



Karta Informacyjna Przedsięwzięcia „Przebudowa Nabrzeża Szwedzkiego w Porcie Gdynia”

Autor opracowania: **mgr inż. Marzenna Ćwikła-Duda**
Biegły Ministra Środowiska w zakresie sporządzania ocen
oddziaływania na środowisko (świad. nr 261)
Biegły Wojewody Pomorskiego w zakresie sporządzania
ocen oddziaływania na środowisko (świad. nr 20)

Kwiecień 2011

Karta informacyjna przedsięwzięcia

zgodnie z art.3 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 03.10.2008 r. 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.)

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.

Rodzaj i skala przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie Nabrzeża Szwedzkiego w Porcie Gdynia. Zakres inwestycji obejmuje przebudowę istniejącego Nabrzeża Szwedzkiego na odcinku około 430 metrów (zapuszczenie nowej stalowej ścianki szczelnej, objęcie ścianki nowym ocepem i zakotwienie do istniejącej konstrukcji żelbetowej) oraz wykonanie robót czerpalnych dla uzyskania przy nabrzeżu głębokości technicznej -13,5 m na długości 350 m, wykonanie skarp podwodnych oraz uszczelnienie ścianki stalowej Nabrzeża Duńskiego (łączy się z Nabrzeżem Szwedzkim). Głębokość konstrukcyjna Nabrzeża Szwedzkiego będzie wynosiła -15,5 m (w przyszłości, w razie potrzeby, planowane jest pogłębienie dna do -15,5 m). W ramach przedsięwzięcia przewiduje się także przebudowę infrastruktury drogowo-kolejowej oraz sieci podziemnych wodno-kanalizacyjnych i energetycznych w rejonie I strefy Nabrzeża Szwedzkiego. Brany jest także pod uwagę wariant poszerzenia o 10 m istniejącego magazynu nr 26.

Realizacja inwestycji umożliwi cumowanie i obsługę znacznie większych niż dotychczas statków.

Planowane przedsięwzięcie będzie przedmiotem wniosku o dofinansowanie ze środków funduszy Unii Europejskiej w ramach działania 7.2. „Rozwój Transportu Morskiego” Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007 – 2013.

Kwalifikacja przedsięwzięcia

Inwestycja realizowana będzie na obszarze lądowym oraz na działce wodnej Basenu III - wbicie nowej ścianki szczelnej przed nabrzeżem (ok. 1,5 m wejścia na wodę) oraz pogłębienie dna basenu portowego przy nabrzeżu.

Planowane przedsięwzięcie jako przebudowa i modernizacja istniejącego nabrzeża w Porcie Gdynia zostało zaliczone do przedsięwzięć „potencjalnie mogących znacząco oddziaływać na środowisko” (tzw. II grupa) w wymienionych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 roku w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących

znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 r. Nr 213, poz. 1397) w § 3 ust. 2 pkt 1 jako przedsięwzięcie „polegające na rozbudowie, przebudowie (...) zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w § 2 ust. 1 i niespełniające kryteriów o których mowa § 2 ust. 2”. Planowane przedsięwzięcie jest przebudową istniejącego nabrzeża w Porcie Gdynia wymienionym w § 2 ust. 1 w punkcie 34 „porty lub przystanie morskie, w rozumieniu ustawy z dnia 20 grudnia 1996 roku o portach i przystaniach morskich (...)”.

Nabrzeże Szwedzkie oraz przylegający do niego akwen – Basen III - Węglowy wchodzi w skład infrastruktury portowej Portu Gdynia wymienionej w Załączniku nr 2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 sierpnia 2010 roku w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej dla każdego portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Dz.U. z 2010 r. Nr 169, poz. 1139).

Jednocześnie w myśl art. 4 pkt. 4 ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej [t. jedn. Dz.U. z 2003 Nr 153, poz. 1502 ze zm.), wody portów, określone od strony morza linią łączącą najdalej wysunięte w morze stałe urządzenia portowe, stanowiące integralną część systemu portowego, zaliczane są do morskich wód wewnętrznych.

Zgodnie z artykułem 75 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 2008 r. Nr 199 poz. 1227 ze zm.) organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięć realizowanych na obszarach morskich jest RDOŚ.

Usytuowanie przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie na działkach oznaczonych w rejestrze gruntów numerami ewidencyjnymi:

Obręb Gdynia KM 119 numery działek: 108/1, 109/1, 118/1;

Obręb Gdynia KM 132 numery działek: 6/2, 7/2, 18/2;

Obręb Gdynia KM 133 numery działek: 6/1, 8/1, 10/3, 11/3, 16/3.

Lokalizację przedsięwzięcia przewiduje się we wschodniej części Portu Gdynia. Nabrzeże Szwedzkie zamyka od strony południowej Basen III (Basen III obudowany jest od strony zachodniej nabrzeżem Duńskim, a od strony północnej Nabrzeżem Holenderskim). Lokalizacja inwestycji planowana jest w rejonie zachodniego odcinka Nabrzeża Szwedzkiego użytkowanego przez Morski Terminal Masowy Gdynia Sp. z o.o. (MTMG). W rejonie przebudowywanego nabrzeża znajduje się infrastruktura drogowo-kolejowa oraz magazyn 26 (śruty sojowej) i plac składowy nr II towarów masowych (węgiel, koks, kruszywa).



Rys. 1 Lokalizacja przedsięwzięcia

Wschodni odcinek Nabrzeża Szwedzkiego (w sąsiedztwie inwestycji) użytkowany jest przez Bałtycką Bazę Masową Sp. z o.o. (BBM).

Rejon inwestycji znajduje się w odległości ok. 700 m na północny-wschód od gęstej zabudowy dzielnicy Śródmieście w Gdyni. W odległości ok. 300-400 m na zachód od terenu inwestycji przy ul. Chrzanowskiego, oprócz zabudowań portowych zlokalizowany jest m.in. Urząd Morski i w jego sąsiedztwie pojedyncze budynki mieszkalne.

Teren inwestycji oraz tereny sąsiednie są zabudowane infrastrukturą portową i pozbawione szaty roślinnej.

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego – w rejonie lokalizacji przedsięwzięcia nie ma ustalonego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Charakterystyka przedsięwzięcia

Stan istniejący

Nabrzeże Szwedzkie znajduje się w Porcie Gdynia, stanowiąc południową obudowę Basenu III. W latach 2008-2010 w ramach pogłębiania Kanału Portowego, Basen III został pogłębiony na dużym obszarze do rzędnej -13,5 m. W rejonie Nabrzeża Szwedzkiego głębokość wynosi od -10 m do -11,5 m.

Całkowita długość Nabrzeża Szwedzkiego wynosi ok. 713 m. Zachodni odcinek nabrzeża o długości 445 m użytkowany jest przez Morski Terminal Masowy Gdynia Sp. z o.o. Na ww. długości wyróżnić można trzy odcinki konstrukcyjne (I, II, III), powstałe w wyniku kolejnych modernizacji pierwotnego nabrzeża, wybudowanego w latach dwudziestych ubiegłego wieku (w kolejności od Nabrzeża Duńskiego):

- I – nabrzeże płytowe ze stalową ścianką szczelną – odc. dł. 240 m; głębokość -10 m
- II – nabrzeża płytowe z żelbetową ścianką szczelną – odc. dł. 139 m; głębokość -10m ze skarpą o nachyleniu 1:3 do rzędnej 11,5 m
- III – nabrzeża skrzyniowe ze stalową ścianką szczelną
 - odc. dł. 13,4 m; głębokość -10 m ze skarpą o nachyleniu 1:3 do rzędnej -11,5 m
 - odc. dł. 52,6 m; głębokość -11,5 m.

Ww. końcowy odcinek nabrzeża długości 52,6 m związany jest konstrukcyjnie ze wschodnim odcinkiem nabrzeża, użytkowanym przez Bałtycką Bazę Masową Sp. z o.o.

Stan projektowany

W ramach przedsięwzięcia planowana jest przebudowa Nabrzeża Szwedzkiego na odcinku około 430 metrów, która umożliwi cumowanie i obsługę znacznie większych niż dotychczas statków. Założenia projektowanej przebudowy Nabrzeża Szwedzkiego:

- Rzędna korony nabrzeża ok. +2,5 m;

- Głębokość techniczna -13,5 m; głębokość konstrukcyjna -15,5m (w razie potrzeby, w przyszłości planowane jest pogłębienie do -15,5 m).
- Obciążenie użytkowe 30 kN/m²;
- Długość stanowiska statkowego 350 m;
- Stanowisko statkowe w zasięgu pracy istniejących dźwigów i rozbudowywanego magazynu śruty sojowej nr 26;
- Parametry statku miarodajnego typu Panamax:
 - długość L=245m, szerokość B=34,5m, zanurzenie T=12,7m,
 - nośność ok. 60 000 - 65 000 ton

W ramach przebudowy Nabrzeża Szwedzkiego przewiduje się:

- Demontaż wyposażenia hydrotechnicznego;
- Rozkucie żelbetowe oczepu i bloków pachołowych;
- Rozebranie umocnienia dna;
- Zapuszczenie nowej stalowej ścianki szczelnej, umożliwiającej eksploatację nabrzeża dla głębokości -13,5m (bez umocnienia dna) i uzyskanie w przyszłości docelowej głębokości -15,5m (z umocnieniem dna);
- Objęcie ścianki nowym oczepem i zakotwienie do istniejącej konstrukcji żelbetowej.
- Wykonanie nowych bloków pachołowych, montaż pachołów i urządzeń odbojowych.

W zakresie inwestycji przewiduje się wykonanie robót czerpalnych dla uzyskania głębokości technicznej 13,5 m na długości 350 m oraz wykonanie skarp podwodnych. Ponadto przewiduje się uszczelnienie ścianki stalowej Nabrzeża Duńskiego (łączy się z Nabrzeżem Szwedzkim). W ramach przedsięwzięcia przewiduje się także przebudowę infrastruktury drogowo-kolejowej oraz sieci podziemnych wodno-kanalizacyjnych i energetycznych w rejonie I strefy Nabrzeża Szwedzkiego i istniejącego magazynu nr 26. Brany jest także pod uwagę wariant poszerzenia o 10 m magazynu nr 26.

Przebudowa torów i rozjazdów oraz nawierzchni w rejonie Nb. Szwedzkiego jest konieczna ze względu na liczne uszkodzenia (były wykonane ok. 30 lat temu). Zniszczenia torów i rozjazdów spowodowane są przez korozję (której przyczyną był m.in. brak odwodnienia) i zmęczenie materiału. Nawierzchnie dróg technologicznych i placów manipulacyjnych w tym rejonie są również zniszczone (mają liczne spękania nawierzchni betonowej, połamane i zapadnięte płyty drogowe, w niektórych miejscach brak wpuśćów kanalizacji deszczowej).

W związku z planowanym wariantem poszerzenia istniejącego magazynu nr 26 likwidacji ulegnie wodociąg zasilający obecnie stanowisko ppoż. w magazynie. Nowy wodociąg zostanie wykonany poza obrysem magazynu. Ponadto przewiduje się częściową

przebudowę i wymianę wodociągu w pierwszej strefie nabrzeża ze względu na znaczny stopień w eksploatacji.

W ramach inwestycji zostanie uporządkowana gospodarka ściekowa tzn. odprowadzanie ścieków opadowych do wód powierzchniowych po oczyszczeniu w osadnikach i separatorach (obecnie są zastosowane rozwiązania prowizoryczne). Istniejące pod magazynem nr 26 kanały deszczowe, ze względu na zły stan techniczny, zostaną zabezpieczone i zacopowane, a kanalizacja deszczowa w rejonie magazynu zostanie poprowadzona po nowej trasie.

Na międzytorzu w pierwszej strefie nabrzeża większość kanałów przewiduje się do likwidacji. Zaprojektowano trzy nowe wyloty (jeden na Nabrzeżu Duńskim, w pobliżu narożnika z Nabrzeżem Szwedzkim, dwa na Nabrzeżu Szwedzkim) w miejsce dotychczasowych 6 wylotów. Przed projektowanymi wylotami przewiduje się budowę urządzeń do podczyszczania. System zbierania wód opadowych w tym rejonie nabrzeża przewiduje się do przebudowy.

Ponadto na projektowanym do przebudowy odcinku Nabrzeża Szwedzkiego planowane jest zainstalowanie punktów odbioru ścieków sanitarnych ze statków. Będą to studzienki w linii nabrzeża wyposażone w elementy do podłączenia do statku. Wzdłuż nabrzeża wybudowany zostanie kolektor sanitarny doprowadzający ścieki do istniejącej kanalizacji sanitarnej.

Przewiduje się też rozwiązania konstrukcyjne umożliwiające w przyszłości zasilanie statków w energię elektryczną z nabrzeża. Wobec braku standardu podłączeń statków do energii elektrycznej z lądu, dobór kabli i parametry przyłącza będą przedmiotem odrębnego zadania. Umożliwi to w przyszłości ograniczenie emisji zanieczyszczeń do powietrza (szczególnie tlenków azotu) w czasie postoju statku.

2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego, oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycie szatą roślinną.

Projektowane powierzchnie i inne dane dot. projektowanej przebudowy Nb. Szwedzkiego:

- łączna powierzchnia terenu inwestycji – ok. 6,6 ha, w tym:
 - część lądowa ok. 4 ha
 - część wodna ok. 2,6 ha
- długość nabrzeża planowana do przebudowy – ok. 430 m

Planowana przebudowa dotyczy zachodniej części nabrzeża użytkowanej przez Morski Terminal Masowy Gdynia Sp. z o.o., który prowadzi działalność w zakresie przeładunku towarów masowych. Przy Nabrzeżu Szwedzkim odbywają się przeładunki głównie śruty

sojowej, węgla i koksu oraz kruszyw naturalnych. W rejonie inwestycji znajduje się magazyn nr 26 (śruty) oraz plac składowy II (głównie węgla i koksu).

Wschodnia część nabrzeża (nie objęta przebudową) użytkowana jest przez Bałtycką Bazę Masową Sp. z o.o., która w sąsiedztwie inwestycji prowadzi przeładunki nawozów sztucznych.

Po przebudowie nie przewiduje się zmiany sposobu użytkowania nabrzeża. Przebudowa nabrzeża umożliwi obsługę znacznie większych statków niż dotychczas.

W granicach terenu planowanej inwestycji nie występują drzewa ani krzewy.

3. Rodzaje technologii

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 drogowo-kolejowej oraz sieci podziemnych w odnakanalizacyjnych i energetycznych w rejonie I strefy Nabrzeża Szwedzkiego.

W fazie eksploatacji nie przewiduje się zmian sposobu użytkowania przebudowywanego Nabrzeża Szwedzkiego. Na nabrzeżu odbywają się procesy przeładunkowe towarów masowych prowadzone przez Morski Terminal Masowy Gdynia Sp. z o.o. - głównie śruty sojowej, węgla i koksu oraz kruszyw naturalnych. W rejonie inwestycji znajduje się magazyn nr 26 (śruty) oraz plac składowy II (węgiel, koks i kruszywo).

W skład instalacji do przeładunku wchodzi:

- żurawie chwytakowe do przeładunku towarów masowych
- urządzenia technologiczne do przeładunku towarów sypkich w magazynie 26 przy nabrzeżu (leje zasypowe, przenośniki taśmowe, waga ze zbiornikami zasypowymi, podnośniki kubelkowe i łańcuchowe, urządzenia odpylające)

Przeładunek towarów odbywa się w relacjach:

statek – plac składowy, statek – magazyn, statek – wagon,

plac składowy – statek,

magazyn – wagon kolejowy, magazyn- samochód

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia.

Analizowane warianty modernizacji nabrzeża:

- Wariant A

- długość linii cumowniczej o głębokości -13,5 m rów na ok. 406 m;
- krawężnik akwenu o głębokości -13,5 m oddalona od Nb. Duńskiego o 32,5m (dalej skarpa w nachyleniu 1:4 do głębokości istniejącej);
- minimalna szerokość akwenu 58 m;
- dziób statku w odległości min 33 m od krawędzi Nb. Duńskiego;
- kubatura robót czerpalnych 42 350 m³ na powierzchni 23780 m²;
- umocnienie dna

Przebudowa Nabrzeża Szwedzkiego planowana jest na odcinku 392,4 m oraz na odcinku związanym konstrukcyjnie z następnym stanowiskiem statkowym użytkowym przez BBM Sp. z o.o.

- Wariant I

- długość linii cumowniczej o głębokości - 13,5 m rów na ok. 350 m;
- minimalna szerokość akwenu 58 m;
- krawężnik akwenu o głębokości -13,5 m oddalona od nab. Duńskiego o 32,5m
- dziób statku w odległości min. 60 m od krawędzi Nb. Duńskiego;
- kubatura robót czerpalnych 39 930 m³ na powierzchni 22640 m²;
- umocnienie dna

Przebudowa Nabrzeża Szwedzkiego planowana jest na odcinku 392,4 m (zapuszczenie nowej stalowej ścianki szczelnej).

- Wariant II

- długość linii cumowniczej o głębokości -13,5 m rów na 386 m;
- minimalna szerokość akwenu 70 m;
- wzdłuż Nb. Duńskiego głębokość -13,5 m na długości 70 m;
- dziób statku w odległości min. 20 m od krawędzi Nb. Duńskiego;
- kubatura robót czerpalnych 49 050 m³ na powierzchni 25 560 m²;
- umocnienie dna

Przebudowa Nabrzeża Szwedzkiego planowana jest na odcinku 392,4 m (zapuszczenie nowej stalowej ścianki szczelnej). W ramach wariantu II planowana jest także przebudowa Nb. Duńskiego (zapuszczenie nowej stalowej ścianki szczelnej).

- Wariant III

- długość linii cumowniczej o głębokości -13,5 m rów na ok. 350 m;
- minimalna szerokość akwenu 58 m;
- krawężnik akwenu o głębokości -13,5 m oddalona od Nb. Duńskiego o 32,5m;

- dziób statku w odległości min 33 m od krawędzi nab. Duńskiego;
- kubatura robót czerpalnych 39 930 m³ na powierzchni 22640 m²;
- umocnienie dna

Przebudowa Nabrzeża Szwedzkiego planowana jest na odcinku 392,4 m (zapuszczenie nowej stalowej ścianki szczelnej).

- Wariant IIIa – wybrany przez Inwestora

W projekcie koncepcyjnym SPECBUD z lipca 2010 - do realizacji został wybrany wariant III, który w wyniku dalszych analiz uległ modyfikacji w wariant określony jako IIIa. Planowany obecnie wariant IIIa przewiduje uzyskanie docelowej głębokości -15,5 m (realizacja docelowej głębokości planowana jest w przyszłości, w terminie niemożliwym obecnie do określenia). W ramach obecnie planowanego przedsięwzięcia projektowana głębokość techniczna wynosi -13,5 m (tak jak w wariantcie III), ale ze względu na większą głębokość konstrukcyjną przewiduje się dłuższą ściankę szczelną (ok. 25-27 m) w stosunku do wariantu III (ok. 20-21 m), co zapewnia jest przy głębokości -13,5 m bezpieczeństwo konstrukcji bez umocnienia dna. Prace związane z umocnieniem dna będą wykonane w przyszłości przy docelowej głębokości -15,5 m.

Porównanie analizowanych wariantów modernizacji nabrzeża

- W wariantcie A przebudowa obejmuje należący do MTMG Sp. z o.o. wschodni (końcowy) odcinek nabrzeża o długości 52,6 m związany konstrukcyjnie z następnym stanowiskiem statkowym użytkowym już przez BBM Sp. z o.o. Mając na uwadze potrzebę uzyskania stanowiska statkowego o długości 350 m, przebudowa na długości 392,4 m, bez wychodzenia w następne stanowisko statkowe (tj. w odcinek 52,6 m) spełni oczekiwania Użytkownika i jest bardziej uzasadniona ekonomicznie. W związku z powyższymi wariantami „I”, „II” i „III” dotyczyły przebudowy Nabrzeża Szwedzkiego na długości 392,4 m.
- Z punktu widzenia nawigacyjnego każdy z wariantów jest akceptowalny.
- W wariantcie I w stosunku do wariantu II przewiduje się mniejszy zakres robót czerpalnych i nie przewiduje się kosztowej przebudowy Nb. Duńskiego. Podchodzenie statku z punktu nawigacyjnego jest proste, bo odległość do krawędzi Nb. Duńskiego wynosi 60 m.
- Wariant II obejmuje kosztowną i trudną (2 odcinki konstrukcyjne) przebudowę Nb. Duńskiego, aby osiągnąć głębokość -13,5 już w narożniku (Nb. Szwedzkiego i Nb. Duńskiego) i maksymalnie zbliżyć statek do narożnika (dziób w odległości 20 m od Nb. Duńskiego). Z pogłębienia przy Nb. Duńskim wynika znaczny zakres robót czerpalnych.
- Wariant III w stosunku do wariantu II przewiduje mniejszy zakres robót czerpalnych i nie przewiduje kosztowej przebudowy Nb. Duńskiego. Wariant III w stosunku do wariantu I różni się warunkami nawigacyjnymi, wymaga większej precyzji podchodzenia, ale daje lepsze warunki technologiczne obsługi statku.

- Planowany do realizacji wariant IIIa (głębokość -13,5 m, bez umocnienia dna, głębokość konstrukcyjna -15,5 m) jest modyfikacją wariantu III. Wariant IIIa w stosunku do wariantu III jest droższy na etapie budowy (dłuższa ścianka szczelna), ale tańszy i łatwiejszy w fazie eksploatacji (mniej prac konserwacyjnych, nie ma konieczności naprawy worków stanowiących umocnienie dna).

Oddziaływanie na środowisko analizowanych wariantów modernizacji nabrzeża

Oddziaływanie środowiskowe w fazie budowy wariantów I i III/IIIa jest porównywalne, gdyż zakres inwestycji będzie obejmował zbliżoną wielkość terenu, przewiduje się też użycie podobnej ilości sprzętu budowlanego. Zakres prac budowlanych jest największy w przypadku wariantu A i wariantu II. Kubatura prac czerpalnych jest największa dla wariantu A i wariantu II. Wybrany przez inwestora wariant IIIa będzie zatem korzystniejszy ze względu na mniejszą uciążliwość w fazie budowy (krótszy okres wykonywania prac).

Oddziaływanie środowiskowe analizowanych wariantów w fazie eksploatacji jest minimalne i porównywalne, a zatem o wyborze powinien decydować wariant najbardziej funkcjonalny, optymalny dla inwestora oraz względy ekonomiczne.

Wariant zerowy - opis przewidywanych skutków dla środowiska w przypadku niepodjęcia przedsięwzięcia

Wariant „zerowy” oznaczałby pozostawienie nabrzeża w stanie istniejącym, bez prac modernizacyjnych poprawiających obsługę statków oraz korzystnych dla środowiska. Brak inwestowania w prace remontowe i modernizacyjne spowoduje brak rozwoju infrastruktury, co z kolei spowoduje degradację oferty usług portowych w kontekście rozwoju rynku. Ponadto należy podkreślić, iż przygotowanie podstawowej infrastruktury leży w obowiązkach ustawowych podmiotów zarządzających portami morskimi w Polsce.

Jednocześnie wariant zerowy spowoduje brak inwestycji związanych np. z uporządkowaniem gospodarki ściekowej w tym rejonie, a zatem odprowadzanie ścieków opadowych do wód powierzchniowych bez właściwego podczyszczania (obecnie są zastosowane rozwiązania prowizoryczne), co jest zdecydowanie niekorzystne dla środowiska. Nie zostaną także wykonane punkty odbioru ścieków sanitarnych ze statków oraz rozwiązania konstrukcyjne umożliwiające w przyszłości zasilanie statków w energię elektryczną z nabrzeża, co również jest niekorzystne dla środowiska.

5. Przewidywana ilość wykorzystanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii.

Na etapie budowy, w rejonie przebudowywanego nabrzeża pracować będą pływające maszyny przeznaczone do prac transportowych i budowlanych, kufary oraz maszyny lądowe, głównie dźwigi, mieszalniki betonu, agregaty, itd. Zużycie paliwa spalanego w silnikach maszyn budowlanych oraz środkach transportu jest na obecnym etapie trudne do określenia. Jednak nie są to ilości znaczące z punktu widzenia oddziaływania na środowisko. Ponadto na etapie budowy przewiduje się zużycie niewielkich ilości wody i energii elektrycznej.

Na etapie eksploatacji planowana przebudowa istniejącego nabrzeża nie spowoduje zwiększenia zużycia wody ani zwiększenia ilości powstających ścieków opadowych i sanitarnych. Zużycie mediów zależy od sposobu użytkowania nabrzeża i dotyczy użytkownika nabrzeża.

6. Rozwiązania chroniące środowisko

Etap budowy:

- W fazie budowy rejon inwestycji zostanie zabezpieczony przed ewentualnym zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi (sorbenty, maty sorbujące, pływające zapory przeciw olejowe);
- Na terenie placu budowy zostaną zainstalowane przenośne sanitariaty, ścieki socjalno-bytowe będą odprowadzane do szczelnych zbiorników i wywożone przez uprawnione podmioty;
- Przewiduje się przejściowe składowanie odpadów powstających w wyniku prowadzonych robót w specjalnie oznakowanych pojemnikach, w wyznaczonych do tego celu miejscach, a następnie wywożenie odpadów na składowisko, powtórne wykorzystanie lub zagospodarowanie w inny sposób, zgodny z obowiązującymi przepisami;
- Używanie maszyn i urządzeń oraz pojazdów sprawnych technicznie.

Etap eksploatacji:

- W ramach inwestycji zostanie uporządkowana gospodarka ściekowa tzn. odprowadzanie ścieków opadowych do wód powierzchniowych po ich oczyszczeniu w osadnikach i separatorach (obecnie są zastosowane rozwiązania prowizoryczne). System zbierania wód opadowych z nabrzeża przewiduje się do gruntownej

przebudowy. Przewiduje się trzy nowe wyloty, przed którymi planowana jest budowa urządzeń do podczyszczania.

- Na projektowanym do przebudowy odcinku Nabrzeża Szwedzkiego przewiduje się zainstalowanie 2-3 punktów odbioru ścieków sanitarnych ze statków. Będą to studzienki w linii nabrzeża wyposażone w elementy do podłączenia do statku. Wzdłuż nabrzeża wybudowany zostanie kolektor sanitarny doprowadzający ścieki do istniejącej kanalizacji sanitarnej.
- Przewiduje się także rozwiązania konstrukcyjne umożliwiające w przyszłości zasilanie statków w energię elektryczną z nabrzeża (1-2 studzienki z przepustami kablowymi) tj. połączenie z siecią średniego napięcia 15 kV. Wobec braku standardu podłączeń statków do energii elektrycznej z lądu, dobór kabli i parametry przyłącza będą przedmiotem odrębnego zadania. Umożliwi to w przyszłości ograniczenie emisji zanieczyszczeń do powietrza (szczególnie tlenków azotu) w czasie postoju statku.

7. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko

FAZA BUDOWY

Na etapie budowy, w rejonie nabrzeża pracować będą liczne pływające maszyny przeznaczone do prac transportowych i budowlanych, kufary oraz maszyny lądowe, głównie dźwigi, mieszalniki betonu, agregaty, itd. Podczas prowadzenia prac budowlanych w rejonie inwestycji pojawią się duże hałasy. W rejonie zabudowy podlegającej ochronie przed hałasem nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku.

Emisja zanieczyszczeń spowodowana ruchem sprzętu budowlanego i środków transportu będzie miała charakter nieorganizowany i krótkotrwały, o zasięgu ograniczonym do terenu budowy. Emisja zanieczyszczeń będzie minimalna (znacznie poniżej 10 % dopuszczalnych poziomów i wartości odniesienia).

W wyniku prac budowlanych i rozbiórkowych powstawać będą odpady z grupy o kodzie 17 - odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych. Ponadto powstaną odpady opakowaniowe oraz odpady komunalne. Powstałe odpady gromadzone będą w oznakowanych pojemnikach. Przy prawidłowo prowadzonej gospodarce odpadami nie przewiduje się wystąpienia zagrożenia dla środowiska.

Rodzaje odpadów powstających w fazie budowy

Źródło odpadu	Kod ¹⁾	Rodzaj odpadów ¹⁾
<ul style="list-style-type: none"> rozkućcie żelbetowego oczepu i bloków pachołowych, rozebranie nawierzchni istniejących dróg i placów, likwidacja sieci kanalizacji deszczowej demontaż torów kolejowych - podkłady kolejowe betonowe 	17 01 01	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów
<ul style="list-style-type: none"> demontaż wyposażenia hydrotechnicznego nabrzeża – urządzenia odbojowe 	17 02 01	Drewno
<ul style="list-style-type: none"> demontaż torów kolejowych - podkłady kolejowe drewniane 	17 02 04 *	Odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych zawierające lub zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (podkłady kolejowe)
<ul style="list-style-type: none"> rozbiórka istniejącego umocnienia dna i wykonanie nowego (geowłóknina, worki geotekstylne, nici, linki do łączenia worków) 	17 02 03	Tworzywa sztuczne
<ul style="list-style-type: none"> rozebranie nawierzchni istniejących dróg - asfalt 	17 03 02	Asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01
<ul style="list-style-type: none"> przełożenie sieci wodociągowej 	17 04	Odpady i złomy metaliczne oraz stopów metali
<ul style="list-style-type: none"> demontaż wyposażenia hydrotechnicznego nabrzeża – elementy stalowe (drabinki, barierki), rozkućcie żelbetowych oczepu i bloków pachołowych demontaż torów kolejowych – odcinki szyn i rozjazdów, elementy służące przytwierdzeniu szyn do podkładów (śruby, podkładki, łapki) rozbiórka istniejącego umocnienia dna i wykonanie nowego (szpilki do mocowania geowłókniny i worków) 	17 04 05	Żelazo i stal

* odpady niebezpieczne

¹⁾ Klasyfikacja zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 w sprawie katalogu odpadów

Powstałe odpady gromadzone będą w oznakowanych pojemnikach. Przy prawidłowo prowadzonej gospodarce odpadami nie przewiduje się wystąpienia zagrożenia dla środowiska.

FAZA EKSPLOATACJI

• Powietrze

Planowana przebudowa Nabrzeża Szwedzkiego w fazie eksploatacji umożliwi cumowanie i obsługę znacznie większych niż dotychczas statków. Źródłem zanieczyszczenia powietrza związanym z obsługą statków jest emisja nieorganizowana ze spalania paliw żeglujących. Substancjami emitowanymi do powietrza ze statków morskich są produkty spalania paliw w wysokoprężnych silnikach spalinowych, podczas pobytu statków w Porcie (tlenki azotu, dwutlenek siarki, tlenek węgla, pył zawieszony).

Najbardziej uciążliwym zanieczyszczeniem emitowanym ze statków są tlenki azotu. Prognozuje się, że stężenia maksymalne tlenków azotu poza granicami Portu nie przekraczają dopuszczalnego poziomu. Stężenia maksymalne pozostałych zanieczyszczeń (dwutlenku siarki, tlenku węgla i pyłu zawieszonych są śladowe (pomijalne).

Istotne oddziaływania skumulowane mogą wystąpić w przypadku postoju jednocześnie kilku statków przy nabrzeżach w rejonie Basenu III. Emisja w czasie postoju statków jest wysoka i występuje w znacznie dłuższym okresie czasu niż emisja związana z wejściem statku do Portu. Prognozuje się, że podczas postoju kilku statków przy nabrzeżach w rejonie Basenu III - na granicy Portu Gdynia dopuszczalne poziomy tlenków azotu będą nadal dotrzymane, ale zbliżone do wartości granicznych.

W związku z powyższymi planowanymi w ramach inwestycji możliwość zasilania statków energią elektryczną z nabrzeża ma bardzo istotne znaczenie, gdyż umożliwi zdecydowane ograniczenie emisji do powietrza (szczególnie tlenków azotu) w czasie postoju statków w tym rejonie Portu.

W fazie eksploatacji w rejonie inwestycji niewielkim źródłem emisji nieorganizowanej zanieczyszczeń komunikacyjnych do powietrza jest ruch pojazdów ciężarowych oraz ruch pociągów w rejonie Nabrzeża Szwedzkiego (emisja tlenku węgla, tlenków azotu i węglowodorów). W wyniku realizacji inwestycji nie nastąpią istotne zmiany w natężeniu ruchu ww. środków transportu. Maksymalne i średnioroczne stężenia zanieczyszczeń komunikacyjnych będą poniżej 10% dopuszczalnego poziomu lub w wartości odniesienia.

Nie przewidyuje się zmian w dotychczasowym użytkowaniu Nabrzeża Szwedzkiego przez Morski Terminal Masowy Gdynia (MTMG) Sp. z o.o. (zachodnia część nabrzeża – w rejonie inwestycji) oraz przez Bałtycką Bazę Masową (BBM) Sp. z o.o. (wschodnia część nabrzeża - w sąsiedztwie inwestycji). Głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza jest emisja pyłów (nieorganizowana i zorganizowana) związana z przeładunkami i składowaniem ww. towarów masowych. Stężenia pyłów i innych zanieczyszczeń z rejonu ww. terminali są niższe od obowiązujących dopuszczalnych poziomów i w wartości odniesienia.

Całkowita wielkość emisji pyłu z terenu MTMG wynosi ok. 5,23 Mg/rok. Z obliczeń rozkładu stężeń wykonanych dla pyłu zawieszzonego wynika, że stężenia maksymalne i średnioroczne pyłu zawieszzonego są znacznie niższe od obowiązujących wartości odniesienia. Na granicy MTMG stężenia maksymalne pyłu zawieszzonego stanowią ok. 20% obowiązującej w wartości odniesienia.

Na terenie BBM Sp. z o.o. źródłami emisji pyłów i gazów (amoniak) są przeładunki nawozów sypkich (stanowiska rozładunku, załadunku i przesypów przenośników). Emisja pyłów jest ograniczona przez instalacje odpylające. Z obliczeń rozkładu stężeń zanieczyszczeń wynika, że stężenia maksymalne i średnioroczne są niższe od 10% obowiązujących wartości odniesienia.

- **Hałas**

W fazie eksploatacji Nabrzeża Szwedzkiego nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Nie występują także istotne oddziaływania skumulowane w zakresie oddziaływania akustycznego.

- **Odpady**

Przebudowa Nabrzeża Szwedzkiego w wnoskowanym zakresie nie spowoduje zmiany sposobu jego użytkowania – działalność Morskiego Terminalu Masowego Gdynia Sp. z o.o. na terenie objętym opracowaniem będzie realizowana w obecnym zakresie, stąd nie przewiduje się zmiany posiadanego przez spółkę MTMG pozwolenia na wytworzenie odpadów. MTMG prowadzi działalność w zakresie przeładunku towarów masowych takich jak śruta sojowa, zboża, węgiel, koks, sypkie (nieagresywne) towary chemiczne, chemikalia płynne, ropa i produkty naftowe. Na Nabrzeżu Szwedzkim przeładowywane i składowane są śruta i zboża (Magazyn nr 26) oraz węgiel (zasobnie w środkowej części nabrzeża). Odpady wytworzone są w związku z eksploatacją instalacji do przeładunku, składowaniem towarów masowych oraz ogólną działalnością przedsiębiorstwa. W szczególności są to :

Źródło odpadu	Kod¹⁾	Rodzaj odpadów¹⁾
<ul style="list-style-type: none"> • przeładunek towarów masowych (śruta, zboża) • magazyn (śruta, zboża) 	02 03 99	Inne niewymienione odpady
<ul style="list-style-type: none"> • obsługa techniczna, naprawa pojazdów i maszyn oraz urządzeń spółki 	13 02 05*	Mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe, niezawierające związków chlorowcoorganicznych
	16 01 07*	Filtry olejowe
	16 01 13*	Płyny hamulcowe
	16 01 14*	Płyny chłodnicze
	16 06 01*	Baterie i akumulatory ołowiowe
<ul style="list-style-type: none"> • urządzenia podczyszczające ścieków opadowych odprowadzanych z terenu spółki 	13 05 02*	Szlamy z odwadniania olejów w separatorach
	13 05 08*	Mieszanka odpadów z piaskowników i z odwadniania olejów w separatorach
<ul style="list-style-type: none"> • obsługa techniczna, naprawa pojazdów i maszyn oraz urządzeń spółki • usuwanie wydeków substancji ropopochodnych na placach 	15 02 02*	Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. PCB)
	15 02 03	Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02
<ul style="list-style-type: none"> • prace remontowo – budowlane obiektów spółki 	17 09 04	Zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 02 i 17 09 03.

* odpady niebezpieczne

¹⁾ Klasyfikacja zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 w sprawie katalogu odpadów

- **Ścieki opadowe i bytowe**

Ścieki opadowe z powierzchni utwardzonych oraz wody z dachu Magazynu nr 26 ujmowane będą przez lokalną sieć kanalizacji deszczowej i odprowadzane do Basenu III - Węglowego. Przed wprowadzeniem do wód portowych ścieki opadowe zostaną podczyszczone w osadnikach i separatorach do wartości wymaganych przepisami. Przewiduje się likwidację istniejących wylotów kanalizacji deszczowej, które zostaną zastąpione trzema nowymi wylotami.

Ścieki bytowe z części administracyjnej i socjalnej Magazynu nr 26 odprowadzane będą tak jak dotychczas do portowej przepompowni ścieków, skąd wprowadzone zostaną do miejskiej sieci kanalizacji sanitarnej. W I linii nabrzeża przewiduje się wykonanie studzienek do odbioru ścieków bytowych ze statków.

Planowana inwestycja dzięki modernizacji kanalizacji deszczowej oraz wykonaniu punktów odbioru ścieków ze statków będzie miała korzystny wpływ na środowisko gruntowo-wodne.

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

Po przeanalizowaniu rodzaju i zakresu planowanego przedsięwzięcia oraz zidentyfikowaniu jego oddziaływań na środowisko i ich skali stwierdzono, że planowane przedsięwzięcie ma charakter lokalny (oddziaływanie na środowisko ograniczone jest do terenów portowych). W związku z powyższym nie występuje możliwość transgranicznego oddziaływania na środowisko ani w czasie normalnej eksploatacji, ani w razie ewentualnej awarii.

9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie zostało zlokalizowane poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, ustanowionymi na podstawie Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody. W rejonie inwestycji nie występuje szata roślinna. Na omawianym terenie występują nieliczne drobne ssaki takie jak mysz domowa czy szczur wędrowny, nie stwierdzono występowania płazów. Awifauna w rejonie inwestycji jest typowa dla terenów przemysłowych.

W rejonie lokalizacji planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary chronione Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Najbliższe takie obszary to:

- Obszar specjalnej ochrony ptaków „Zatoka Pucka” PLB 220005, (granica przebiega wzdłuż Falochronu Wschodniego, w minimalnej odległości ok. 350 m na wschód);
- Specjalny obszar ochrony siedlisk „Zatoka Pucka i Półwysep Helski” PLH 220032 (w minimalnej odległości ok. 5,5 km na północ), obszar ustanowiony dla zachowania dużej płytkiej zatoki morskiej i związanych z nią morskich biotopów

OSO „Zatoka Pucka” obejmuje obszar o powierzchni ok. 62 tys. ha w zachodniej części Zatoki Gdańskiej - pomiędzy wybrzeżem Półwyspu Hel na północy, wybrzeżem od Władysławowa do ujścia Wisły Śmiałej na zachodzie i południu i linią pomiędzy ujściem Wisły Śmiałej a końcem Helu od strony wschodniej. Zawiera samą Zatokę Pucką (powierzchnia 10,4 tys. ha o średniej głębokości 3 m) i część głębszych wód Zatoki Gdańskiej, rozpościerających się na wschód od niej. Obszar ten ma znaczenie jako ostoja ptasia o randze europejskiej. Podstawowym obiektem ochrony OSO Zatoka Pucka, są wędrowne i zimujące ptaki wodne, korzystające z wód Zatoki przez całą dobę, przebywające tu jesienią, zimą i wczesną wiosną, w sytuacji braku zlodzenia wód. Ptaki lęgowe, chronione w tym obszarze, związane są z wodami i wybrzeżami Wewnętrznej Zatoki Puckiej, a zatem są w znacznej odległości od terenu inwestycji.

Wg informacji zamieszczonych w standardowym formularzu danych na stronie internetowej Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska zagrożenia stanowią:

- zrzuty oczyszczonych ścieków komunalnych z Oczyszczalni Dębogórze i Swarzewo, niosące duży ładunek biogenów
- prace czerpalne związane z przerzutami piasku z Zatoki na nadmorski stok Półwyspu Helskiego, niszczące florę i faunę dna
- masowa rekreacja na wybrzeżach Zatoki
- intensywny, niekontrolowany rozwój sportów wodnych na jej wodach
- pewne formy rybołówstwa – sieci stawne

W opisie ww. obszaru Natura 2000 działalność portowa nie została zdefiniowana jako zagrożenie.

Inne najbliższe obszary podlegające ochronie to położony w odległości ok. 2 km na południowy-zachód Trójmiejski Park Krajobrazowy wchodzący w skład Leśnego Kompleksu Promocyjnego „Lasy Oliwsko-Darżlubskie” oraz położony w odległości ok. 3 km na południe rezerwat „Kępa Redłowska”.

Podsumowując, inwestycja planowana jest na terenie portowym, nie ingeruje w obszary przyrodniczo cenne, obszary wodno-błotne, obszary leśne, obszary uzdrowiskowe lub o znaczeniu kulturowym.

Przedsięwzięcie będzie miało niewielki wpływ na środowisko, ograniczony do terenów portów o-przemysłowych. Obowiązujące przepisy i wymagania z zakresu ochrony środowiska będą spełnione.

Do Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia załączono:

- Koncepcję planu zagospodarowania terenu
- Zakres geodezyjny inwestycji (działki na obszarze lądowym i w odnym)
- Plan zagospodarowania terenu na tle zakresu inwestycyjnego (zakres geodezyjny jest większy ze względu na konieczność wykonania niezbędnych przyłączy)