



Gdańsk, dnia 18.11.2013r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W GDAŃSKU**

RDOŚ-Gd-WOO.4211.14.2013.ER.12
zpo

Decyzja niniejsza stała się
ostateczna
z dniem 16.12.2013r. SJK

KIEROWNIK
Elżbieta Kopeć
Elżbieta Kopeć

Regionalna Dyrekcja
Ochrony Środowiska
w Gdańsku
80-748 Gdańsk, ul. Cmentelna 54/57
tel. (058) 683 68 00, fax (058) 683 68 03

DECYZJA

Na podstawie art. 75 ust. 7 w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2) 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 (t.j. Dz.U. z 2013r. poz. 1235) oraz § 3 ust. 2 pkt 1) w związku z § 2 ust. 1 pkt 34) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397 ze zm. Dz.U. z 2013r. poz. 817) oraz art. 104 Kpa (t. j. Dz.U. z 2013r. poz.267), po rozpatrzeniu wniosku Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. z dnia 09.05.2013r. oraz po zasięgnięciu opinii Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni wyrażonej w piśmie znak SE.ZNS-80/4910/21/13 z dnia 21.06.2013r. i Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni wyrażonej w piśmie znak INZ/ZP-8316/53/13 z dnia 18.06.2013r.

ORZEKAM

I. Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn:

„Przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia – Etap I Nabrzeże Rumuńskie”,

zlokalizowanego na działkach lądowych nr 29/1 KM 114 i nr 4/1 KM 115 obręb Gdynia oraz na działkach wodnych nr 44/1 KM 114 i 19/1 KM 115 obręb Gdynia, w związku z rozszerzeniem zakresu prac o przebudowę układu torowego.

II. Uczynić charakterystykę przedsięwzięcia załącznikiem do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku wpłynął wniosek Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. z dnia 09.05.2013r., o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia pn. „Przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia – Etap I Nabrzeże Rumuńskie”, w związku z rozszerzeniem zakresu prac o przebudowę układu torowego. Dla tak nazwanego przedsięwzięcia Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku wydał decyzję znak RDOŚ-Gd-WOO.4211.25.2012.ER.8 z dnia 26.02.2013r. orzekającą o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Jak wynika z wyjaśnień Inwestora na skutek zmian zaistniałych w projekcie, ze względu na zaprojektowaną konstrukcję nabrzeża konieczne jest rozszerzenie zakresu planowanego przedsięwzięcia o przebudowę układu torowego (tory 401, 402, 403 wraz z niezbędną ilością rozjazdów) na odcinku 600 m. Pomimo rozszerzonego zakresu przedsięwzięcie będzie realizowane na tych samych działkach ewidencyjnych jak dla przedsięwzięcia dla którego została wydana już decyzja.

Inwestycja dotyczy przedsięwzięcia położonego w części na morskich wodach wewnętrznych. Wniosek zawierał m. in.: kartę informacyjną przedsięwzięcia, mapę ewidencyjną, wypisy z ewidencji gruntów, informację o braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Zawiadomieniem noszącym datę 14.05.2013r. strony postępowania zostały poinformowane o wszczęciu postępowania w sprawie i możliwości zapoznania się z dokumentami oraz składania ewentualnych uwag i wniosków. Informacje o wniosku zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych *Ekoportale* (www.ekoportale.pl) pod numerem 206/2013, prowadzonym na podstawie art. 21 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 (t.j. Dz.U. z 2013r. poz. 1235) - zwanej dalej ustawą OoŚ. Przedsięwzięcie objęte ww. wnioskiem dotyczy przebudowy istniejącego obiektu wymienionego w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397 ze zm. Dz.U. z 2013r. poz. 817) w § 2 ust. 1 pkt 34), tj. portu morskiego do obsługi statków o nośności większej niż 1350 ton. Określony w tym przepisie próg wskazuje na wielkość portu jako całości, w rozumieniu ustawy z dnia 20 grudnia 1996 roku o portach i przystaniach morskich (Dz.U. z 2010r. Nr 33 poz. 179). Wnioskowane przedsięwzięcie dotyczy przebudowy elementów infrastruktury tego portu, które samodzielnie nie stanowią portu, zatem nie mogą osiągać tak określonych progów. W tym stanie, w ocenie tutejszego organu, przedmiotowe przedsięwzięcie należy zakwalifikować jako mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 1) w związku z § 2 ust. 1 pkt 34) ww. rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r.

Biorąc pod uwagę fakt, iż przedsięwzięcie w części realizowane będzie na działkach wodnych nr ewidencyjny 19/1 KM 115 i nr 44/1 KM 114 obręb Gdynia, stanowiących morskie wody wewnętrzne, stosownie do brzmienia art. 75 ust. 1 pkt 1) lit. c) i ust. 7 ustawy OoŚ, organem właściwym do rozpoznania sprawy jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku.

Nabrzeże Rumuńskie w Porcie Gdynia zamyka od strony zachodniej Basen V - obudowany od strony wschodniej Nabrzeżem Stanów Zjednoczonych, a od strony południowej Nabrzeżem Czeskim. Nabrzeże Rumuńskie zostało wykonane w latach 1933-35. Jest to nabrzeże skrzyniowe o całkowitej długości 879,25 m. Odcinek nabrzeża objęty przebudową składa się z 34 skrzyń fundamentowych. Rzędne korony nabrzeża wynoszą ok. +2,30 m w układzie Kronsztad.

Konstrukcję nabrzeża stanowią żelbetowe skrzynie fundamentowe posadowione na podsypce kamiennej na rzędnej ok. -10 m. Skrzynie wypełnione są zasypem piaszczystym lub częściowo betonem i częściowo zasypem piaszczystym. Szerokość skrzyń wynosi 6 m, a szerokość ich podstawy 8 m. Grubości ściany odwodnej skrzyń wynoszą ok. 50 cm (fragmentami pogrubiona do ok. 70 cm), zaś ściany odlądowej ok. 25 cm. Na oczepie skrzyni żelbetowej znajduje się belka poddźwigowa.

Planowana inwestycja obejmuje odcinek nabrzeża o długości około 630 mb w pasie o szerokości około 17 m na lądzie i dodatkowo z wyjściem „na wodę” około 7 m. Przebudowa nabrzeża związana jest z zamiarem uzyskaniem głębokości konstrukcyjnej -15,50 m oraz planowanym zwiększonym obciążeniem konstrukcji nabrzeża. Przebudowywane nabrzeże obejmuje także odcinek przejściowy ułatwiający obsługę statków przy rampie ro-ro A Nabrzeża Czeskiego oraz odcinek przejściowy Nabrzeża Słowackiego. Na nowoprojektowanym nabrzeżu planuje się zamontowanie nowych urządzeń odbojowych oraz cumowniczych. W ramach przedsięwzięcia planowana jest również przebudowa układu torowego istniejących torowisk kolejowych na odcinku około 600 mb. Projektowana przebudowa związana będzie z koniecznością wykonania prac rozbiórkowych w zakresie żelbetowego oczepu oraz umocnienie dna. W celu osiągnięcia rzędnej dna -13,50 m npm konieczne będzie wykonanie robót czerpalnych o kubaturze ok. 100000 m³.

Teren inwestycji oraz tereny sąsiednie są zabudowane infrastrukturą portową i pozbawione szaty roślinnej. W rejonie lokalizacji przedsięwzięcia nie ma ustalonego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Stosownie do treści art. 59 ust.1 pkt 2 ustawy OoŚ, realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, jeżeli obowiązek przeprowadzenia tej oceny został stwierdzony na podstawie art. 63 ust.1. W myśl przywołanego wyżej przepisu oraz art. 64 ust.1 ww. ustawy, 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 uwarunkowania określone w art. 63 ust.1. Postanowienie wydaje się również, jeżeli organ nie stwierdzi potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Zgodnie z art. 6 ww. ustawy wymogu uzgodnienia lub opiniowania nie stosuje się, jeżeli organ prowadzący postępowanie jest jednocześnie organem uzgadniającym lub opiniującym. Dla przedmiotowego przedsięwzięcia Wnioskodawca będzie uzyskiwał decyzję o warunkach zabudowy wymienioną w art. 72 ust.1 ustawy Ooś.

W świetle art. 64 ust.1 pkt 2) ustawy Ooś, w przedmiotowym przypadku jest wymagane uzyskanie opinii organu inspekcji sanitarnej, a w świetle art. 64 ust.1a opinii dyrektora urzędu morskiego. O taką opinię tutejszy organ wystąpił do Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni i Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni. Organ Inspekcji Sanitarnej w piśmie znak SE.ZNS-80/4910/21/13 z dnia 21.06.2013r., a Dyrektor Urzędu Morskiego w piśmie znak INZ/ZP-8316/53/13 z dnia 18.06.2013r., wyrazili stanowiska o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

Tutejszy organ ustalił i zważył, iż spośród uwarunkowań określonych w art. 63 ust 1 ustawy Ooś w odniesieniu do wnioskowanego przedsięwzięcia, ze względu na cechy, status obszaru, na którym planowane jest przedmiotowe przedsięwzięcie, zastosowanie znajdują uwarunkowania określone poniżej:

1) rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia:

W ramach przedsięwzięcia planowana jest przebudowa Nabrzeża Rumuńskiego na odcinku około 630 metrów, która umożliwi cumowanie i obsługę znacznie większych niż dotychczas statków i wiąże się z uzyskaniem głębokości konstrukcyjnej -15,50 m oraz planowanym zwiększonym obciążeniem konstrukcji nabrzeża. Przebudowywane nabrzeże obejmuje także odcinek przejściowy ułatwiający obsługę statków przy rampie ro-ro A Nabrzeża Czeskiego oraz odcinek przejściowy Nabrzeża Słowackiego.

Na nowoprojektowanym nabrzeżu planuje się zamontowanie nowych urządzeń odbojowych oraz cumowniczych. Projektowana przebudowa związana będzie z koniecznością wykonania prac rozbiórkowych w zakresie żelbetowego oczepu oraz umocnienie dna. W celu osiągnięcia rzędnej dna -13,50 m npm konieczne będzie wykonanie robót czerpalnych o kubaturze ok. 100000 m³. Nabrzeże będzie przebudowywane na dwóch odcinkach: odcinek wydłużający stanowisko dla obsługi statków przy rampie ro-ro A Nabrzeża Czeskiego – odcinek I i odcinek z optymalnym wyjściem linii cumowniczej na wodę w celu uzyskania zwiększenia głębokości konstrukcyjnej oraz planowanym zwiększonym obciążeniem konstrukcji nabrzeża – odcinek II. Zakres przebudowy obejmuje niżej wymienione prace.

Branża hydrotechniczna:

- budowa i przebudowa konstrukcji nabrzeża;
- roboty czerpalne do rzędnej -13,5 m;
- przebudowa torowiska poddźwigowego wraz z budową trzeciej szyny poddźwigowej.

Branża drogowo-kolejowa:

- przebudowa układu torowego (tory 401,402,403 wraz z niezbędną ilością rozjazdów), na odcinku ok.600 mb, mierzone od koźłów oporowych od strony Nabrzeża Słowackiego w kierunku Nabrzeża Czeskiego.

Branża sanitarna:

- przebudowa sieci wodociągowej;
- budowa punktów odbioru ścieków ze statków;
- budowa sieci odwadniającej nabrzeże z wykorzystaniem istniejących wylotów.

W sieci wodociągowej przewiduje się wymianę istniejących odcinków wraz z ich zabezpieczeniem oraz budowę nowych odcinków pod kątem punktów poboru wody z nabrzeża i sieci hydrantowej. Dodatkowo, nowe odcinki sieci posłużą do połączeń sieci promieniowej w pierścieniową celem poprawy rozprowadzenia wody w nabrzeżu.

W ramach przebudowy kanalizacji deszczowej przewiduje się budowę ciągów dla poprawy odprowadzenia wód opadowych z konstrukcji nabrzeża i nawierzchni drogowo-kolejowej.

Ponadto przewiduje się przebudowę istniejących i budowę nowych wylotów kanalizacji deszczowej. Przebudowa polegać będzie na dostosowaniu parametrów technicznych wylotów do warunków odprowadzenia wód ze zlewni.

W zakresie kanalizacji sanitarnej przewiduje się przebudowę istniejącej oraz budowę nowej sieci odprowadzającej m.in. ścieki ze statków oraz sąsiadujących z nabrzeżami obiektów kubaturowych.

Branża elektroenergetyczna:

- przebudowa istniejącej sieci elektroenergetycznej w niezbędnym zakresie. W miarę możliwości zachować istniejące trasy linii kablowych;
- budowa dwóch studni kablowych umożliwiających w przyszłości zasilanie nowych żurawi napięciem SN 15 kV.

Nie przewiduje się, aby realizacja przedsięwzięcia powodowała kumulowanie negatywnych oddziaływań z istniejącymi lub planowanymi w sąsiedztwie obiektami. W trakcie planowanej realizacji nie przewiduje się równoczesnego prowadzenia innych inwestycji, mogących powodować kumulację oddziaływań w zakresie emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza.

Nie przewiduje się wykorzystania istotnych ilości zasobów naturalnych w związku z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia. Wykorzystane będą paliwa, surowce budowlane, woda, energia elektryczna, ale biorąc pod uwagę skalę i charakter przedsięwzięcia w ilościach, które wykluczają istotny wpływ na środowisko.

Rodzaj przedsięwzięcia, a także zastosowane do budowy materiały i technologie wykluczają ryzyko wystąpienia poważnych awarii o charakterze awarii przemysłowych.

2) *usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:*

Inwestycja realizowana będzie na obszarze lądowym oraz na działkach wodnych Basenu V w Porcie Gdynia. Rejon inwestycji oddalony jest około 700 – 800 m na północny-zachód od gęstej zabudowy dzielnicy Śródmieście w Gdyni.

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, iż na terenie inwestycji nie występują gatunki roślin i zwierząt objętych ochroną prawną. Planowana inwestycja znajduje się poza obszarami Natura 2000. Najbliżej położone obszary Natura 2000 znajdują się w odległości:

- ok. 2,0 km na wschód „Zatoka Pucka” PLH 220005,
- ok. 4,5 km na północny wschód „Zatoka Pucka i Półwysep Helski” PLB 040003,
- ok. 4,0 km na południowy wschód projektowany obszar Natura 2000 „Klify i Rafy Kamienne Orłowa” PLH220105.

W odległości ok. 1,5 km na południe od planowanej inwestycji znajduje się Trójmiejski Park Krajobrazowy.

Z uwagi na specyfikę lokalizacji planowanego przedsięwzięcia – funkcjonujące nabrzeże portowe – nie występuje tu szata roślinna. Nawierzchnia nabrzeża jest utwardzona o nawierzchni betonowej.

Położenie inwestycji w terenie istniejącej infrastruktury portowej, jej zakres ograniczony do zainwestowanego terenu, wyklucza możliwość utraty powierzchni i fragmentacji siedlisk przyrodniczych. Mając na uwadze położenie geograficzne oraz skalę i charakter przedsięwzięcia, nie ma podstaw przypuszczać, aby realizacja inwestycji mogła również: spowodować pogorszenie stanu siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony zostały wyznaczone ww. obszary Natura 2000 czy pogorszyć integralność obszarów Natura 2000 lub ich powiązania z innym obszarami. Nie jest zatem konieczne przeprowadzenie oceny w trybie art. 6.3 Dyrektywy Siedliskowej.

Ponadto, z uwagi na położenie poza granicami obszarów chronionych objętych ochroną na podstawie przepisów ustawy z dnia 16.04.2004 r. o ochronie przyrody, oraz przy uwzględnieniu charakteru i skali inwestycji, przedsięwzięcie nie narusza przepisów prawa.

Planowana inwestycja w Porcie Gdynia dotyczy następujących jednolitych części wód:

- naturalnej jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) w kategorii wody przejściowe: *PLTWIIWB3 Zatoka Pucka Zewnętrzna*,
- jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) *PLGW240013*,

znajdujących w granicach obszaru dorzecza Wisły, w regionie wodnym Dolnej Wisły.

W *Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły*, zgodnie z przyjętą w Polsce typologią wód, JCWP *Zatoka Pucka Zewnętrzna* przypisany został typ TWII – zalewowy z substratem piaszczystym i mulistymi.

W odniesieniu do JCWP *Zatoka Pucka Zewnętrzna* wprowadzono odstępstwo od wymogu osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego i dobrego stanu chemicznego do 2015 roku. Jako uzasadnienie podano, iż ze względu na warunki naturalne 6 lat jest okresem zbyt krótkim aby mogła nastąpić poprawa stanu, nawet przy całkowitej eliminacji presji. Ta część wód jest bowiem odbiornikiem zanieczyszczeń z dużego obszaru lądu i jej stan jest bezpośrednio zależny zarówno od stanu części wód śródlądowych, jak i od ograniczenia presji w głębi lądu.

Zgodnie z zapisami *Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły* celem środowiskowym dla JCWPd *PLGW240013* jest utrzymanie dobrego stanu ilościowego i chemicznego.

Planowane przedsięwzięcie może mieć potencjalny wpływ na wody powierzchniowe jedynie w trakcie realizacji prac budowlano-hydrrotechnicznych, w przypadku awarii sprzętu. Ocenia się, że wobec zastosowania przewidywanych technologii i zabezpieczeń środowiska, realizacja przedsięwzięcia nie będzie wpływać na osiągnięcie celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania wodami.

3) rodzaj i skala możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt 1 i 2:

Działki przeznaczone pod inwestycję to działki lądowe: 29/1 KM 114, nr 4/1 KM 115 obręb Gdynia oraz na działki wodne nr 44/1 KM 114 i 19/1 KM 115 obręb Gdynia – Morskie wody wewnętrzne. Teren inwestycji znajduje się w granicach morskiego Portu Gdynia.

Po przebudowie nie przewiduje się zmiany sposobu użytkowania nabrzeża. W granicach terenu planowanej inwestycji nie występują drzewa ani krzewy.

W fazie realizacji (budowy) do najistotniejszych prac należą roboty kafarowe przy przebudowie nabrzeża, które będą wykonywane z wody. Roboty kafarowe będą prowadzone i nadzorowane przez osoby o odpowiednich kwalifikacjach i doświadczeniu w taki sposób, by nie naruszyć stateczności konstrukcji istniejących budynków i obiektów oraz nie narazić ich na uszkodzenia powstałe wskutek drgań. Planowane prace czerpalne będą wykonywane z zastosowaniem pogłębiarek mechanicznych o wysokiej sprawności. Poza tym w fazie realizacji planowane są typowe prace rozbiórkowe i budowlane przy przebudowie istniejącej infrastruktury oraz sieci podziemnych wodno-kanalizacyjnych i energetycznych w rejonie nabrzeża.

W trakcie realizacji inwestycji przewiduje się krótkotrwale negatywne oddziaływanie na tereny przyległe, które ustąpi po zakończeniu prac budowlanych - hydrrotechnicznych. Uciążliwe oddziaływanie będzie przejawiać się:

- wzrostem natężenia hałasu spowodowanego pracą maszyn, urządzeń i sprzętu budowlanego,
- wzrostem emisji spalin z silników maszyn i urządzeń wykorzystywanych podczas budowy,
- okresowym zakłóceniem istniejących stosunków wodnych w rejonie prowadzonych prac,
- oddziaływaniem na wody portowe podczas wbijania ścianki szczelnej i przygotowania dna, robót czerpalnych (zmętnienie wody),
- wytwarzaniem odpadów, m.in. z rozbiórki istniejącej konstrukcji, czasowym gromadzeniem segregowanych odpadów.

W trakcie eksploatacji projektowanego przedsięwzięcia odprowadzane będą do wód portowych podczyszczone wody opadowe. Eksploatacja modernizowanej kanalizacji deszczowej będzie również źródłem powstawania odpadów z okresowego czyszczenia osadników i separatorów.

W związku z realizacją planowanej inwestycji uciążliwości związane z etapem przebudowy nie mogą być wyeliminowane całkowicie. Przebudowa nabrzeża nie spowoduje nieodwracalnych zmian w charakterze środowiska przyrodniczego, ale realizacja prac budowlanych spowoduje lokalne zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego oraz zwiększy emisję hałasu, związanego z pracą sprzętu mechanicznego.

Oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko oraz jego komponenty będzie ograniczone do minimum, przy zastosowaniu m. in. następujących rozwiązań chroniących środowisko:

- zabezpieczenie powierzchni terenu przed ewentualnym zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi poprzez stosowanie sprawnego i dopuszczonego do użytkowania sprzętu oraz wyposażenie rejonu budowy w maty sorbujące,
- zakazu napraw sprzętu budowlanego na terenie wykonywanych prac budowlanych,
- zainstalowanie na terenie placu budowy przenośnych sanitariatów i wywożenie przez uprawnione podmioty,
- do wbudowania dopuszczone będą materiały posiadające aprobaty techniczne i świadectwo dopuszczenia do stosowania,
- prowadzenie obserwacji odkrytych gruntów i wykopów w zakresie zanieczyszczeń substancjami ropopochodnymi i odpadami,
- powstające w trakcie robót hydrotechnicznych i budowlanych odpady będą gromadzone selektywnie w odpowiednio oznaczonych kontenerach i przekazywane do unieszkodliwienia uprawnionym podmiotom,
- w przypadku wystąpienia rozlewu substancji ropopochodnych na wodach portowych, Inwestor przewiduje zabezpieczenie akwenu poprzez zastosowanie zapór przeciwolejowych i środków sorbentowych oraz zastosowanie procedury zgodnej z „Planem zwalczania zanieczyszczeń i zagrożeń dla wód portowych”
- po zakończeniu robót zostaną usunięte wszelkie zanieczyszczenia z dna morskiego, a plac budowy zostanie uporządkowany.

W fazie eksploatacji wody opadowe z terenu nabrzeża i jego zaplecza będą podczyszczane przed odprowadzeniem do wód portowych - przewiduje się również nowe wyloty. Urządzenia te będą utrzymywane w należyтым stanie technicznym i zgodnie z obowiązkami nałożonymi pozwoleniem wodnoprawnym.

Zachowany zostanie dotychczasowy sposób zagospodarowania terenu. Negatywne oddziaływanie inwestycji na środowisko będzie miało miejsce tylko w trakcie prowadzenia robót.

Ponadto:

- w trakcie realizacji bądź eksploatacji inwestycji nie będą wykorzystywane ograniczone zasoby środowiska;
- z uwagi na specyfikę inwestycji nie przewiduje się, aby realizacja, czy eksploatacja przyczyniły się do wystąpienia znaczących awarii mogących oddziaływać na zdrowie ludzi, bądź środowisko;
- w trakcie realizacji nie przewiduje się równoczesnego prowadzenia innych inwestycji, powodujących kumulowanie się oddziaływań w zakresie emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza;
- ze względu na odległość od granic Polski, charakter inwestycji i zawężenie jej oddziaływania do miejsca realizacji i czasu budowy, przedsięwzięcie nie będzie źródłem transgranicznego oddziaływania na środowisko, pochodzącego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- planowane przedsięwzięcie nie będzie miało negatywnego wpływu na siedliska przyrodnicze oraz gatunki roślin i zwierząt podlegających ochronie na obszarach Natura 2000, ani inne tereny ochrony przyrodniczej, bądź o wysokich walorach krajobrazowych i kulturowych podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 o ochronie przyrody.

Uciążliwe oddziaływanie będzie miało charakter lokalny, czasowy i odwracalny. Uciążliwości będą związane z fazą realizacji i ustąpią po zakończeniu prac hydrotechnicznych i budowlanych. Oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko przy prawidłowej eksploatacji nie będzie powodować negatywnych skutków dla środowiska. Realizacja omawianego przedsięwzięcia jest niezbędna, ze względu na stan techniczny istniejącego nabrzeża i jego zaplecza oraz dla umożliwienia cumowania i obsługi znacznie większych niż dotychczas statków.

W związku z powyższym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku postanowieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4211.14.2013.ER.6 z dnia 15.07.2013r. stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Prowadzone postępowanie nie wymagało udziału społeczeństwa. Informacja o postanowieniu została umieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych *Ekoportał* (www.ekoportal.pl), pod numerem 211/2013, prowadzonym na podstawie art. 22 ww. ustawy z dnia 3.10.2008r.

Pismem z dnia 31.07.2013r. Inwestor poinformował tutejszy organ o konieczności uzupełnienia swojego wniosku i złożonej karty informacyjnej przedsięwzięcia, w związku z pojawieniem się nowych danych o stanie środowiska jednolitych części wód.

W ślad za ww. pismem, dnia 07.08.2013r., do tutejszego organu wpłynął wniosek Inwestora o zawieszenie postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia do czasu wykonania aktualnej oceny oddziaływania planowanej inwestycji na układ hydrologiczny w aspekcie analizy jego wpływu na osiągnięcie nowych celów środowiskowych.

W związku z powyższym tutejszy organ postanowieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4211.14.2013.ER.8 z dnia 13.08.2013r. zawiesił postępowanie, albowiem Inwestorowi przysługuje uprawnienie do dysponowania złożonym wnioskiem wszczynającym postępowanie.

W dniu 10.10.2013r., pismem znak DS/614/21/154/KHS/13, Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., wniósł o podjęcie zawieszono postępowania przedkładając równocześnie nowy dowód w sprawie: opracowanie pt. „Analiza możliwości spowodowania przez inwestycję *Przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia – Etap I Nabrzeże Rumuńskie* nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły”.

Uwzględniając powyższy wniosek tutejszy organ postanowieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4211.14.2013.ER.10 z dnia 21.10.2013r. podjął zawieszono postępowanie i powiadomił strony postępowania o włączeniu do postępowania ww. opracowania.

Opierając się na wnioskach zawartych w ww. „Analizie...” uznano, że planowane przedsięwzięcie „*Przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia – Etap I Nabrzeże Rumuńskie*” nie generuje oddziaływań, które zmieniłyby funkcjonowanie ekosystemów wodnych i od wód zależnych jednolitej części wód powierzchniowych *Zatoka Pucka Zewnętrzna* w taki sposób, by zagrażało to nieosiągnięciem przez tą część wód celów środowiskowych zawartych w *Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły*. Inwestycja ta nie spowoduje nieosiągnięcia celów środowiskowych przypisanych w tym planie jednolitej części wód podziemnych *PLGW240013*.

W związku z powyższym, nie ma potrzeby przeprowadzania oceny możliwości zastosowania derogacji (odstępstwa od celów środowiskowych) z art. 4 ust. 7 Ramowej Dyrektywy Wodnej poprzez weryfikację przesłanek warunkujących ustanowienie takiej derogacji zawartych w art. 4 ust. 7 oraz w nawiązaniu do art. 4 ust. 8 i art. 4 ust. 9 tej dyrektywy.

Równocześnie, zgodnie z art. 10 Kpa, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku powiadomił strony postępowania o zakończeniu zbierania dowodów i materiałów w sprawie i możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranej dokumentacji. W trakcie prowadzenia postępowania nie wpłynęły żadne wnioski ani uwagi od stron postępowania.

Realizacja inwestycji na podstawie niniejszej decyzji, a także późniejsza eksploatacja obiektów 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 07.07.1994r. Prawo budowlane (t.j. Dz.U. 2010r. Nr 243, poz.1623 ze zm.);
- uzyskania wymaganych prawem zezwoleń, opinii i uzgodnień;
- realizacji obowiązków wynikających wprost z przepisów prawa, w tym w szczególności obowiązków dotyczących prawidłowej eksploatacji instalacji, określonych przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. – Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz.U. z 2013r. poz. 1232) oraz gospodarki odpadami, określonej przepisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012r. o odpadach (Dz.U. 2013r. poz.21), a także ustawy z dnia 18 lipca 2001r. Prawo wodne (t.j. Dz.U. 2012r. poz.145 ze zm.); obowiązki takie, jako istniejące i wiążące z mocy prawa, nie podlegają powtórnemu nałożeniu i ujawnieniu w decyzji.

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

W tym stanie należało orzec jak na wstępie. Informacja o niniejszej decyzji podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych.

POUCZENIE

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 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 (Dz.U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.); wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Termin ten może ulec wydłużeniu o dwa lata, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stosuje się odpowiednio przepisy o wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Od niniejszej decyzji służy stronie prawo wniesienia odwołania do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku w terminie 14 dni od daty jej otrzymania, zgodnie z art. 127 i 129 kpa.

Tytułem wydania niniejszej decyzji pobrano opłatę skarbową w wysokości 205 zł (załącznik nr 1, cz. I, poz. 45 ustawy z dnia 16 listopada 2006 roku o opłacie skarbowej - Dz.U. Nr 225, poz. 1635 ze zm.).

Załącznik: Charakterystyka przedsięwzięcia



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku
Harina Dzikowska

Otrzymują:

1. Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA, 81-337 Gdynia, ul. Rotterdamska 9
2. Urząd Morski w Gdyni, ul. Chrzanowskiego 10, 81-338 Gdynia,
3. Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia Sp. z o.o., 81-336 Gdynia, ul. Dokerów 7
4. aa – 3441A

Do wiadomości:

5. Gmina Miasta Gdynia, 81-382 Gdynia, Al. Marszałka Piłsudskiego 52/54



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU

ZAŁĄCZNIK

Do decyzji nr RDOŚ-Gd-WOO.4211.14.2013.ER.12 (zgodnie z wymogiem, art. 84 ust.2 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)

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia – Etap I Nabrzeże Rumuńskie”,

zlokalizowanego na działkach lądowych nr 29/1 KM 114 i nr 4/1 KM 115 obręb Gdynia oraz na działkach wodnych nr 44/1 KM 114 i 19/1 KM 115 obręb Gdynia, w związku z rozszerzeniem zakresu prac o przebudowę układu torowego.

Inwestycja realizowana będzie przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA, na obszarze lądowym oraz na działkach wodnych Basenu V w Porcie Gdynia. Rejon inwestycji oddalony jest około 700 m na północny-wschód od gęstej zabudowy dzielnicy Śródmieście w Gdyni.

Planowana inwestycja zakłada przebudowę Nabrzeża Rumuńskiego i obejmuje odcinek około 634 mb. Przebudowa nabrzeża związana jest z zamiarem uzyskania docelowo głębokości konstrukcyjnej -15,50 m oraz planowanym zwiększonym obciążeniem konstrukcji nabrzeża.

W skład przebudowywanego odcinka nabrzeża wchodzi:

- odcinek wydłużający stanowisko dla obsługi statków przy rampie ro-ro A nabrzeża Czeskiego – odcinek I, o długości około 57 m, planuje się wykonać bez ścianki szczelnej z przedłużonym umocnieniem dna;
- odcinek z optymalnym wyjściem linii cumowniczej na wodę w celu uzyskania zwiększenia głębokości konstrukcyjnej oraz planowanym zwiększonym obciążeniem konstrukcji nabrzeża – odcinek II, o długości około 577 m, planuje się wykonać z nową belką podźwigową zakotwioną w nadbudowie.

Przewidywany zakres prac obejmuje:

- 1) przebudowę nabrzeża na odcinku ok. 577 m polegającą na:
 - rozbiórce istniejących nadwieszonych elementów starej konstrukcji nadbudowy,
 - wbiciu ścianki szczelnej w odległości umożliwiającej wprowadzenie dodatkowej szyny podźwigowej zwiększającej możliwości użytkowe przebudowywanego nadbrzeża,
 - wprowadzeniu rzędu pali podpierających poszerzoną konstrukcję nadbudowy,
 - budowę nawierzchni w postaci płyty żelbetowej,
 - wyposażeniu nabrzeża w pachoły i urządzenia odbojowe,
 - odtworzeniu belki podźwigowej jako zakotwionej w nadbudowie,
 - pogłębieniu basenu portowego wzdłuż krawędzi przebudowywanego odcinka nabrzeża do rzędnej -13,5 m, a docelowo do -15,5 m;
- 2) przebudowę nabrzeża na odcinku ok. 57 m polegającą na:
 - rozbiórce istniejącej konstrukcji nadbudowy,

- wykonaniu nowego oczepu żelbetowego i mikropali kotwiących, wierconych przez tylną ścianę skrzyni,
 - wzmocnieniu tylnej ściany skrzyń belkami połączonymi z oczepem żebrami,
 - odtworzeniu szyny podźwigowej,
 - wyposażeniu nabrzeża w pachoty i urządzenia odbojowe,
 - umocnieniu dna materacami gabionowymi o grubości ok. 0,5 m;
- 3) przebudowę układu torowego na odcinku ok. 600 m, mierząc od kozłów oporowych od strony Nabrzeża Słowackiego w kierunku Nabrzeża Czeskiego;
 - 4) przebudowę istniejącej sieci kanalizacji deszczowej i wyposażenie jej w separatory substancji ropopochodnych w miejsce studni wyposażonych w sorbenty;
 - 5) przebudowę istniejącej i budowę nowej instalacji sanitarnej oprowadzającej ścieki ze statków oraz z sąsiadujących z nabrzeżem urządzeń kubaturowych.

Teren inwestycji oraz tereny sąsiednie są zabudowane infrastrukturą portową i pozbawione szaty roślinnej. W rejonie lokalizacji przedsięwzięcia nie ma ustalonego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

W wyniku realizacji inwestycji nie zmieni się sposób wykorzystania terenu.



Regionálny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku
Hanna Dzikowska