



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W GDAŃSKU**

Gdańsk, dnia 26.10.2015r.

RDOŚ-Gd-WOO.4211.23.2014.ER.19
Zpo

POSTANOWIENIE

Działając na podstawie art. 111 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego (t.j. Dz.U. z 2013r. poz.267 ze zm.) w związku z art. 75 ust. 7 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2013r. poz. 1235 z zm.) na wniosek nr DS.-614/23/108/KHS/15 Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA z dnia 12.10.2015r. o uzupełnienie co do rozstrzygnięcia decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku znak RDOŚ-Gd-WOO.4211.23.2014.ER.18 z dnia 29.09.2015r. określającej środowiskowe uwarunkowania dla realizacji przedsięwzięcia pn.: **„Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia Etapy I-III oraz przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia, Etap II-III”**, zlokalizowanego częściowo na wodach morskich Portu Gdynia i Zatoki Gdańskiej, realizowanego przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA i Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni,

postanawiam

1. Uzupełnić treść decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku znak RDOŚ-Gd-WOO.4211.23.2014.ER.18 z dnia 29.09.2015r.
w następujący sposób:
 - 1) Na stronie 1 dodać w punkcie I. 1. orzeczenia decyzji wyraz „toru” w zdaniu jak niżej:
jest: „Przedsięwzięcie składa się z dwóch zadań: pogłębienia podejściowego i akwenów...”.
zastąpić: „Przedsięwzięcie składa się z dwóch zadań: pogłębienia toru podejściowego i akwenów...”.
 - 2) Na stronie 2 w punkcie I. 2. e) orzeczenia decyzji zapis w zdaniu jak niżej:
jest: „e) W związku z lokalizacją zabudowy mieszkalne w odległości około 300 m (ul. Śmidowicza) oraz około 500 m (ul. Chrzanowskiego) od terenu inwestycji, prace powodujące wibracje i hałas (z wykorzystaniem kafarów, dziobaków) prowadzić w porze dziennej (7:00-19:00) z wyłączeniem dni świątecznych;
zastąpić: „e) W związku z lokalizacją zabudowy mieszkalnej w odległości około 300 m (ul. Śmidowicza) oraz około 400 m (ul. Chrzanowskiego) od terenu inwestycji, prace powodujące wibracje i hałas (z wykorzystaniem kafarów, dziobaków) prowadzić w porze dziennej (7:00-19:00) z wyłączeniem dni świątecznych;
 - 3) Na stronie 4 doprecyzować zapis w punkcie II. 1. a) orzeczenia decyzji:
jest: „a) Na etapie realizacji przewidzieć odpowiednie działania, mające na celu zabezpieczenie przed ewentualnym wyciekami substancji niebezpiecznych przy pracach hydrotechnicznych/budowlanych”.
zastąpić: „a) Na etapie realizacji prac hydrotechnicznych / budowlanych:
– prowadzić monitoring czystości akwenów portowych i w przypadku wystąpienia zanieczyszczeń niezwłocznie je usuwać,

- w przypadku wystąpienia ewentualnym wycieków substancji niebezpiecznych do wód morskich, należy zidentyfikować źródło wycieku, ograniczyć jego rozprzestrzenienia poprzez odgrodzenie zaporami lub matami sorbcyjnymi od reszty akwenu i postępować zgodnie z "Portowym planem zwalczania zanieczyszczeń i zagrożeń wód portowych Portu Gdynia"

4) Na stronie 8 doprecyzować zapis w przedostatnim wierszu uzasadnienia decyzji

jest: „Planowana inwestycja znajduje się w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005.”

zastąpić: „Planowana inwestycja znajduje się częściowo (tor podejściowy i miejsce odkładu wyczerpanego urobku zwane „klapowiskiem”) w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005.”

5) Na stronie 11 uzupełnić opis potencjalnego wpływu planowanej inwestycji na pogłębianie się zmian klimatu w wyniku emisji gazów cieplarnianych:

jest: „Planowana inwestycja będzie w znikomym (pomijalnym) stopniu oddziaływać na klimat poprzez emisję zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego na etapie budowy, oddziaływanie to będzie okresowe, a emisja zanieczyszczeń nie będzie znacząca. Na etapie eksploatacji samo przedsięwzięcie (tor podejściowy, akweny wewnętrzne, nabrzeża) nie będzie bezpośrednio oddziaływać na klimat (nie będzie źródłem emisji), natomiast może oddziaływać na klimat pośrednio, gdyż źródłem emisji będzie spalanie paliwa żeglugowego w silnikach statków na torze podejściowym i wewnątrz Portu zawijających do Portu Gdynia. Wdrażanie coraz bardziej restrykcyjnych przepisów dotyczących jakości paliwa żeglugowego i ograniczania emisji ze statków oraz zmniejszenie ilości statków (zwiększenie ilości zawinięć „dużych” jednostek przy jednoczesnym zmniejszeniu ilości „małych”) przyczyni się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do powietrza, w tym gazów cieplarnianych.”

zastąpić: „Planowana inwestycja zarówno w fazie realizacji, jak i eksploatacji będzie w znikomym (pomijalnym) stopniu oddziaływać na klimat i przyczyniać się do pogłębiania się zmian klimatu w wyniku emisji gazów cieplarnianych. Na etapie budowy, emisja zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego wynikająca z pracy sprzętu budowlanego i transportu materiałów budowlanych będzie okresowa i nieznaczna. Dodatkowo realizacja przedsięwzięcia przewiduje wykorzystanie części powstałego gruzu z prac rozbiórkowych jako materiał budowlany do wykonania nawierzchni placów, czy wypełnienia wolnych przestrzeni w konstrukcji nabrzeży, ograniczając w ten sposób zużycie surowców naturalnych t.j. żwiru, piasku, itd., co przyczyni się do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych związanych z wydobyciem i transportem surowców.

Na etapie eksploatacji samo przedsięwzięcie (tor podejściowy, akweny wewnętrzne, nabrzeża) nie będzie bezpośrednio wpływać na zmiany klimatu. Jednakże należy podkreślić, że idea funkcjonowania portu jest obsługa statków, które od początku jego istnienia stanowią pośrednie źródła emisji, związane ze spalaniem paliwa żeglugowego w trakcie poruszania się po torze podejściowym i akwenach wewnętrznych portu w Gdyni. Realizacja planowanego przedsięwzięcia w nieznacznym stopniu wpłynie na wzrost ilości zawinięć, jednakże spowoduje zasadniczą zmianę ich struktury, zmniejszając ilości zwinięć statków przestarzałych, na korzyść statków dużych, wyposażonych w nowoczesne systemy oczyszczania spalin i silniki o większej efektywności energetycznej. Dodatkowo wdrażanie coraz bardziej restrykcyjnych przepisów dotyczących jakości paliwa żeglugowego i ograniczenia emisji ze statków przyczyni się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do powietrza, w tym gazów cieplarnianych, w konsekwencji czego planowane przedsięwzięcie nie będzie przyczyniać się do pogłębiania się zmian klimatu.

Ponadto przewidywany w latach 2014-2020 rozwój infrastruktury kolejowej w Porcie Gdynia wpłynie na wzrost tonażu przeładowywanych ładunków transportowanych koleją, w konsekwencji czego emisja gazów cieplarnianych pochodząca z transportu towarzyszącego przedsięwzięciu nie będzie się pogłębiać.”

6) Na stronie 14 w punkcie 9. uzupełnić opis planowanych prac:

jest: „9. Rozebranie umocnienia dna stacji prób na uwięzi o powierzchni $2650,0 \text{ m}^2 \pm 10\%$;

zastąpić: „9. Rozebranie i przełożenie umocnienia dna stacji prób na uwięzi o powierzchni $2650,0 \text{ m}^2 \pm 10\%$;

2. Odmówić usunięcia na stronie 3 zapisu punktu 3. a) orzeczenia decyzji: „a) Zdefiniować potencjalne zagrożenia dla środowiska jakie mogą wystąpić w trakcie eksploatacji inwestycji wraz z opisem sposobu ich usunięcia”.

Uzasadnienie

Decyzją znak RDOŚ-Gd-WOO.4211.23.2014.ER.18 z dnia 29.09.2015r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku określił środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia pn.: „Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia Etapy I-III oraz przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia, Etap II-III”, zlokalizowanego częściowo na wodach morskich Portu Gdynia i Zatoki Gdańskiej, realizowanego przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA i Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni.

Decyzja została doręczona Zarządowi Morskiego Portu Gdynia SA dnia 06.10.2015r.

Dnia 12.10.2015r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku wpłynął wniosek nr DS.-614/23/108/KHS/15 Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA noszący datę 12.10.2015r. o uzupełnienie zapisów wydanej dla ww. przedsięwzięcia decyzji środowiskowej znak RDOŚ-Gd-WOO.4211.23.2014.ER.18 z dnia 29.09.2015r.

Tutejszy organ rozpatrując wniosek o uzupełnienie decyzji j.w., zgłoszony przez jednego z Inwestorów w terminie zakreślonym przez treść art. 111 § 1 K.p.a. za zasadne uznał uzupełnienie wydanej 29 września 2015r. orzeczenia w poniższym zakresie:

- 1) W punkcie I. 1. orzeczenia decyzji uzupełniono zdanie określające przedsięwzięcie poprzez dodanie wyrazu „toru” zgodnie z jego nazwą.
- 2) Do punktu I. 2. e) orzeczenia decyzji wprowadzono prawidłowe wskazanie odległości terenu inwestycji od zabudowy mieszkalnej przy ul. Chrzanowskiego, która faktycznie wynosi około 400 m.
- 3) W punkcie II. 1. a) orzeczenia decyzji należało doprecyzować nałożony obowiązek przeciwdziałania zanieczyszczeniom wód tak, aby nie budził wątpliwości.
- 4) W uzasadnieniu decyzji na stronie 8 w akapicie dotyczącym położenia przedsięwzięcia w stosunku do obszarów Natura 2000 znalazł się zapis sugerujący położenie całego przedsięwzięcia w takim obszarze co nie jest zgodne ze stanem faktycznym. Należało doprecyzować, iż w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005 zlokalizowana jest część inwestycji obejmująca tor podejściowy i miejsce odkładu wyczerpanego urobku zwane „kłapowiskiem”.
- 5) W uzasadnieniu decyzji na stronie 11, w akapicie dotyczącym klimatu opisano potencjalny wpływ planowanej inwestycji na zmiany klimatu w sposób ogólny. W związku z tym uzupełniono opis związany z wpływem na zmiany klimatu zgodnie z przedłożonym raportem o oś.
- 6) W załączniku do przedmiotowej decyzji, stanowiącym „Charakterystykę przedsięwzięcia” na stronie 14 w punkcie 9 uzupełniono opis planowanych prac rozbiórkowych związanych z etapem rozbudowy Obrotnicy nr 2 i przebudowy Nabrzeża Gościnnego, o przełożenie umocnienia dna stanowiska stacji prób statków na uwięzi.

Treść raportu o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia również potwierdza zasadność zakresu uzupełnień, o których mowa wyżej.

Jednocześnie organ odmówił usunięcia zapisu punktu 3.a) orzeczenia decyzji. Tutejszy organ nie zgodził się z argumentacją Wnioskodawcy jakoby zapis tego punktu był powieleniem wymagań dla części opisowej projektu budowlanego wg § 8 ust.2 pkt.7 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25.04.2012r. (Dz.U. poz. 462) w sprawie *szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego*. Zapis ten, nie jest li tylko powtórzeniem

wymagań tego przepisu, ale został w decyzji organu sformułowany poprzez częściowe przytoczenie, w celu wskazania konieczności zadeklarowania przez inwestora metod i środków przeciwdziałania zagrożeniom środowiska, które mogą zaistnieć w związku z konkretnymi rozwiązaniami przyjętymi w projekcie budowlanym. Istotne jest wskazanie co może mieć niekorzystny wpływ na środowisko wraz ze wskazaniem jak temu zapobiec. Na etapie wydawania decyzji środowiskowej – nie znając ostatecznych rozwiązań projektowych, nie jest możliwe określenie konkretnych środków i wskazanie na jakich fragmentach inwestycji winny być one zastosowane. Wobec powyższego tutejszy organ nie widzi zasadności usunięcia zapisu 3.a) ww. decyzji środowiskowej.

Zgodnie z art. 111 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego organ administracji publicznej może w wydanych przez siebie decyzjach na żądanie strony uzupełniać jej treść m.in. co do rozstrzygnięcia.

Tutejszy organ, dążąc do zapewnienia jasności i czytelności wydanej decyzji, uznał zasadność jej uzupełnienia i doprecyzowania i postanowił o uzupełnieniu decyzji jak wyżej, odmawiając jednocześnie usunięcia zapisu w punkcie 3. a) orzeczenia decyzji, dotyczącego wymagań ochrony środowiska koniecznych do uwzględnienia w projekcie budowlanym.

Na postanowienie w sprawie uzupełnienia decyzji nie służy Stronom zażalenie, a termin do wniesienia odwołania od uzupełnionej niniejszym postanowieniem decyzji biegnie od dnia jego doręczenia.



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku

Hanna Lzikowska

Otrzymują:

1. Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA, ul. Rotterdamska 9, 81-337 Gdynia
2. Urząd Morski w Gdyni, ul. Chrzanowskiego 10, 81-338 Gdynia
3. Rejonowy Zarząd Infrastruktury, ul. Jana z Kolna 8/B, 81-912 Gdynia
4. Stocznia Marynarki Wojennej SA, ul. J. Śmidowicza 48, 81-127 Gdynia
5. Stocznia Remontowa Nauta SA, ul. J. Waszyngtona 1, 81-342 Gdynia
6. Gdańska Fabryka Konstrukcji Stalowych i Obróbki Mechanicznej Gafako Sp. z o.o., ul. Czechosłowacka 3, 81-336 Gdynia
7. Mars Finance I Sp. z o.o., ul. Nowy Świat 6/12, 00-400 Warszawa
8. Crist S.A., 81-336 Gdynia, ul. Czechosłowacka 3
9. BCT- Bałtycki Terminal Kontenerowy Gdynia Sp. z o.o., ul. Kwiatkowskiego 60, 81-156 Gdynia
10. Stena Line Polska Sp. z o.o., ul. Kwiatkowskiego 60, 81-156 Gdynia
11. Koole Tankstorage Gdynia Sp. z o.o., ul. Indyjska 1, 81-336 Gdynia
12. Bałtycki Terminal Zbożowy Sp. z o.o. ul. Indyjska 2, 81-336 Gdynia
13. Damen Shipyards Gdynia S.A., ul. Indyjska 1, 81-336 Gdynia
14. Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, ul. Hryniewieckiego 10, 81-340 Gdynia, skr. Poczтовая 375
15. aa – 6023/mbc