów cumujących przy nab. Polskim, wraz z włączeniem w przywołany w akapicie powyżej zespół zbiorników retencyjno - wyrównawczych ,

1.1.4. Budowa zespołu zbiorników retencyjno – wyrównawczych na placu XXVII przy ul. Polskiej wraz z ich podłączeniem do sieci kanalizacji sanitarnej miasta Gdynia,

1.1.5. Budowa studni zlewnej, włączonej w zespół zbiorników retencyjno-wyrównawczych, przygotowanej do zrzutu ścieków sanitarnych pochodzących z jednostek pływających obsługiwanych przez wozy asenizacyjne, cysterny i przenośne zbiorniki należące do portowego operatora,

Etap I/Faza 2

1.2.1. Budowa mechaniczno – chemicznej podczyszczalni ścieków sanitarnych usytuowanej na placu XXVII przy ul. Polskiej w Porcie Gdynia wraz z zagospodarowaniem terenu zajętego pod obiekty podczyszczalni i terenu przynależnego obiektom,

1.2.2. Budowa awaryjnego podłączenia istniejącego układu grawitacyjno – tłocznej kanalizacji sanitarnej zlewni przepompowni PS-1, obsługującego obiekty stacjonarne na terenie Portu Gdynia, do zespołu zbiorników retencyjno-wyrównawczych,
161

1.2.3. Przebudowa parkingu dla samochodów ciężarowych na pozostałej części placu XXVII, nie zajętej pod obiekty podczyszczalni ścieków.

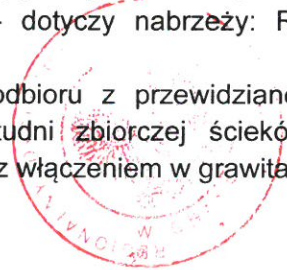
Etap II:

2.1. Budowa na nabrzeżach instalacji do odbioru ścieków sanitarnych ze statków handlowych cumujących przy następujących nabrzeżach: Rumuńskim – na odcinku nasadowym, Węgierskim, Czeskim, Stanów Zjednoczonych, Rotterdamskim, Holenderskim, Szwedzkim – na odcinku BBM, inż. Tadeusza Wendy i Śląskim

2.2. Przebudowa i dostosowanie istniejącego, portowego układu kanalizacji sanitarnej grawitacyjno – tłocznej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków handlowych cumujących przy nabrzeżach jak w punkcie 2.1,

2.3. Przebudowa i dostosowanie istniejącego portowego układu kanalizacji sanitarnej grawitacyjno – tłocznej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków handlowych cumujących przy nabrzeżach , na których instalacje do odbioru tych ścieków zostały już wykonane, bądź są przewidziane do realizacji w ramach odrębnych zadań inwestycyjnych - dotyczy nabrzeży: Rumuńskiego, Norweskiego, Indyjskiego, Helskiego,

2.4. Budowa sieci kanalizacji sanitarnej do odbioru z przewidzianej do realizacji, w ramach odrębnego przedsięwzięcia, pozaukładowej studni zbiorczej ścieków sanitarnych ze statków handlowych cumujących przy nab. Polskim wraz z włączeniem w grawitacyjno – tłoczny układ Nr 2.



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku
Danuta Makowska