



## DECYZJA

### o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Na podstawie art. 46, art. 46a ust.7 pkt 4, art. 56 Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (*tekst jedn. Dz.U. Nr 25/2008 r. poz. 150*), w związku z § 2 ust. 1 pkt 32 i § 3 ust.1 pkt 64 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r., w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (*Dz.U. Nr 257/2004 r. poz. 2573*), zmienionego rozporządzeniami Rady Ministrów z dnia 10 maja 2005 r. (*Dz.U. Nr 92/2005 r. poz. 769*) i z dnia 21 sierpnia 2007 r. (*Dz.U. Nr 158/2007 r. poz. 1105*), oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (*tekst jedn. Dz.U. Nr 98/2000 r. poz. 1071 ze zm.*), po rozpatrzeniu wniosku Inwestora – Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., z siedzibą w Gdyni, ul. Rotterdamska 9, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na: **przebudowie Kanału Portowego w porcie Gdynia obejmującej: przebudowę Ostrogi Pilotowej, zabezpieczenie konstrukcji nabrzeży poprzez umocnienie dna, pogłębienie akwenów portowych** i przeprowadzeniu postępowania administracyjnego

#### określam

następujące środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na **przebudowie Kanału Portowego w porcie Gdynia obejmującej: przebudowę Ostrogi Pilotowej, zabezpieczenie konstrukcji nabrzeży poprzez umocnienie dna, pogłębienie akwenów portowych** rozumianego, jako mogące znacząco oddziaływać na środowisko, wymagające sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko, zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 32 i § 3 ust.1 pkt 64 ww. Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r.

#### 1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia

Celem rozbudowy infrastruktury portowej jest zapewnienie bezpiecznego wprowadzenia, zacumowania oraz wyprowadzenia statków z portu.

W ramach planowanego przedsięwzięcia projektuje się przebudowę Kanału Portowego w Porcie Gdynia, obejmującą prace i roboty budowlane ściśle ze sobą powiązane technologicznie: poszerzenie i pogłębienie toru wodnego w Kanale Portowym od Awanportu do Nabrzeża Helskiego II oraz Basenu III, przebudowę Ostrogi Pilotowej, zabezpieczenie konstrukcji nabrzeży poprzez umocnienie dna.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w północnej części Gdyni, w granicach Portu Gdynia. Awanport z obrotnicą, Kanał Portowy oraz Basen III wchodzi w skład akwenów portowych Portu Gdynia.

Ostroga Pilotowa, wraz z położoną na północ od niej Ostrogą Oksywską, tworzą wewnętrzne wejście do Portu w Gdyni. Najbliższej usytuowane obiekty nieposiadające charakteru zabudowy przemysłowej znajdują się w odległości 600 - 700 m na południowy - zachód od rejonu inwestycji, przy ul. Chrzanowskiego. Zwarta zabudowa miejska znajduje się w odległości około 1 km od planowanego przedsięwzięcia.

Szczegółową charakterystykę planowanego przedsięwzięcia przedstawiono w załączniku nr 1, stanowiącym integralną część niniejszej decyzji.

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

### **2.1. Ochrona cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków na obszarze objętym inwestycją.**

Na obszarze planowanego przedsięwzięcia, położonym na terenie portu Gdynia nie występują szczególne wartości ekologiczne, estetyczne i kulturowe terenu. Na terenie projektowanej inwestycji brak jest drzew i krzewów.

### **2.2. Wpływ przedsięwzięcia na obszar Natura 2000.**

Realizacja i eksploatacja planowanego przedsięwzięcia nie spowoduje utraty powierzchni siedlisk ptaków i nie wpłynie negatywnie na gatunki, dla których wyznaczono Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków NATURA 2000 „Zatoka Pucka” (PLB 220005) oraz nie zakłóci spójności i integralności tego obszaru.

## **3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym.**

W projekcie budowlanym należy w szczególności uwzględnić rozwiązania mające na celu ograniczenie uciążliwości dla środowiska na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji, w tym:

- a) przewidzieć zastosowanie materiałów budowlanych spełniających warunki wytrzymałościowe budowli i jednocześnie nieszkodliwe dla środowiska, posiadające wymagane prawem certyfikaty;
- b) ustalić technologię i kolejność wykonywanych robót w sposób zabezpieczający środowisko przed zanieczyszczeniem;
- c) ustalić sposób postępowania z odpadami wytwarzanymi w trakcie realizacji i eksploatacji inwestycji, w tym sposób zagospodarowania mas ziemnych oraz określić rodzaje, przybliżone ilości oraz sposób postępowania z odpadami powstającymi w trakcie budowy.

## **4. Zapobieganie, ograniczenie oraz monitorowanie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.**

### **4.1. Faza przedrealizacyjna.**

Przed przystąpieniem do prac budowlanych należy:

- a) uzyskać zezwolenie Dyrektora Urzędu Morskiego na odłożenie niezanieczyszczonego urobku czerpalnego na klapowisku „Gdynia”, zlokalizowanym na obszarze Zatoki Gdańskiej;
- b) przygotować zaplecze, oraz określić miejsca tymczasowego składowania urządzeń i materiałów do wykonania prac budowlanych oraz okresowo magazynowanych wytwarzanych odpadów, oddzielnie dla każdej grupy odpadów - zgodnie z ustawą o odpadach, wytwarzający odpady (firmy budowlane) winni posiadać odpowiednie pozwolenia lub powinni przedstawić odpowiedniemu organowi administracyjnemu informację o wytwarzanych odpadach oraz o sposobach gospodarowania wytworzonymi odpadami przed rozpoczęciem prac budowlanych.

### **4.2. Faza realizacji.**

W trakcie realizacji inwestycji należy:

- a) roboty budowlane i montażowe prowadzić z zastosowaniem rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych ograniczających negatywny wpływ na środowisko, w szczególności w sposób wykluczający możliwość zanieczyszczenia odpadami stałymi i ciekłymi, wód basenów portowych i kanału portowego;



- b) do prac budowlanych należy użyć farb, smarów i innych substancji chemicznych nieszkodliwych dla środowiska, zgodnie z obowiązującymi przepisami w sprawie ograniczeń i stosowania substancji i preparatów niebezpiecznych oraz zawierających je produktów;
- c) wyposażyć plac budowy w środki do usuwania skutków przypadkowych rozlewów substancji niebezpiecznych (smary, oleje, ropa, benzyna i inne) oraz w pojemniki na odpady umożliwiające ich segregację i właściwe magazynowanie przed przekazaniem uprawnionym podmiotom;
- d) prowadzić prace budowlane w sposób ograniczający ich uciążliwość dla mieszkańców, m.in. wykluczyć prace związane z nadmierną emisją hałasu w godzinach nocnych od 22<sup>00</sup> do 6<sup>00</sup>;
- e) zlikwidować zaplecze budowy i uporządkować teren po zakończeniu prac budowlanych;
- f) usunąć z dna akwenów portowych wszelkie zanieczyszczenia powstałe podczas budowy.

### 4.3. Faza eksploatacji.

Eksploatacja nabrzeży przeładunkowych i akwenów portowych powinna być prowadzona zgodnie z procedurami operacyjnymi, przepisami bezpieczeństwa i higieny pracy obowiązującymi w Porcie Gdynia.

### 5. Monitorowanie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Nie przewiduje się prowadzenia monitoringu dla projektowanego przedsięwzięcia w trakcie budowy i eksploatacji, z wyjątkiem prowadzenia ewidencji ilości urobku odkładanego na kłapowisku oraz odpadów powstałych w czasie realizacji inwestycji.

## UZASADNIENIE

Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. w Gdyni wystąpił dnia 25.06.2008 r. z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na: **przebudowie Kanału Portowego w porcie Gdynia obejmującej: przebudowę Ostrogi Pilotowej, zabezpieczenie konstrukcji nabrzeży poprzez umocnienie dna, pogłębienie akwenów portowych.** Do wniosku załączono:

- „Raport o oddziaływaniu na środowisko przebudowy Kanału Portowego w porcie Gdynia obejmującej: przebudowę Ostrogi Pilotowej, zabezpieczenie konstrukcji nabrzeży poprzez umocnienie dna, pogłębienie akwenów portowych” opracowany przez dr inż. Zbigniewa Pawelca i mgr Romana Szutę – ECG ORBITAL Sp. z o.o. w Gdańsku w czerwcu 2008 r.;
- kopię mapy ewidencyjnej z zaznaczoną granicą terenu, którego dotyczy wniosek.

W dniu 26.06.2008 r., zgodnie z art. 61 § ustawy z dnia 14 czerwca 1966 r. k.p.a. powiadomiono strony o wszczęciu postępowania administracyjnego określając termin i miejsce składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie.

Zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 32 i § 3 ust.1 pkt 64 cytowanego na wstępie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r., zmienionego rozporządzeniami Rady Ministrów z dnia 10 maja 2005 r. i 21 sierpnia 2007 r., planowana inwestycja zalicza się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, wymagających przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko planowanych przedsięwzięć i należy do rodzaju przedsięwzięć, dla których wymagane jest sporządzenia raportu oddziaływania na środowisko.

W związku z powyższym Prezydent Miasta Gdyni działając na podstawie art. 48 ust. 2 pkt. 1 i pkt. 3a, art. 51, ust. 1 oraz art. 57 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska, pismem z dnia 26.06.2008 r., zwrócił się do Marszałka Województwa Pomorskiego, Państwowego

Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego i Dyrektora Urzędu Morskiego o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia

W trakcie prowadzonego postępowania, podano do publicznej wiadomości informacje o zamieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie decyzji i wniosków danych o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i danych o raporcie oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia oraz poinformowano o prawie do składania uwag i wniosków dotyczących ochrony środowiska, wskazując miejsce i termin ich składania. Ogłoszenie umieszczono na 21 dni na: stronie internetowej Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. i Urzędu Miasta Gdyni, tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Gdyni oraz w miejscu inwestycji.

Ponadto w trakcie prowadzonego postępowania, Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. przeprowadził kampanię informacyjną polegającą na przesłaniu ulotek informacyjnych do blisko 100 tys. gospodarstw domowych miasta Gdynia oraz do organizacji ekologicznych, a Pracownia Realizacji Badań Socjologicznych Uniwersytetu Gdańskiego przeprowadziła badanie opinii mieszkańców Gdyni na temat ww. inwestycji.

Informacje na temat planowanej inwestycji były umieszczane przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. w prasie, internecie i telewizji już od 2005 roku.

Celem projektowanej rozbudowy infrastruktury portowej polegającej na pogłębieniu i poszerzeniu toru wodnego oraz wykonania umocnienia dna przy nabrzeżach, jest zapewnienie bezpiecznego wprowadzenia, zacumowania oraz wyprowadzenia statków z portu oraz zabezpieczenie dna przed rozmywaniem przez stery strumieniowe i śruby napędowe cumujących jednostek pływających tak, aby nie dopuścić do przegłębień prowadzących do zaburzenia stateczności budowli hydrotechnicznych.

Zakres projektowanych prac uwzględnia wnioski z przeprowadzonej analizy nawigacyjnej, dotyczącej możliwości podejścia promów do istniejącej Bazy Promowej przy Nabrzeżu Helskim w Porcie Zachodnim oraz do projektowanej lokalizacji nowego terminalu promowego przy nabrzeżach Polskim i Fińskim w Porcie Wschodnim. Przy formułowaniu założeń do projektu inwestycji rozpatrzono następujące warianty realizacji przedsięwzięcia: lokalizacyjny, techniczny i technologiczny. Dla wszystkich analizowanych prac wybrano warianty realizacyjne najkorzystniejsze dla środowiska, zgodnie z wymogiem realizacji inwestycji o szczególnie wysokim standardzie proekologicznym, eliminującym potencjalne, negatywne oddziaływanie na obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000, zwłaszcza w zakresie bezpośredniego i pośredniego oddziaływania na akweny portowe, mające bezpośrednie połączenie z wodami Zatoki Puckiej. Szczegółową analizę wariantów przedsięwzięcia przedstawiono w załączniku nr 1.

Projekt został ujęty, jako podstawowy, pod numerem 7.2.-3 na liście projektów indykatywnych (*MP nr z dnia 13 sierpnia 2008r., nr 58 poz. 521*) dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013, Priorytet VII Transport Przyjazny Środowisku, Działanie 7.2 Rozwój Transportu Morskiego.

Projektowana inwestycja będzie realizowana na obszarze istniejącej infrastruktury Morskiego Portu Gdynia.

Na terenie planowanego przedsięwzięcia nie występują szczególne wartości ekologiczne, estetyczne i kulturowe terenu.

Najbliższy obszar Natura 2000 to Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków PLB 220005 „Zatoka Pucka” położony w bezpośrednim sąsiedztwie portu Gdynia oraz Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „Zatoka Pucka i Półwysep Helski” (PLH 220032) położony w odległości około 13 km.

Zgodnie z przewidywaniami zawartymi w raporcie, projektowana inwestycja stanowiąca uzupełnienie portowej infrastruktury technicznej, realizowana i eksploatowana zgodnie z warunkami określonymi w niniejszej decyzji oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami prawnymi:

- nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko oraz tereny chronione przepisami ustawy o ochronie przyrody - obszary Natura 2000: Obszar Specjalnej



Ochrony Ptaków PLB 220005 Zatoka Pucka”, Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „Zatoka Pucka i Półwysep Helski” (PLH220032);

- nie będzie miało negatywnego wpływu na wody podziemne, podłoże gruntowe i wody basenów portowych i Kanału Portowego.

Oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko na etapie budowy będzie czasowe i ograniczone do terenów portowych. Planowane przedsięwzięcie będzie wykonywane w Kanale Portowym i basenach portowych, zamkniętych nabrzeżami i oddzielonych falochronem od wód zatoki, powodując ograniczony dostęp do otwartych przestrzeni wodnych. Dzięki temu działanie falowania, prądów morskich, pływów jest wytłumione, co za tym idzie, zanieczyszczenia nie będą się rozprzestrzeniać w kierunku Zatoki Gdańskiej.

Ułożenie materacy oraz wprowadzenie pali żelbetonowych i ścianki szczelnej w środowisko gruntowo - wodne nie spowoduje żadnych zanieczyszczeń chemicznych.

Prace związane z przebudową Ostrogi Pilotowej, pogłębianiem i umacnianiem dna, nie wpłyną w istotny sposób na życie w toni wodnej i na dnie.

Podczas prac pogłębiarskich w rejonie umocnień dna basenów nastąpi miejscowe, ograniczone naruszenie warstwy osadów dennych, w wyniku tego, dojdzie do zamulenia wody, wzrostu jej mętności oraz chwilowego i lokalnego wzrostu zapotrzebowania tlenu w wodzie. Ze względu na oddzielenie falochronem terenu planowanej inwestycji nie dojdzie do przedostania się zanieczyszczeń do wód Zatoki, a zawiesiny opadną po kilku godzinach w obszarze dotychczasowego miejsca zalegania.

Prace czerpalne będą postępowały etapami. Zanieczyszczenie wód w basenie ograniczy się do kilkudziesięciu metrów od rejonu robót i będzie przemijające po kilkunastu godzinach. Prace pogłębiarskie nie wpłyną w istotnym stopniu na biologię dna kanału portowego i basenów portowych. W osadach dna, w obrębie kanału i basenów portowych, organizmy nie są tak licznie reprezentowane jak w piaskach dna zatoki. Roboty czerpalne i umocnienia dna usuną z dna organizmy bentosowe, jednakże będzie to miało charakter przejściowy, ze względu na szybką rekolonizację dna przez małże, i co się z tym wiąże, nastąpi jedynie okresowe, odwracalne pogorszenie warunków żerowania dla ptaków na terenach akwenów portowych. Zwiększenie głębokości także nie wpłynie negatywnie na możliwości żerowania ptaków, ponieważ kaczki morskie potrafią nurkować do 40 m, a w odległości kilku kilometrów od Portu Gdynia znajdują się tereny, o dużo korzystniejszych dla ptaków morskich warunkach bytowania.

Charakter projektowanego przedsięwzięcia nie przewiduje emisji zorganizowanej zanieczyszczeń do atmosfery w trakcie eksploatacji. Można się liczyć z niewielkim zwiększeniem emisji niezorganizowanej w trakcie realizacji przedsięwzięcia, związanej ze zwiększonym ruchem pojazdów ciężarowych w trakcie trwania rozbudowy Ostrogi Pilotowej i umacniania dna przy nabrzeżach oraz jednostek pływających w trakcie pogłębiania akwenów. Emisja z jednostek pływających będzie miała zasięg ograniczony do rejonu prowadzonych robót (praca pogłębiarki i koparki oraz transport urobku szalandami na klapowisko).

Oddziaływanie na klimat akustyczny w fazie realizacji przedsięwzięcia wiązać się będzie z pracą sprzętu pływającego przeznaczonego do prac budowlanych i transportowych – pogłębiarka, holownik, kosarka, szalandy, a jego zasięg nie przekroczy 50 m. Oceniane przedsięwzięcie będzie realizowane na obszarze przemysłowym, na czynnym akwencie portowym i nie będzie powodowało wzrostu hałasu w stosunku do wartości tła akustycznego w rejonie przeprowadzanych prac.

Nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w wyniku realizacji i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia. Jednak ze względu na ogólnie podwyższony poziom hałasu na terenie zabudowy mieszkaniowej sąsiadującej z Portem, prace związane z nadmierną emisją hałasu (np. katar) będą prowadzone jedynie w porze dziennej, tj. w godzinach 6.00 - 22.00.

Planowane przedsięwzięcie nie spowoduje wzrostu zapotrzebowania na wodę zarówno w trakcie realizacji jak i eksploatacji przedsięwzięcia i nie będzie źródłem ścieków technologicznych i bytowych.

Przebudowa głowicy Ostrogi Pilotowej będzie powodowała powstawanie odpadów związanych z rozbiórkami i budową konstrukcji zabezpieczającej. Będą to odpady budowlane z rozbiórki i demontażu (gruz, drewno, złom stalowy i metale kolorowe, tworzywa sztuczne itp.), odpady farb (płynne i stałe) oraz opakowania. W trakcie prowadzenia prac czerpalnych mogą zostać uwolnione z dna akwenów odpady typu: śmieci i elementy drewniane. W związku z powyższym, ZMPG S.A. opracował „*Plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych*” zatwierdzony przez Urząd Morski w Gdyni w dniu 29 sierpnia 2006 r. obejmujący schematy usuwania z wód portowych oraz zagospodarowania ww. odpadów w taki sposób, aby nie tworzyły one zagrożenia dla statków pływających po akwenach portowych oraz nie miały negatywnego wpływu na środowisko.

Zgodnie z ustawą o odpadach, podmiot wytwarzający odpady (firmy budowlane) winien posiadać odpowiednie pozwolenia lub przedstawić odpowiedniemu organowi administracyjnemu informację o wytwarzanych odpadach oraz o sposobach gospodarowania wytworzonymi odpadami przed rozpoczęciem prac budowlanych.

Pośrednie źródło odpadów w trakcie realizacji i eksploatacji inwestycji stanowią statki i jednostki pływające. Jednakże na terenie Portu Gdynia funkcjonuje „*Plan gospodarowania odpadami i pozostałościami ładunkowymi ze statków*” zatwierdzony przez Wojewodę Pomorskiego w dniu 10 grudnia 2007r. decyzją nr ŚR/Ś.III.EŻ/6621-6/07. Ww. plan określa: obowiązek statku do zdawania odpadów, rodzaje odbieranych odpadów, sposób ich odbioru, firmy odbierające, sposób zagospodarowania odpadów statkowych, sposób prowadzenia ewidencji odebranych odpadów ze statków. Dodatkowo wszystkie niezbędne informacje dla kapitanów statków o zasadach postępowania z odpadami statkowymi na terenie Portu Gdynia znajdują się na witrynie internetowej ZMPG S.A. Można więc stwierdzić, iż odpady pochodzące ze statków nie będą miały negatywnego wpływu na środowisko ani w czasie realizacji, ani w czasie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia.

Osady denne zalegające dna basenów portowych przewidzianych do pogłębiania, jak wykazały badania przeprowadzone przez Instytut Morski, nie są zanieczyszczone. Urobek z pogłębiania, nie jest zatem odpadem i może być wywieziony na istniejące kłapowisko, po uzyskaniu zezwolenia Dyrektora Urzędu Morskiego.

Wydobywany urobek odkładany będzie w ładowniach szaland samobieżnych i transportowany na istniejące kłapowisko, wyznaczone przez Urząd Morski w Gdyni. Kłapowisko dla Portu Gdynia znajduje się na wodach Zatoki Gdańskiej. Szacunkowa powierzchnia istniejącego kłapowiska wynosi ok. 5,5 km<sup>2</sup>.

Kłapowisko wyznaczone dla Portu Gdynia, jest zlokalizowane na Obszarze Specjalnej Ochrony Ptaków NATURA 2000 (PLB 220005), jednakże znajduje się ono poza najważniejszymi obszarami koncentracji ptaków na Zatoce Puckiej. Odkładanie urobku na kłapowisko spowoduje czasowe pogorszenie warunków żerowania ptaków morskich, jednakże miejsce to jest eksploatowane od długiego czasu, dlatego też panujące tam warunki są niekorzystne dla ptaków od dawna.

Na terenie Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków NATURA 2000 „Zatoka Pucka” (PLB 220005) zlokalizowany jest tor podejściowy do Portu Gdynia, jednakże w wyniku planowanej inwestycji nie zostanie zmieniona jego lokalizacja, a jedynie może wzrosnąć natężenie ruchu statków. Ruch jednostek pływających przez morskie obszary sieci NATURA 2000 może mieć negatywny wpływ na ptaki poprzez ich wypłaszanie, gdyż w okresie zimowym powoduje to negatywny wpływ na ich bilans energetyczny, a w konsekwencji może spowodować zmniejszenie populacji w danym rejonie. Z oceny sytuacji przeprowadzonej przez ornitologów i przedstawionej w raporcie wynika, iż efekt wypłoszenia ptaków z toru żeglugowego nastąpił już w czasie rozpoczęcia eksploatacji Portu Gdynia, dlatego też w chwili



obecnej nie można mówić o negatywnym wpływie wypłazania ptaków z części akwenu stanowiącego tor podejściowy do portu. Dodatkowo, największe koncentracje ptaków morskich zlokalizowane są w Zatoce Puckiej Wewnętrznej, a więc w bezpiecznej odległości od toru wodnego prowadzącego do Portu Gdynia.

Stwierdzono, że zoobentos w rejonie planowanej inwestycji i na klapowisku można podzielić na dwa zgrupowania makrofauny: płytkowodny i głębokowodny. Teren klapowiska stanowi zgrupowanie głębokowodne, które nie wykazuje istotnych różnic pomiędzy innymi punktami badawczymi. Z analizy wynika, że stężenie metali ciężkich oraz zanieczyszczeń organicznych w rejonie „klapowiska Gdynia” nie odbiega od stężeń notowanych w innych rejonach Zatoki.

Przeanalizowano również możliwość wtórnego wpływu deponowania urobku na „klapowisku Gdynia” na oddalone o 13 km cenne siedliska. Przy sprzyjających warunkach hydrodynamicznych mogłyby dojść do resuspencji zanieczyszczeń, przeniesienia zawiesiny i jej ponownego zdeponowania, jednakże z oceny wynika, że emisja zanieczyszczeń w trakcie prac czerpalnych oraz deponowanie urobku w rejonie klapowiska nie będzie stanowiła zagrożenia dla obszaru chronionego „Zatoka Pucka i Półwysep Helski” (PLH 220032).

Zgodnie z raportem oddziaływania środowisko, składowanie urobku na istniejącym klapowisku wyznaczonym dla Portu Gdynia oraz zwiększenie ruchu statków po realizacji przedsięwzięcia nie spowodują pogorszenia warunków bytowania ptaków w obrębie OSO „Zatoka Pucka” (PLB 220005) raz warunków siedliskowych na obszarze SOO „Zatoka Pucka i Półwysep Helski” (PLH 220032).

Brak znaczącego oddziaływania planowanej inwestycji na obszary Natura 2000, w trakcie jej realizacji i późniejszej eksploatacji, został potwierdzony przez Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody działającego z upoważnienia Wojewody Pomorskiego. Zgodnie z „*opinią w zakresie oddziaływania na obszar Natura 2000 przedsięwzięcia polegającego na przebudowie Kanału Portowego w porcie Gdynia obejmującej: przebudowę Ostrogi Pilotowej, zabezpieczenie konstrukcji nabrzeży poprzez umocnienie dna, pogłębienie akwenów portowych*” sformułowaną w piśmie z dnia 11.08.2008 r. nr ŚR/VII/6671-171/08 Wojewódzki Konserwator przyjął, że; ✓

- „*projektowane zamierzenie nie spowoduje utraty powierzchni siedlisk gatunków ptaków, nie zmniejszy ich liczebności ani zasięgu ich występowania, tym samym inwestycji nie można przypisać znaczącego oddziaływania na obszar Natura 2000*” (OSO Zatoka Pucka - PLB 220005)
- „*z uwagi na znaczną odległość przedsięwzięcia od SOO „Zatoka Pucka i Półwysep Helski” PLH 220032 oraz dotychczasowy sposób wykorzystania akwenu Zatoki Gdańskiej inwestycja nie wpłynie znacząco na funkcjonowanie ostoi*”.

Projektowana inwestycja nie stanowi zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi. Pracownicy zatrudnieni przy pracach budowlanych oraz czerpalnych będą przeszkoleni, wyposażeni w odzież ochronną i będą przechodzić badania lekarskie wymagane odpowiednimi przepisami.

Nie przewiduje się również skutków środowiskowych wnioskowanego przedsięwzięcia, wynikających z korzystania z zasobów naturalnych – jego realizacja nie spowoduje istotnego wzrostu ich zużycia.

Projektowane przedsięwzięcie nie spowoduje zwiększenia prawdopodobieństwa wystąpienia sytuacji awaryjnej. Wręcz przeciwnie, realizacja inwestycji umożliwi poprawę bezpieczeństwa podczas nawigacji zwłaszcza dużych jednostek pływających. Prace czerpalne oraz prace związane z umocnieniem dna prowadzone będą tylko w sprzyjających warunkach pogodowych, co zminimalizuje możliwość powstania sytuacji awaryjnej. W związku z tym, że prace będą prowadzone na akwenach czynnego Kanału Portowego i basenów portowych może dojść, m.in., do zagrożenia wynikającego z kolizji sprzętu pływającego z innymi jednostkami pływającymi skutkującej rozlewem substancji ropopochodnych do wód basenów portowych. W celu szybkiej reakcji ww. sytuacjach ZMPG S.A., w cytowanym wyżej „*Planie zwalczania*

zagrożeń...” określono, między innymi, dostępne siły i środki, procedury powiadamiania awaryjnego i postępowania operacyjnego, sposób zagospodarowania zebranych substancji ropopochodnych.

Nieznaczne powiększenie głowicy Ostrogi Pilotowej spowoduje niewielki wzrost ilości wód opadowych z tego terenu. W raporcie oddziaływania na środowisko ustalono, że „można jednak odstąpić od budowy kanalizacji deszczowej na tym terenie i odprowadzać wody opadowe powierzchniowo, poprzez odpowiednie wyprofilowanie powierzchni, można je bowiem uznać za czyste, gdyż przewiduje się tam jedynie ruch pieszy, nie przewiduje się cumowania jednostek pływających oraz dokonywania czynności związanych z przeladunkami, czyszczeniem jednostek, zaopatrywaniem ich w paliwo czy odbieraniem ścieków lub odpadów.”

Na podstawie ustaleń autorów raportu oraz dodatkowych wyjaśnień (przedstawionych poniżej) złożonych przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A we wniosku do Marszałka Województwa Pomorskiego o zmianę warunków realizacji przedsięwzięcia, tutejszy organ uznał przedstawione argumenty za słuszne i nie nałożył warunku konieczności wykonania systemu odprowadzenia wód opadowych do basenu portowego i w konsekwencji obowiązku uzyskania pozwolenia wodnoprawnego na odprowadzenie wód opadowych.

Realizacja przedsięwzięcia nie naruszy interesów osób trzecich. Nie spowoduje również wzrostu zagrożenia ze strony przedsięwzięcia dla środowiska oraz zdrowia i życia ludzi zarówno w trakcie budowy jak i normalnej eksploatacji obiektu.

Przedsięwzięcie nie wprowadza szczególnego zagrożenia sytuacjami awaryjnymi, nie stwarza również warunków do wystąpienia nadzwyczajnego zagrożenia środowiska.

Nie przewiduje się dodatkowych działań zapobiegawczych lub kompensacyjnych. Oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko ogranicza się do jego granic i będzie krótkotrwałe i odwracalne, zaś odległość do obszarów objętych ochroną jest stosunkowo duża.

Nie przewiduje się prowadzenia dodatkowego monitoringu dla projektowanego przedsięwzięcia w trakcie budowy i eksploatacji, z wyjątkiem prowadzenia ewidencji ilości urobku odkładanego na kłapowisku oraz odpadów powstałych w czasie realizacji inwestycji.

Na podstawie analizy oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na poszczególne komponenty środowiska, oraz obszary Natura 2000, wyklucza się możliwość transgranicznego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko.

Nie przewiduje się konfliktów społecznych związanych z projektowanym przedsięwzięciem.

Na podstawie badań sondażowych przeprowadzonych w lipcu 2008 r. przez Pracownię Realizacji Badań Socjologicznych Uniwersytetu Gdańskiego na reprezentatywnej 1000 – osobowej próbie w dziesięciu miejscach Gdyni stwierdza się, że społeczeństwo Gdyni zostało właściwie poinformowane o planowanym przedsięwzięciu. Z dostarczonego przez Inwestora opracowania „Opinie mieszkańców Gdyni na temat projektu; przebudowa kanału portowego w Gdyni (raport z badań)” wynika, że:

- 41 % badanych słyszała o projekcie;
- zdecydowana większość respondentów jest przekonana, że realizacja projektu stworzy możliwość zawijania do portu większych statków (98%), spowoduje zwiększenie obrotów portowych (98%), zwiększy bezpieczeństwo żeglugi w porcie (89%), będzie zdecydowanie korzystna dla Gdyni i jej mieszkańców (82%);

Opinie na temat ewentualnego wpływu inwestycji na środowisko naturalne są podzielone. Dominuje jednak opinia, że wpływ ten będzie obojętny (33%), lub korzystny (28%). Dalsze 24% nie ma zdania na ten temat, a tylko 15% badanych uważa, że wpływ inwestycji na środowisko będzie niekorzystny.

W trakcie prowadzenia postępowania do organu prowadzącego postępowanie oraz do Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. nie wpłynęły wnioski i uwagi od organizacji ekologicznych i społeczeństwa. Wpłynęło natomiast pismo Dyrektora Urzędu Morskiego



w Gdyni informujące o możliwości odstąpienia od warunku określonego w punkcie 2 postanowienia z dnia 17.07.2008 r. nr INZ/ZP-8316/58/08.

Zgodnie z art. 48 ust. 2 pkt 1, 1a i pkt 5 ustawy Prawo ochrony środowiska, warunki realizacji przedsięwzięcia uzgodniono z:

- Marszałkiem Województwa Pomorskiego - postanowienie z dnia 1 października 2008 r., nr DROŚ.E.EU.MJ.ozs.7660-44/1/08;
- Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Gdańsku - postanowienie z dnia 8.07.2008 r., nr SE.NS-80/4961/70/AS/08;

W postanowieniu Marszałka Województwa Pomorskiego z dnia 1.10.2008 r. uchylono jednocześnie postanowienie z dnia 02 września 2008 r., nr DROŚ.E.EU.MJ.ozs.7660-44/08, uzgadniające warunki realizacji przedsięwzięcia. W postanowieniu tym, jednym z warunków realizacji przedsięwzięcia było „uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego na odprowadzenie oczyszczonych ścieków opadowych do wód powierzchniowych”. Postanowienie to uchylono na wniosek Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., występującego o odstąpienie od wprowadzenia zapisu dotyczącego wykonania kanalizacji deszczowej na konstrukcji Ostrogi Pilotowej uzasadniając, że Nabrzeże Ostrogi Pilotowej pełni funkcje spacerowo – widokowe i jest przeznaczone do ruchu pieszego. W związku z tym, wody opadowe z głowicy Ostrogi Pilotowej można uznać za czyste i należy je odprowadzić powierzchniowo poprzez odpowiednie wyprofilowanie powierzchni, bezpośrednio do basenu portowego. Marszałek uznał za uzasadnione przedstawione argumenty wnioskodawcy i uchylił postanowienie z dnia 02.09.2008 r., jednocześnie określając nowe warunki realizacji przedsięwzięcia.

W decyzji uwzględniono również warunki realizacji przedsięwzięcia określone w postanowieniu Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 17.07.2008 r. nr INZ/ZP-8316/58/08 oprócz warunku, sformułowanego w punkcie 2 postanowienia, że „*głowice należy wyposażyć w system odprowadzenia wód ściekowych. W przypadku wprowadzenia wód do basenu portowego - należy uzyskać pozwolenie wodnoprawne*”.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni pismem INZ/ZP-8316/58a/08 z dnia 06.11.2008 r., w odpowiedzi na wystąpienie Zarządu Morskiego Portu S.A. w sprawie przebudowy kanału portowego, poinformował tutejszy organ, że „*odprowadzenie wód opadowych do basenu portowego powinno być zgodne z zasadami zawartymi w ustawie Prawo wodne*”. Ponadto, z uwagi na przedłożone „*zobowiązanie ZMPG S.A do tego, że na Ostrodze Pilotowej odbywać się będzie jedynie ruch piesz oraz nie będą dokonywane czynności związane z przeladunkiem, czyszczeniem jednostek pływających, zaopatrywaniem ich w paliwo czy odbieraniem ścieków czy odpadów, Urząd Morski w Gdyni stoi na stanowisku możliwości odstąpienia od warunku określonego w punkcie 2 postanowienia z dnia 17.07.2008 r. znak INZ/ZP-8316/58/08*”.

Odstępując od ustalenia warunku o konieczności wykonania systemu odprowadzenia wód opadowych z głowicy Ostrogi Pilotowej wzięto pod uwagę, wyżej cytowane stanowisko Dyrektora Urzędu Morskiego oraz uznano, że argumenty autorów raportu oraz dodatkowe wyjaśnienia złożone przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. są uzasadnione i wody opadowe z głowicy można uznać za umownie czyste, które zgodnie z obowiązującym prawem nie wymagają oczyszczenia, w związku z tym nie zachodzi potrzeba ujęcia ich w systemy kanalizacyjne.

Wniosek o wydanie przedmiotowej decyzji oraz wszelkie rozstrzygnięcia podejmowane w związku z jej wydaniem zostały wpisane do publicznie dostępnego wykazu danych.

Mając powyższe na uwadze, po przeprowadzeniu postępowania, orzeczono jak w sentencji.

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Gdańsku, za pośrednictwem Prezydenta Miasta Gdyni w terminie 14 dni od daty jej otrzymania, zgodnie z art. 127 i 129 k.p.a.

Z up. PREZYDENTA MIASTA

mgr inż. Bartosz Frankowski  
Przewodniczący Wydziału  
Prace Miejskie i Rolnictwa

*Pobrano opłatę skarbową w kwocie 205 zł  
na podstawie art. 1 i 5 Ustawy. o opłacie skarbowej  
Wpłaty dokonano przelewem w dniu 25.06.2008 r.  
na konto nr 36 1440 1026 0000 0000 0033 4995.*

**Załącznik nr 1**

Charakterystyka przedsięwzięcia.

**Otrzymują:**

- ① Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. 81-337 Gdynia, ul. Rotterdamska 9
2. Urząd Morski w Gdyni 81-338 Gdynia, ul. Chrzanowskiego 8
3. Urząd Miasta Gdyni Wydział Ochrony Środowiska i Rolnictwa, aa

**Do wiadomości:**

1. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Gdańsku, 81-112 Gdańsk, ul. Dębinki 4.
2. Pomorski Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska, 80-001 Gdańsk, Trakt św. Wojciecha 293
3. Wojewoda Pomorski w Gdańsku, 80-810 Gdańsk, ul. Okopowa 21/27
4. Marszałek Województwa Pomorskiego w Gdańsku, 80-810 Gdańsk, ul. Okopowa 21/27



## ZALĄCZNIK NR 1

do decyzji nr UOD.RO.7335-41/08 z dnia 10.11.2008 r. (zgodnie z wymogiem określonym w art.56, ust.3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska).

### **CHARAKTERYSTYKA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA**

**Przebudowa Kanału Portowego w porcie Gdynia obejmująca: przebudowę Ostrogi Pilotowej, zabezpieczenie konstrukcji nabrzeży poprzez umocnienie dna, pogłębienie akwenów portowych**

#### **1. Rodzaj przedsięwzięcia inwestycyjnego - infrastruktura techniczna.**

Celem rozbudowy infrastruktury portowej jest zapewnienie bezpiecznego wprowadzenia, zacumowania oraz wyprowadzenia statków z portu. Zakres planowanych prac uwzględni wnioski z przeprowadzonej analizy nawigacyjnej, dotyczącej możliwości podejścia promów do istniejącej Bazy Promowej przy Nabrzeżu Helmskim w Porcie Zachodnim oraz do projektowanej lokalizacji nowego terminalu promowego przy nabrzeżach Polskim i Fińskim w Porcie Wschodnim.

W ramach planowanego przedsięwzięcia projektuje się przebudowę Kanału Portowego w Porcie Gdynia, obejmującą prace i roboty budowlane ściśle ze sobą powiązane technologicznie: poszerzenie i pogłębienie toru wodnego w Kanale Portowym od Awanportu do Nabrzeża Helmskiego II oraz Basenu III, przebudowę Ostrogi Pilotowej, zabezpieczenie konstrukcji nabrzeży poprzez umocnienie dna.

#### **2. Skala i usytuowanie przedsięwzięcia inwestycyjnego.**

Awanport z obrotnicą, Kanał Portowy oraz Basen III wchodzi w skład akwenów portowych Portu Gdynia. Ostroga Pilotowa, wraz z położoną na północ od niej Ostrogą Oksywską, tworzą wewnętrzne wejście do Portu w Gdyni. Najbliżej usytuowane obiekty nieposiadające charakteru zabudowy przemysłowej znajdują się w odległości 600 - 700 m na południowy - zachód od rejonu inwestycji, przy ul. Chrzanowskiego. Zwarta zabudowa miejska znajduje się w odległości ok. 1 km od planowanego przedsięwzięcia.

#### **3. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także dotychczasowy sposób jej wykorzystania i pokrycia szatą roślinną.**

Ostroga Pilotowa o długości 82,6 m i szerokości 12,5 m (głowica ma szerokość 10,5 m) jest wykorzystywana jako stanowisko postojowe dla holowników, pilotówek i innych małych jednostek o zanurzeniu nie przekraczającym 3,5 m. Ostroga pełni również rolę wewnętrznego falochronu, oddzielającego akweny portowe od Awanportu.

Zasadniczą konstrukcję Ostrogi stanowią kaszyce, zbudowane z pionowych drewnianych słupów, stężone poprzecznie i podłużnie. Ściany kaszyc pokryte są drewnianym opierzeniem. Przestrzeń pomiędzy ścianami wypełniona jest kamieniem. Nadbudowa Ostrogi została wykonana, jako dwupoziomowa konstrukcja żelbetowa. Głowicę Ostrogi Pilotowej o długości 18,6 m i szerokości 10,5 m., stanowi żelbetowa skrzynia falochronowa wypełniona piaskiem. Głowica zaopatrzona jest w kanał instalacyjny, zasypyany gruntem piaszczystym, w której poprowadzono w rurze osłonowej PVC kabel zasilający latarnię nawigacyjną koloru czerwonego na końcu Ostrogi (należąca do Urzędu Morskiego w Gdyni). Na głowicy wykonano nawierzchnię z betonowych płyt chodnikowych.

Nabrzeża objęte planowanym umocnieniem dna wyposażone są w urządzenia do przeladunku:

- towarów masowych – Nabrzeże Holenderskie (węgiel, ruda);
- drobnicy – Nabrzeże Francuskie, Nabrzeże Jugosłowiańskie (drobnica ciężka);
- kontenerów – Nabrzeże Helmskie I wraz z rampą „ro-ro „A”;

Nabrzeża Norweskie i Jugosłowiańskie stanowią obudowę Kanału Portowego.

Roboty czerpalne obejmą powierzchnię ok. 1 300 000 m<sup>2</sup>, umocnienie dna powierzchnią ok. 50 000 m<sup>2</sup>. Na terenie Nabrzeży nie ma szaty roślinnej.

#### **4. Rodzaj technologii.**

##### **4.1. Poszerzenie i pogłębienie toru wodnego.**

Objemuje wykonanie robót czerpalnych oraz robót podczyszczeniowych (tj. usunięcie spłyceń dna, powstałych w czasie użytkowania dna basenów i kanałów portowych oraz torów wodnych w stosunku do głębokości technicznych/eksploatacyjnych i nachyleń skarp podwodnych akwenu) w celu osiągnięcia toru wodnego o maksymalnej możliwej szerokości, przy projektowanej głębokości –13,5 m (w zależności od rejonu robót) z uwzględnieniem tolerancji głębokości –0,30 m; tolerancje poziome krawędzi

projektowanego toru wynoszą  $\pm 2.5$  m. Dla części basenów portowych, przewidywana nowa głębokość toru wodnego będzie osiągnięta po raz pierwszy od czasu budowy Portu w latach 20-tych XX w. Prace te wykraczają swoim zakresem poza ich konserwację i remont.

Roboty czerpalne na akwenach o znacznych powierzchniach czerpania, wykonywane będą za pomocą pogłębiarki wieloczerpakowej, umożliwiającej przesuw boczny pogłębiarki, a przez to dokładne podczyszczenie całej powierzchni. Pogłębiarka będzie wyposażona w system pozycjonowania DGPS, pozwalający na ustalenie pozycji z dokładnością poniżej 1,0 m.

Podczyszczeniowe prace czerpalne przy nabrzeżach będą prowadzone przy użyciu koparki ustawionej na pontonie. Wydobywany urobek będzie odkładany w ładowniach szaland samobieżnych i transportowany na istniejące kłapowisko, wyznaczone przez Urząd Morski w Gdyni. Łączna kubatura prac czerpalnych i podczyszczeniowych związanych z planowaną rozbudową infrastruktury portowej wyniesie około 1.700.000 m<sup>3</sup>. Prace czerpalne będą wykonywane etapami. Przewiduje się, że będą wykonywane przez okres około 24 miesięcy

#### **4.2. Przebudowa Ostrogi Pilotowej.**

W celu zabezpieczenia głowicy Ostrogi planowane jest wbicie wokół niej ścianki szczelnej, na której będzie wykonany oczep żelbetowy, zakotwiony do dolnych części rozkutyh ścian odwodnych nadbudowy głowicy. Przewidziano rozbiórkę nadbudowy Ostrogi pomiędzy ścianą czołową a przeponą, w celu zabezpieczenia osiadanania skrzyni fundamentowej. Po wykonaniu prac rozbiórkowych, zostaną wykonane mikropale podtrzymujące konstrukcję skrzyni w tym rejonie oraz konsolidujące zasypy tłuczniowe i kamienne. Po wykonaniu zabezpieczenia fundamentu Ostrogi, będzie można wykonać częściową rozbiórkę istniejącej podsypki kamiennej w zakresie umożliwiającym wbicie projektowanej ścianki szczelnej. W dalszej kolejności wykonany będzie zasyp uzupełniający pomiędzy ścianką szczelną a podsypką i beton podwodny z dodatkami środków żelujących. Równolegle zostanie wykonana nowa, poszerzona nadbudowa części czołowej ostrogi do 14,5 m. Istniejący kanał instalacyjny zostanie zastąpiony czterema przepustami PVC  $\varnothing 160$  mm i studzienką.

#### **4.3. Umocnienie dna.**

Umocnienie dna polega na jego zabezpieczeniu przed rozmywaniem przez stery strumieniowe i śruby napędowe cumujących jednostek pływających tak, aby nie dopuścić do przegłębień prowadzących do zaburzenia stateczności budowli hydrotechnicznych.

Przewidywane jest wykonanie lub rozszerzenie istniejącego umocnienia dna, w pasie o szerokości ok. 30 m, przy Nabrzeżach: Holenderskim, Belgijskim, Francuskim, Norweskim, Jugosłowiańskim, Helskim I wraz z pochylnią ro-ro. W ramach tych prac projektuje się:

- przygotowanie dna akwenu do wykonania umocnień - wykonanie podczyszczeniowych robót czerpalnych, polegających na usunięciu sflęceń dna oraz wykonanie zasypów uzupełniających w miejscach przegłębień do poziomu spodu projektowanego umocnienia dna z tolerancją  $\pm 10$  cm,;
- wykonanie umocnień dna poprzez :
  - ułożenie wzdłuż nabrzeży na dnie akwenu, warstwy geowłókniny technicznej przytwierdzonej do podłoża stalowymi prętami;
  - ułożenie na geowłókninie warstwy materacy/worków uszytych z tkaniny geotekstylnej, wypełnionych czystym piaskiem; w przypadku, gdy przed ścianą nabrzeża znajdują się pale, konieczne będzie zastąpienie materacy/worków geotekstylnych małymi workami z tkaniny polipropylenowej wypełnionymi piaskiem stabilizowanym cementem.

### **5. Analiza wariantów realizacji przedsięwzięcia.**

W latach 2004-2006 przeprowadzono analizy i symulacje rozwoju ruchu statków, przy założeniach różnorodnych tendencji na rynkach przewozów wszystkich ładunków obsługiwanych w porcie gdyńskim, biorąc pod uwagę strategie rozwojowe poszczególnych terminali portowych. Z przeprowadzonych analiz wynika, iż dla umożliwienia nieskrępowanego, równomiernego i niedyskryminującego rozwoju wszystkich operatorów portowych oraz utrzymania uniwersalności portu gdyńskiego wobec wszystkich klientów, należy dokonać pogłębienia całego Kanału Portowego od wejścia do portu, poprzez Basen III, aż do Nabrzeży Helskie I i II oraz równolegle zaplanowanej budowy ostatniego odcinka Nabrzeża Bułgarskiego.

Przy formułowaniu założeń do projektu inwestycyjnego rozpatrywano następujące warianty realizacji przedsięwzięcia: lokalizacyjny, techniczny i technologiczny.



## 5.1. Warianty lokalizacyjne.

### 5.1.1. Prace czerpalne.

Pierwotnie planowano realizację robót czerpalnych na akwenach awanportu, na Obrotnicy nr 1, podejściu do Basenu III wraz z Basenem III oraz rozszerzenie lub budowę nowego umocnienia dna przy nabrzeżach Szwedzkim, Duńskim, Holenderskim.

Z uwagi na stale zwiększający się przeładunek w transporcie morskim (w tym ro-ro, kontenery i inne), zdecydowano się rozszerzyć zakres projektu o pozostałe obrotnice (nr 2 i nr 3) oraz Kanał Portowy od awanportu do nabrzeża Helskiego II.

### 5.1.2. Usuwanie i odkładanie urobku.

Urobek pochodzący z pogłębiania dna może być odkładany na brzegu (pole refulacyjne) lub zatapiany w morzu, w wyznaczonym miejscu - na morzu takim miejscem jest kłapowisko.

Port Gdynia nie dysponuje miejscem odkładu urobku czerpalnego typu pole refulacyjne, stąd przyjęto wariant odkładania urobku czerpalnego w morzu, na kłapowisku „Gdynia”.

Wybór tego wariantu był możliwy dopiero po wykonaniu badań osadów dennych z terenu Portu, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z 16 kwietnia 2002 r. w sprawie rodzajów oraz stężeń substancji, które powodują, że urobek jest zanieczyszczony (*Dz.U. Nr 55, poz. 498*).

Badania przeprowadzone przez Instytut Morski w Gdańsku w latach 2005-2006 wykazały, że osady denne zalegające w dnach basenów portowych przewidzianych do pogłębiania nie są zanieczyszczone. Średnie stężenia metali ciężkich, polichlorowanych bifenyli (PCB) oraz wielopierścieniowych węglodorów aromatycznych (WWA) w próbkach powierzchniowych osadów pobranych w rejonie planowanego przedsięwzięcia kształtują się poniżej wartości, które powodują, że urobek jest zanieczyszczony.

## 5.2. Warianty techniczne i technologiczne.

Analizie poddano następujące warianty realizacji przedsięwzięcia:

### Wariant techniczny:

- 1) roboty czerpalne na wszystkich obrotnicach (nr 1, 2 i 3), w awanporcie, w Basenie III oraz na Kanale Portowym do obrotnicy nr 3 planowano wykonać do rzędnej -14,0 m n.p.m., a do rzędnej -13,5 m n.p.m., od obrotnicy nr 3 do Nabrzeża Helskiego II;
- 2) roboty czerpalne do rzędnej -13,5 m n.p.m. dla całego portu.

### Wariant technologiczny:

- 1) umocnienie dna za pomocą płyt betonowych;
- 2) umocnienie dna za pomocą materacy geotekstylnych wypełnionych piaskiem.

Na podstawie analizy tendencji rynkowych stwierdzono, iż pogłębienie jedynie części masowej nie pozwoli na wszechstronny rozwój portu, szczególnie biorąc pod uwagę założenie strategicznej pozycji w obsłudze ładunków drobnicowych, w tym kontenerów. Dlatego lokalizację inwestycji, planowanej pierwotnie tylko w części portu rozciągnięto na cały port. Umożliwi to zapewnienie perspektywicznej obsługi większych statków kontenerowych niż obecnie. Do tego zaś potrzeba większych głębokości w porcie.

Projektowany sposób prowadzenie robót czerpalnych nie przewiduje wariantowania (oprócz decyzji/ofert odnośnie ilości użytego sprzętu przez wykonawców – jeden lub więcej zestawów), natomiast roboty umocnieniowe zdecydowano przeprowadzić wg najnowszej, znacznie mniej pracochłonnej technologii. Technologia umacniania materacami geotekstylnymi, zamiast umacniania płytami betonowymi, jest znacznie sprawniejsza i nie powoduje tak dużego wpływu na środowisko, zarówno w trakcie robót, jak i w przypadku awarii czy demontażu, po okresie eksploatacji.

## 6. Rozwiązania chroniące środowisko.

Technologia zastosowana dla przedmiotowej inwestycji jest ogólnie znana i powszechnie stosowana w praktyce dla inwestycji tego typu na całym świecie i będzie spełniać wymagania określone w art. 143 ustawy prawo ochrony środowiska. Dla wszystkich analizowanych prac wybrano warianty realizacyjne najkorzystniejsze dla środowiska, zgodnie z wymogiem realizacji inwestycji o szczególnie wysokim standardzie proekologicznym, eliminującym potencjalne, negatywne oddziaływanie na obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000, zwłaszcza w zakresie bezpośredniego i pośredniego oddziaływania na akweny portowe, mające bezpośrednie połączenie z wodami Zatoki Puckiej.

Prace czerpalne oraz prace związane z umocnieniem dna prowadzone będą tylko w sprzyjających warunkach pogodowych, co zminimalizuje możliwość powstania sytuacji awaryjnej. Ponieważ będą one prowadzone na akwenach czynnego Kanału Portowego i basenów portowych może dość m.in. do zagrożenia wynikającego z kolizji sprzętu pływającego z innymi jednostkami pływającymi skutkującej rozlewem substancji ropopochodnych do wód basenów portowych. W celu szybkiej reakcji ww. sytuacjach ZMPG S.A. opracował „Plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych” określający m.in. dostępne siły i środki, schematy powiadamiania awaryjnego i postępowania operacyjnego.

Projektowana inwestycja nie spowoduje zwiększenia zagrożenia czynnikami środowiskowymi na powierzchnię ziemi, krajobraz oraz walory zabytkowe analizowanego obszaru. Nie narusza również przedpoli ekspozycji obiektów o wartościach kulturowych istniejących w innych częściach miasta.

Planowane przedsięwzięcie w trakcie budowy i eksploatacji nie będzie miało negatywnego wpływu na wody podziemne, podłoże gruntowe i wody powierzchniowe.

Prace budowlane będą prowadzone na istniejącym obiekcie i nie spowodują znaczącej zmiany w sposobie zagospodarowania terenu. Prace związane z przebudową Ostrogi Pilotowej, pogłębianiem i umacnianiem dna powodujące wzrost mętności wody w basenie portowym, nie wpłyną w istotny sposób na życie w toni wodnej i na dnie.

Roboty czerpalne i umacnianie dna usuną z dna organizmy bentosowe, jednakże pogorszenie warunków pokarmowych będzie miało charakter przejściowy, ze względu na szybką rekolonizację dna przez małże. Zwiększenie głębokości także nie powinno negatywnie wpłynąć na możliwości żerowania ptaków, ponieważ kaczki morskie potrafią nurkować do 40 m. Ponadto w odległości kilku kilometrów od Portu Gdynia znajdują się tereny, o dużo korzystniejszych dla ptaków morskich warunkach bytowania.

Ułożenie materacy oraz wprowadzenie pali żelbetowych i ścianki szczelnej w środowisko gruntowo - wodne nie spowoduje żadnych zanieczyszczeń chemicznych.

Składowanie urobku na istniejącym kłapowisku wyznaczonym dla Portu Gdynia oraz zwiększenie ruchu statków po realizacji przedsięwzięcia nie spowodują pogorszenia warunków bytowania ptaków w obrębie Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków NATURA 2000 „Zatoka Pucka” (PLB 220005) oraz warunków siedliskowych na obszarze NATURA 2000 „Zatoka Pucka i Półwysep Helski” (PLH220032).

#### **.7. Kompensacja przyrodnicza, monitoring przedsięwzięcia i oddziaływanie transgraniczne.**

Oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko ogranicza się do jego granic i będzie krótkotrwałe i odwracalne, zaś odległość do obszarów objętych ochroną jest stosunkowo duża. W związku z tym, nie przewiduje się dodatkowych działań zapobiegawczych lub kompensacyjnych.

Nie przewiduje się prowadzenia dodatkowego monitoringu dla projektowanego przedsięwzięcia w trakcie budowy i eksploatacji, z wyjątkiem prowadzenia ewidencji ilości urobku odkładanego na kłapowisku oraz odpadów powstałych w czasie realizacji inwestycji.

Na podstawie analizy oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na poszczególne komponenty środowiska, oraz obszary Natura 2000, wyklucza się możliwość transgranicznego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko.

Z up. PREZYDENTA MIASTA  
*Frankowski*  
mgr inż. **Barłoz Frankowski**  
Naczelnik Wydziału  
Ochrony Środowiska i Rekreacji