

STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM DO RAPORTU ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO PLANOWANEJ INWESTYCJI

Przedmiotem niniejszego raportu o oddziaływaniu na środowisko jest inwestycja Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. (ZMPG S.A.), polegająca na przebudowie Kanału Portowego w Porcie Gdynia, obejmująca ściśle powiązane ze sobą technologicznie prace budowlane:

- przebudowę Ostrogi Pilotowej,
- zabezpieczenie konstrukcji nabrzeży poprzez umocnienie dna,
- pogłębienie akwenów portowych.

Projekt został ujęty, jako podstawowy, pod numerem 123 na liście indykatywnej (MP nr 30/2008 Poz. 269 z dnia 6 marca 2008) w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i środowisko 2007 - 2013, Priorytet VII Transport Przyjazny Środowisku, Działanie 7.2 Rozwój Transportu Morskiego.

Zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. **prawo ochrony środowiska** (*Tekst jednolity: Dz.U. z 2006 r. Nr 129, poz. 90, z późn. zm.*) oraz rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 09 listopada 2004 r. **w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko** (*Dz.U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.*), planowane przedsięwzięcie należy uznać za **mogące znacząco oddziaływać na środowisko**, dla których raport oddziaływania na środowisko jest wymagany. Planowane przedsięwzięcie nie jest związane z użyciem instalacji objętej obowiązkiem uzyskania pozwolenia zintegrowanego, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 26 lipca 2002 r. **w sprawie rodzajów instalacji mogących powodować znaczne zanieczyszczenie poszczególnych elementów przyrodniczych albo środowiska jako całości** (*Dz.U. Nr 122, poz. 1055*).

Ostroga Pilotowa, wraz z położoną na północ od niej Ostrogą Oksywską, tworzą wewnętrzne wejście do Portu w Gdyni. Inwestycja znajduje się na terenie portowym. Najbliższe usytuowane obiekty nie posiadające 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.

Planowana przebudowa, polegająca na budowie konstrukcji zabezpieczającej głowicę Ostrogi Pilotowej, związana jest z poszerzeniem w dnie wejścia wewnętrznego do Portu i umożliwi wykonanie prac czerpalnych przed głowicą. Po wykonaniu prac czerpalnych przewidywane jest umocnienie dna materacami geotekstylnymi w pasie ok. 13 m wokół głowicy. W celu zabezpieczenia głowicy Ostrogi planowane jest wbicie wokół niej ścianki szczelnej z oczepem żelbetowym. Istniejący kanał instalacyjny zostanie zastąpiony czterema przepustami i studzienką. Na głowicy zostanie odtworzone światło nawigacyjne, zdemontowane na czas budowy.

Celem 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. Prace związane z przeprowadzeniem robót czerpalnych należy podzielić na dwie fazy:

- 1) wydobywanie urobku czyli prace czerpalne, które przeprowadzone zostaną w obrębie wód portowych;
- 2) transport oraz usunięcie urobku do morza w obrębie wyznaczonego przez Urząd Morski istniejącego kłapowiska o pow. ok. 5,5 km².

Łączna kubatura prac czerpalnych i podczyszczeniowych związanych z planowaną rozbudową infrastruktury portowej wyniesie około 1.700.000 m³. Przewiduje się, że prace czerpalne będą wykonywane, przy założeniu etapowania prac, przez okres ok. 24 miesiące. Przewidywane jest wykonanie lub rozszerzenie istniejącego umocnienia dna, w pasie o szerokości ok. 30 m. Odpowiednie przygotowanie dna akwenu wzdłuż nabrzeża pod umocnienie polega na:

- wykonaniu podczyszczeniowych robót czerpalnych, polegających na usunięciu spłyceń dna;
- wykonaniu zasypów uzupełniających w miejscach przegłębień do poziomu spodu projektowanego umocnienia dna z tolerancją ± 10 cm.

Planowane prace umocnieniowe polegają na ułożeniu na dnie akwenu, wzdłuż nabrzeża, warstwy materacy (worków) uszytych z tkaniny geotekstylnej, wypełnionych czystym piaskiem i powiązanych między sobą za pomocą linek. Ich wielkość dostosowana zostanie do warunków miejscowych. Worki spoczywać będą na pojedynczej warstwie geowłókniny technicznej, rozłożonej na odpowiednio przygotowanym dnie akwenu. Warstwa geowłókniny będzie przytwierdzona do podłoża szpilkami z okrągłego, stalowego pręta.

Dla wszystkich analizowanych prac wybrano warianty realizacyjne najkorzystniejsze dla środowiska.

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 kłapowisko).

Podsumowując, realizacja inwestycji nie spowoduje istotnych zmian w istniejącym stanie powietrza atmosferycznego w tym rejonie miasta i jej oddziaływanie można uznać za pomijalne.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie źródłem emisji hałasu do środowiska w trakcie jego eksploatacji. Oddziaływanie na klimat akustyczny w fazie realizacji przedsięwzięcia wiązać się będzie z pracą sprzętu pływającego przeznaczonego do prac budowlanych i transportowych – pogłębiarka, holownik, koparka, szalandy. Oceniane przedsięwzięcie będzie realizowane na obszarze przemysłowym, na czynnym akwenu 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 zaleca się, aby prace związane z nadmierną emisją hałasu (np. kafar) były 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. Nie jest również 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 metali kolorowych, 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.

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

Przeprowadzone przez Instytut Morski w Gdańsku w latach 2005-2006 badania wykazały, że osady dennie zalegające dna basenów portowych przewidzianych do pogłębiania nie są zanieczyszczone. Urobek z pogłębiania nie jest więc odpadem i może być wywieziony na istniejące kłapowisko po uzyskaniu zezwolenia Dyrektora Urzędu Morskiego.

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.

Na podstawie przeprowadzonej w niniejszym raporcie analizy stwierdzono, że 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).

Stwierdzono również, że zoobentos w badanym rejonie Zatoki Puckiej zależy jedynie praktycznie od głębokości a istniejące kłapowisko nie wywiera zauważalnego wpływu. Nie przewiduje się więc istotnego pogorszenia jego stanu w trakcie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

Obowiązuje jednak wymóg realizacji zainwestowania 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.

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 stwierdzono również skutków środowiskowych wnioskowanego przedsięwzięcia, wynikających z korzystania z zasobów naturalnych – jego realizacja nie spowoduje istotnego wzrostu ich zużycia (np. paliw, energii, żywności itp.).

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.

Ze względu na fakt, że oddziaływanie projektowanej inwestycji na środowisko będzie ograniczać się do jego granic oraz będzie krótkotrwałe i odwracalne, zaś odległość do obszarów objętych ochroną jest stosunkowo duża nieprzewiduje 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.

Dla przedsięwzięcia nie istnieje możliwość ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania w rozumieniu przepisów o ochronie środowiska. Z przeprowadzonej oceny wynika, że jego oddziaływanie na środowisko ograniczy się do terenu, do którego Inwestor posiada tytuł prawny.

Biorąc pod uwagę powyższe spostrzeżenie, w zakresie wszystkich komponentów środowiska nie wystąpi również niekorzystne oddziaływanie analizowanego przedsięwzięcia w obszarze transgranicznym.

W wyniku dotychczasowych działań informacyjnych Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. nie stwierdza się zastrzeżeń społeczeństwa do planowanej inwestycji. Można więc założyć, iż nie naruszy ona 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. Nie przewiduje się więc konfliktów społecznych związanych z projektowanym przedsięwzięciem.