



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU

RDOŚ-Gd-WOO.420.88.2025.AKĆ.7
/e-Doręczenie + zpo/

Gdańsk, dnia 30 marca 2026 r.

DECYZJA

Na podstawie:

- art. 75 ust. 7 w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2 oraz art. 84 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. 2024 r., poz. 1112 ze zm.*), dalej ustawa ooś,
- § 3 ust. 1 pkt 54 b, pkt 81, § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 72 oraz § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 34 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (*Dz.U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.*),
- art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (*Dz.U. z 2025 r. poz. 1691*),

po rozpatrzeniu wniosku Inwestora – Zarządu Morskiego Portu Gdańsk reprezentowanego przez pełnomocnika, Pana Piotra Czapiewskiego, z dnia 12.11.2025 r. (wpływ do urzędu 12.11.2025 r.), o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla niżej wymienionego przedsięwzięcia, wraz z uzupełnieniem z dnia 13.11.2025 r., oraz z dnia 08.12.2025 r., działając w oparciu o:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia opracowaną przez mgr inż. Marzenne Ćwikłe – Duda, mgr Konrada Bidzińskiego, mgr Jacka Błażuka, dr inż. Szymona Bzoma, mgr inż. Piotra Czapiewskiego, inż. Krzysztofa Dudę, prof. Dr hab. Inż. Jerzego A. Ejsmonta lipiec 2025 r., zwana dalej „KIP”;
- opinię Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, znak: INZ1.9202.192.2025.AD z dnia 04.03.2026 r. (wpływ 09.03.2026 r.);
- opinię Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, znak: G.RZŚ.4130.2.16.2026.MJ.1 z dnia 27.02.2026 r. (wpływ 02.03.2026 r.);
- opinię Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni, znak: ZNS.491.1.5.2026 z dnia 24.02.2026 r. (wpływ 27.02.2026 r.);

orzekam

1. **Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.:** „Rozbudowa nabrzeża WOC I z nabrzeżem połączeniowym w Porcie Gdańsk”.
2. **Określić dla przedmiotowego przedsięwzięcia istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:**

- a) W trakcie budowy teren przedsięwzięcia wyposażyć w sorbenty oraz zapory pływające do likwidacji rozlewisk substancji ropopochodnych i stosować je w miarę potrzeb.
- b) Prace czerpalne wykonywać z użyciem pogłębiarek czerpakowych, a urobek z prac wykorzystywać w sposób odpowiadający jego stopniowi zanieczyszczenia.
- c) Na terenie inwestycji nie prowadzić napraw maszyn budowlanych. W sytuacjach awaryjnych dopuszcza się prowadzenie napraw wskazując, iż konieczne jest zabezpieczenie miejsc napraw, miejsc tankowania maszyn budowlanych oraz miejsc eksploatacji urządzeń mechanicznych przed ewentualnym zanieczyszczeniem środowiska gruntowo - wodnego poprzez utwardzenie i uszczelnienie terenu oraz wyposażenie punktów tankowania w sorbenty substancji ropopochodnych.
- d) Wody opadowe z rozbudowywanych nabrzeży odprowadzać systemem kanalizacji deszczowej po podczyszczeniu w separatorze substancji ropopochodnych i piaskowniku do wód kanału portowego
- e) Miejsce inwestycji wyposażyć w środki do zwalczania zanieczyszczeń ropopochodnych oraz zapewnić środki i procedury postępowania na wypadek sytuacji awaryjnych. Wszelkie prace należy prowadzić w sposób pozwalający na uniknięcie zanieczyszczenia środowiska morskiego zarówno odpadami stałymi jak i ciekłymi oraz niezwłocznie i na bieżąco usuwać z powierzchni wody wszelkie zanieczyszczenia powstałe w związku z prowadzonymi pracami.
- f) Do prac czerpalnych zastosować techniki pogłębiania maksymalnie ograniczające zmętnienie wody.
- g) Prace związane z wbijaniem pali i ścianek szczelnych odpowiednio zaplanować i przeprowadzić w możliwie jak najkrótszym czasie. Każdorazowo przed rozpoczęciem palowania należy zastosować procedurę „soft-start” polegającą na łagodnym rozruchu urządzeń budowlanych od zera do pełnej mocy, ze stopniowym wzrostem siły uderu lub wibracji.
- h) W trakcie realizacji przedsięwzięcia należy zapewnić: stacjonowanie jednostek pływających wyłącznie w miejscach wyznaczonych przez dyspozytora Portu, przekazywanie odpadów z jednostek pływających do portowych urządzeń odbiorczych oraz tankowanie jednostek pływających zgodnie z obowiązującymi Przepisami Portowymi Urzędu Morskiego w Gdyni.
- i) Zachować szczególną ostrożność przy prowadzeniu prac w rejonie wód morskich oraz nie dopuszczać do ich zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi, poprzez wyposażenie sprzętu budowlanego w maty sorbcyjne do usuwania incydentalnych rozlewów olejowych.
- j) Wszelkie prace prowadzić w sposób nie zagrażający stateczności sąsiadujących budynków, obiektów i budowli hydrotechnicznych.
- k) Wszelkie zanieczyszczenia znajdujące się na dnie basenu należy usunąć po zakończeniu prac budowlanych.
- l) W celu zapewnienia bezpieczeństwa należy powiadomić Kapitanat Portu Gdańsk o harmonogramie prowadzenia prac.
- m) Prace budowlane emitujące wysoki poziom hałasu w tym palowanie prowadzić w porze dziennej (w godz. 6:00-22:00), oraz poza niedzielami i świętami.
- n) Prace związane z palowaniem oraz pogłębieniem dna prowadzić poza okresem tarła ryb i minogów tj. poza okresem od 01 marca do 30 czerwca oraz poza okresem lęgowym i wychowywania młodych ptaków, tj. poza okresem od 01 marca do 31 sierpnia.

3. Uczynić charakterystykę przedsięwzięcia Załącznikiem nr 1 do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

W dniu 12.11.2025 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku wpłynął wniosek Inwestora - Zarządu Morskiego Portu Gdańsk reprezentowanego przez pełnomocnika, Pana Piotra Czapiewskiego, z dnia 12.11.2025 r., o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia jw. Ww. wniosek wraz z uzupełnieniem, zawierał:

- 1) kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z zapisem w formie elektronicznej;
- 2) poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- 3) mapę, w postaci papierowej oraz elektronicznej w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- 4) wypisy z rejestru gruntów, pozwalające na ustalenie stron postępowania, zawierających co najmniej numer działki ewidencyjnej oraz, o ile zostały ujawnione: numer jej księgi wieczystej, imię i nazwisko albo nazwę oraz adres podmiotu ewidencyjnego, obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujących obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie – zgodnie z 74 ust. 1 pkt. 6 ustawy ooś;
- 5) wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru inwestycji na działkach lądowych;
- 6) dowód uiszczenia opłaty skarbowej za wydanie decyzji (205 zł);
- 7) dowód uiszczenia opłaty skarbowej za pełnomocnictwo (17 zł).

Pismem znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.88.2025.AKĆ.1 z dnia 18.11.2025 r. w trybie art. 64 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego, tutejszy Organ wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia braków formalnych wniosku.

W odpowiedzi na powyższe wezwanie, pismem z dnia 08.12.2025 r. (wpływ 08.12.2025 r.) Inwestor złożył stosowne uzupełnienie.

Przedsięwzięcie objęte ww. wnioskiem kwalifikowane jest na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (*Dz.U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.*), zgodnie z

- § 3 ust. 1 pkt 54 b jako: „*zabudowa przemysłowa lub magazynowa, wraz z towarzyszącą jej infrastrukturą, o powierzchni zabudowy nie mniejszej niż: 1 ha na obszarach innych niż wymienione w lit. a;*”;
- § 3 ust. 1 pkt 81 jako: „*sieci kanalizacyjne o całkowitej długości przedsięwzięcia nie mniejszej niż 1 km*”;
- § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 72 jako: „*przedsięwzięcie polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone; w przypadku gdy jest to druga lub kolejna rozbudowa, przebudowa lub montaż, sumowaniu podlegają parametry tej rozbudowy, przebudowy lub montażu z poprzednimi rozbudowami, przebudowami lub montażami, o ile nie zostały one objęte decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach;*” w związku z „*przedsięwzięcia ochrony brzegów morskich oraz zabezpieczające przed wpływami morza, a także inne przedsięwzięcia powodujące zmianę strefy brzegowej, w tym wały, mola, pirsy, z*

wyłączeniem ich konserwacji lub odbudowy;”

- § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 34 jako: „przedsięwzięcie polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w § 2 ust. 1 i niespełniające kryteriów, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 1;” w związku z „porty lub przystanie morskie w rozumieniu art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r. poz. 1933 oraz z 2019 r. poz. 1716), do obsługi statków o nośności większej niż 1350 t, z wyłączeniem przystani dla promów;”

Zgodnie z treścią art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy ooś, dla planowanych przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko” jest wymagane uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Przedsięwzięcie będące przedmiotem wniosku jest inwestycją realizowaną na obszarze morskim Rzeczypospolitej Polskiej oraz na lądzie. W związku z powyższym, stosownie do brzmienia art. 75 ust. 7 ustawy ooś, organem właściwym do rozpoznania przedmiotowej sprawy, jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku.

O złożeniu wniosku i wszczęciu postępowania strony zostały powiadomione pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.88.2025.AKĆ.2 z dnia 16.12.2025 r. Informację o powyższym wniosku umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych System Informacji o Środowisku (<https://system.sios.pl/index/charakt>) pod numerem 200/2025, prowadzonym na podstawie art. 22 ww. ustawy ooś.

Pismem znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.88.2025.AKĆ.3 z dnia 16.12.2025 r. w trybie art. 50 Kodeksu postępowania administracyjnego, tutejszy Organ wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia i wyjaśnienia informacji zawartych w KIP. Uzupełnienie wpłynęło w dniu 14.01.2026 r.

Pismem znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.88.2025.AKĆ.4 z dnia 23.01.2026 r. w trybie art. 50 Kodeksu postępowania administracyjnego, tutejszy Organ wezwał Wnioskodawcę do uzasadnienia braku kwalifikacji inwestycji zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 34 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.), jako „przedsięwzięcie polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w § 2 ust. 1 i niespełniające kryteriów, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 1;” w związku z „porty lub przystanie morskie w rozumieniu art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r. poz. 1933 oraz z 2019 r. poz. 1716), do obsługi statków o nośności większej niż 1350 t, z wyłączeniem przystani dla promów;”.

Uzupełnienie wpłynęło w dniu 03.02.2026 r.

Zgodnie z art. 6 ustawy ooś wymogu uzgodnienia lub opiniowania nie stosuje się, jeżeli organ prowadzący postępowanie jest jednocześnie organem uzgadniającym lub opiniującym. W niniejszej sprawie nie mają zastosowania przepisy dotyczące opiniowania i uzgadniania przez RDOŚ.

W okolicznościach niniejszej sprawy organami właściwymi w sprawie opiniowania są: Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Gdyni, Regionalny Dyrektor Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku oraz Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni.

Stosownie do treści art. 59 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy ooś realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania, jeżeli obowiązek przeprowadzenia tej oceny został stwierdzony na podstawie art. 63 ust. 1 tej ustawy.

W myśl przywołanego wyżej przepisu oraz art. 64 ust. 1 i ust. 1a ustawy ooś, 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;
- po zasięgnięciu opinii: 1) organu Państwowej Inspekcji Sanitarnej, o którym mowa w art. 78, w przypadku przedsięwzięć wymagających decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1-3, 10-19 i 21-29 oraz uchwały, o której mowa w art. 72 ust. 1b; 2) dyrektora urzędu morskiego – gdy przedsięwzięcie jest realizowane na obszarze morskim, 3) organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne.

Pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.88.2025.AKĆ.5 z dnia 05.02.2026 r. tutejszy Organ, działając na podstawie art. 64 w związku z art. 71 ust. 1 i ust. 2, oraz art. 78 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, zwrócił się do Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni, Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Gdańsku z prośbą o opinię/uzgodnienie w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia. Dyrektor Zarządu Zlewni w Gdańsku pismem znak GG.ZZŚ.4130.56.1.2026.KT przekazał wg. kompetencji Dyrektorowi Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku wniosek w sprawie wydania opinii w przedmiotowej sprawie.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, pismem znak: G.RZŚ.4130.2.16.2026.MJ.1 z dnia 27.02.2026 r. (wpływ 02.03.2026 r.), nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia oraz określił warunki realizacji przedsięwzięcia konieczne do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

1. W fazie realizacji zastosować szczelne sanitariaty, a ścieki bytowe odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych i przekazywać uprawnionym podmiotom.
2. W trakcie budowy teren przedsięwzięcia wyposażać w sorbenty oraz zapory pływające do likwidacji rozlewisk substancji ropopochodnych i stosować je w miarę potrzeb.
3. W czasie budowy planowanego przedsięwzięcia używać sprzęt oraz maszyny i środki transportu w dobrym stanie technicznym, w celu niedopuszczenia do niekontrolowanych wycieków substancji ropopochodnych.
4. Prace czerpalne wykonywać z użyciem pogłębiarek czerpakowych, a urobek z prac wykorzystywać w sposób odpowiadający jego stopniowi zanieczyszczenia.
5. Na terenie inwestycji nie prowadzić napraw maszyn budowlanych.
6. Wody opadowe z rozbudowywanych nabrzeży odprowadzać systemem kanalizacji deszczowej po podczyszczeniu w separatorze substancji ropopochodnych i piaskowniku do wód kanału portowego.
7. Powstałe odpady, inne niż niebezpieczne, segregować i magazynować w sposób dostosowany do ich właściwości fizycznych i chemicznych oraz w sposób zabezpieczający rozprzestrzenianie się odpadów, a następnie przekazywać wyłącznie uprawnionym odbiorcom.
8. Niewielkie ilości odpadów niebezpiecznych tj. ewentualne sorbenty magazynować selektywnie do czasu ich wywiezienia w szczelnych pojemnikach, pod zadaszeniem minimalizując wpływ czynników atmosferycznych.

Tutejszy Organ nie uwzględnił w niniejszej decyzji następujących warunków, z uwagi, iż zagadnienia w nim zawarte uregulowane zostały w następujących przepisach:

- pkt. 1 w rozporządzeniu Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (tekst jedn. Dz. U. z 2003 r. Nr 169, poz. 1650 z późn. zm.), regulującym m.in. konieczność zapewnienia sanitariatów i pomieszczeń socjalnych na placu budowy.
- pkt. 3 w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (*Dz. U. z 2003 r. Nr 47, poz. 401*), dotyczącym wymagań w odniesieniu do maszyn i innych urządzeń technicznych stosowanych podczas prac budowlanych.
- pkt. 7 i 8 w ustawie z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (*Dz. U. z 2023 r., poz. 1587 z późn. zm.*), regulującej sposób postępowania z odpadami.
- pkt. 5 – warunek został zmodyfikowany przez tut. organ poprzez dopuszczenie prowadzenia napraw w sytuacjach awaryjnych z zastosowaniem zabezpieczeń miejsc naprawy poprzez utwardzenie i uszczelnienie terenu.

Pozostałe warunki zostały uwzględnione w przedmiotowej decyzji.

Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Gdyni, pismem znak ZNS.491.1.5.2026 z dnia 24.02.2026 r. (wpływ 27.02.2026 r.), wyraził opinię, że nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Jak wskazał w ww. piśmie organ, Autorzy w Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia wykazują, że oddziaływanie na środowisko występujące na etapie realizacji (hałas komunikacyjny i z maszyn budowlanych, minimalne i odwracalne), a oddziaływania na etapie eksploatacji nie będą różniły się od występujących dotychczas. Na etapie eksploatacji użytkowanie terenu inwestycji nie będzie się różnić od aktualnie występującego w porcie i nie przewiduje się spowodowania zwiększenia presji na środowisko przy zachowaniu obowiązujących procedur postępowania.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, w piśmie znak INZ1.9202.192.2025.AD z dnia 04.03.2026 r. (wpływ 09.03.2026 r.), wyraził opinię iż, cyt.: „postanawia zaopiniować przedsięwzięcie objęte wnioskiem jako nie wymagające przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko”. Jednocześnie w ww. piśmie organ opiniujący określił warunki realizacji przedsięwzięcia na obszarze morskim:

1. Warunki ogólne w odniesieniu do wszystkich etapów realizacji przedsięwzięcia:
 - 1.1. Miejsce inwestycji należy wyposażyć w środki do zwalczania zanieczyszczeń ropopochodnych oraz zapewnić środki i procedury postępowania na wypadek sytuacji awaryjnych. Wszelkie prace należy prowadzić w sposób pozwalający na uniknięcie zanieczyszczenia środowiska morskiego zarówno odpadami stałymi jak i ciekłymi oraz niezwłocznie i na bieżąco usuwać z powierzchni wody wszelkie zanieczyszczenia powstałe w związku z prowadzonymi pracami.
 - 1.2. Odpady powstające w trakcie realizacji przedsięwzięcia należy zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, w szczególności zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach oraz gromadzić je selektywnie w przeznaczonych do tego kontenerach i zbiornikach, w sposób zabezpieczający przed przedostaniem się do środowiska morskiego.
 - 1.3. W przypadku odkrycia nowych, niezidentyfikowanych dotychczas obiektów co do których istnieje przypuszczenie, że mogą one być zabytkami należy postępować zgodnie z przepisami art. 32 i art. 33 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami nie dopuścić do ich uszkodzenia wskutek prowadzonych prac oraz zawiadomić o znalezisku odpowiednie organy administracji.
2. Warunki w odniesieniu do etapu realizacji przedsięwzięcia:
 - 2.1. W przypadku odkładu urobku na obszarze morskim należy postępować zgodnie z

Rozporządzeniem Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 26 stycznia 2006 r. w sprawie trybu wydawania zezwoleń na usuwanie do morza urobku z pogłębiania dna oraz na zatapianie w morzu odpadów lub innych substancji (Dz. U. z 2006 r., poz. 166).

- 2.2. Do prac czerpalnych zastosować techniki pogłębiania maksymalnie ograniczające zmętnienie wody.
- 2.3. Prace związane z wbijaniem pali i ścianek szczelnych odpowiednio zaplanować i przeprowadzić w możliwie jak najkrótszym czasie. Każdorazowo przed rozpoczęciem palowania należy zastosować procedurę „soft-start” polegającą na łagodnym rozruchu urządzeń budowlanych od zera do pełnej mocy, ze stopniowym wzrostem siły uderu lub wibracji.
- 2.4. W trakcie realizacji przedsięwzięcia należy zapewnić: stacjonowanie jednostek pływających wyłącznie w miejscach wyznaczonych przez dyspozytora Portu, przekazywanie odpadów z jednostek pływających do portowych urządzeń odbiorczych oraz tankowanie jednostek pływających zgodnie z obowiązującymi Przepisami Portowymi Urzędu Morskiego w Gdyni.
- 2.5. Należy zachować szczególną ostrożność przy prowadzeniu prac w rejonie wód morskich oraz nie dopuszczać do ich zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi, poprzez wyposażenie sprzętu budowlanego w maty sorbcyjne do usuwania incydentalnych rozlewów olejowych.
- 2.6. Wszelkie prace prowadzić w sposób nie zagrażający stateczności sąsiadujących budowli hydrotechnicznych.
- 2.7. Wszelkie zanieczyszczenia znajdujące się na dnie basenu należy usunąć po zakończeniu prac budowlanych.
- 2.8. W celu zapewnienia bezpieczeństwa należy powiadomić Kapitanat Portu Gdańsk o harmonogramie prowadzenia prac.

Tutejszy Organ nie uwzględnił w niniejszej decyzji następujących warunków z uwagi, iż zagadnienia w nich zawarte uregulowane zostały w następujących przepisach:

- pkt. 1 ppkt 2 ustawie z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2023 r., poz. 1587 ze zm.), regulującej sposób postępowania z odpadami,
- pkt. 1 ppkt 3 w ustawie z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1292),
- pkt. 2 ppkt 1 w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 26 stycznia 2006 r. w sprawie trybu wydawania zezwoleń na usuwanie do morza urobku z pogłębiania dna oraz na zatapianie w morzu odpadów lub innych substancji (Dz. U. z 2006 r., poz. 166).
- pkt. 2 ppkt 6 został zmodyfikowany poprzez dodanie sąsiadujących budynków i obiektów.

Pozostałe warunki zostały uwzględnione w przedmiotowej decyzji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, działając na podstawie art. 10 Kpa, pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.88.2025.AKĆ.6, z dnia 11.03.2026 r., zawiadomił strony postępowania o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie oraz możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranych dowodów i materiałów. W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi lub wnioski.

Analizując, czy przedsięwzięcie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku uwzględnił łącznie kryteria, o których mowa w art. 63 ust. 1 ustawy oś:

- 1) rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

- a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie,
 - b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,
 - c) różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi,
 - d) emisji i występowania innych uciążliwości,
 - e) ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu,
 - f) przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstawanie,
 - g) zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji;
- 2) usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – uwzględniające:
- a) obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek,
 - b) obszary wybrzeży i środowisko morskie,
 - c) obszary górskie lub leśne,
 - d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych,
 - e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, oraz pozostałe formy ochrony przyrody,
 - f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia,
 - g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne,
 - h) gęstość zaludnienia,
 - i) obszary przylegające do jezior,
 - j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej,
 - k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe;
- 3) rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1, wynikające z:
- a) zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać,
 - b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze,
 - c) charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania,
 - d) prawdopodobieństwa oddziaływania,

- e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania,
- f) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,
- g) możliwości ograniczenia oddziaływania.

Biorąc powyższe pod uwagę, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku ustalił co następuje.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie Nabrzeża WOC I oraz Nabrzeża Połączeniowego z jednoczesną zmianą linii cumowniczej nabrzeży, budową odcinka nabrzeża o zwiększonej nośności dla przeładunków typu „Projekt Cargo”, rozbudową układu kolejowo drogowego oraz infrastruktury technicznej (m.in. sieci wod.-kan., elektroenergetycznej).

Po rozbudowie nie przewiduje się zmian w funkcjonowaniu i wykorzystaniu nabrzeży WOC I i Połączeniowego. Rejon inwestycji objęty jest statusem Wolnego Obszaru Celnego. W stanie istniejącym w rejonie planowanych do rozbudowy nabrzeży realizowana jest obsługa statków i prace przeładunkowe związane z funkcjonowaniem firm działających w rejonie Nabrzeża WOC I i Nabrzeża Połączeniowego. W rejonie tych nabrzeży prowadzona jest przede wszystkim działalność przeładunkowa w zakresie ładunków drobnicowych.

W ramach inwestycji przewiduje się wykonanie następujących robót:

- kompletną konstrukcję nabrzeża wraz z niezbędnym zakresem robót rozbiórkowych;
- dodatkowe wyposażenie nabrzeża w pachoły sztormowe (II linii);
- rozbudowę nawierzchni za nabrzeżem, układu kolejowo drogowego, instalacji - sieci kanalizacji deszczowej, sieci kanalizacji sanitarnej (z punktem odbioru ścieków sanitarnych ze statków), sieci wodociągowej (z punktami poboru wody dla statków), sieci telekomunikacyjnej i elektroenergetycznej (sieci kablowe, stacje transformatorowe, oświetlenie),
- roboty czerpalne w pasie 30 m od rozbudowywanego nabrzeża wraz z rozbiórką umocnienia dna.

Powierzchnia projektowanych nabrzeży (płyty nabrzeża i nawierzchni za nabrzeżem) wynosi ok. 1,5 ha. Długość projektowanej boczniczy kolejowej (3-torowej) wynosi 0,87 km. Długość projektowanej kanalizacji deszczowej ok. 2,7 km, a długość kanalizacji sanitarnej ok. 0,05 km.

Z uwagi na intensywne wykorzystywanie całej długości nabrzeży przez użytkowników planowane jest etapowanie prac na etapie budowy:

- Etap 1 – prace na pierwszym odcinku prostym nabrzeża ok. 196 m w rejonie magazynu Cargofruit,
- Etap 2 – prace na drugim odcinku nabrzeża ok. 228 m w rejonie placu przeładunkowego Solid Port,
- Etap 3 – prace na trzecim odcinku nabrzeża ok. 231 m w rejonie magazynów PAOP.

W ramach inwestycji zostaną wykonane prace czerpalne – pogłębienie dna do głębokości 12,00 m. Prace czerpalne będzie można realizować po wykonaniu konstrukcji nabrzeży na poszczególnych odcinkach konstrukcyjnych. Prace czerpalne wykonywane będą z użyciem pogłębiarek czerpakowych. Dla potrzeb koncepcji przyjęto wykonanie prac czerpalnych na szerokości 30 m od projektowanej linii nabrzeża, dalej skarpa o nachyleniu 1:3 przechodząca do

głębokości istniejących. Powierzchnia prac czerpalnych wynosi ok. 2 ha, a kubatura ok. 85200 m³.

W celu stwierdzenia, czy urobek czerpalny (osady denne) nie jest zanieczyszczony wykonawca przeprowadził badania próbek osadów dennych w zakresie określonym w poz. 11 Załącznika 1 do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (*Dz. U. 2015 poz. 796*). Na podstawie wykonanych badań stwierdzono, że osad denny w rejonie planowanych prac czerpalnych nie jest zanieczyszczony i może zostać być wykorzystany do budowy, rozbudowy i utrzymania budowli hydrotechnicznych, może również zostać odłożony nie stwarzając zagrożenia dla środowiska.

W trakcie wykonywania robót budowlanych prowadzone będą niezbędne prace rozbiórkowe istniejących konstrukcji. Roboty rozbiórkowe prowadzone będą przy użyciu lądowego sprzętu mechanicznego (dziobaki), a w miejscach niedostępnych z lądu przy pomocy maszyn umieszczonych na pontonie pływającym. Beton potrzebny do budowy żelbetowych konstrukcji hydrotechnicznych przygotowywany będzie w zewnętrznym węźle betoniarskim i dostarczany na bieżąco na plac budowy drogą lądową. Wykopy i zasypy wykonane zostaną lądowym sprzętem mechanicznym (koparko-spycharki, zagęszczarki). Materiał zostanie odłożony na odkład i wykorzystany podczas zasypywania.

Po rozbudowie nie przewiduje się zmian w funkcjonowaniu i wykorzystaniu Nabrzeża WOC I i Nabrzeża Połączeniowego.

W związku z planowaną rozbudową przewiduje się wykonanie nowej sieci wodociągowej biegnącej równoległe do nowej linii Nabrzeża WOC I i Połączeniowego. Sieć ta zostanie poprowadzona poza konstrukcją nabrzeża, od strony lądowej. Sieć wodociągowa połączona będzie z istniejącymi wodociągami biegnącymi prostopadle do linii nabrzeża. Dla zapewnienia możliwości poboru wody przez statki, wzdłuż nabrzeża przewidziano punkty poboru wody PPW w postaci króćców z szybkozłączami i zaworami odcinającymi umieszczonymi w studniach żelbetowych w konstrukcji oczepu. Przewiduje się wykonanie nowej sieci odwadniającej nawierzchnię nabrzeża.

Wody opadowe z terenu inwestycji zbierane będą poprzez:

- systemowe fabryczne odwodnienia liniowe;
- wpusty deszczowe oparte na studni betonowej lub komorze żelbetowej wykonanej w konstrukcji nabrzeża, z kratą żeliwną i osadnikiem;
- skrzynki odwodnieniowe dla szyn podźwigowych;
- skrzynki odwodnieniowe torowe i rozjazdowe;
- rury spustowe wyposażone w rewizje (0,4 m nad terenem).

Na projektowanych nabrzeżach przewiduje się trzy niezależne systemy odwadniające:

- Dla części południowo-zachodniej nabrzeża WOC I system podziemnej kanalizacji deszczowej z nowym wylotem, uzbrojonym w separator substancji ropopochodnych, piaskownik oraz studnię kontrolną z kłapą zwrotną.
- Dla części środkowej i częściowo północno-wschodniej nabrzeża WOC I (na wysokości placów składowych) system podziemnej kanalizacji deszczowej z nowym wylotem, uzbrojonym w separator substancji ropopochodnych, piaskownik oraz studnię kontrolną z kłapą zwrotną. Do powyższego systemu podłączone zostaną systemy deszczowe, odprowadzające wody opadowe z części lądowej terenu WOC.
- Dla końcowego północnego odcinka nabrzeża WOC-I, graniczącego z Nabrzeżem Połączeniowym oraz dla fragmentu Nabrzeża Połączeniowego na wysokości chłodni PAOP przewiduje się system kanalizacji deszczowej połączony z istniejącym systemem deszczowym z terenów w głębi terenu WOC i odprowadzający wody opadowe do istniejącego wylotu w Nabrzeżu Połączeniowym (wylot uzbrojony jest w system podczyszczający wody opadowe, tj. w osadnik oraz separator substancji

ropopochodnych). Zlewnia dla powyższego wylotu nie ulega zmianie w stosunku do stanu istniejącego.

Przedmiotowe przedsięwzięcie jest zlokalizowane w Porcie Gdańsk w rejonie Nabrzeży WOC I i Nabrzeża Połączeniowego na obszarze Wolnego Obszaru Celnego (WOC). Planowane prace obejmują działki lądowe nr 46, 73/5, 73/8, 74/6, 75, 73/4, 80/3, 76/9, 78/1 oraz działki wodne nr 76/11, 76/12, 80/6 (obręb ewidencyjny 46). W rejonie inwestycji obowiązują ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego przyjętego uchwałą nr XXXV/1052/05 Rady Miasta Gdańska z dnia 17.02.2005 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania, przestrzennego Nowy Port Wolny Obszar Celny - Zachód w mieście Gdańsku. Plan ten przewiduje na przedmiotowych działkach wszelką działalność gospodarczą z zakresu produkcji, składów, baz i magazynów oraz usług, w tym portów morskich i rzecznych. Realizacja przedsięwzięcia będzie zgodna z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Najbliższe budynki mieszkalne znajdują się w odległości ok. 230 m od planowanego przedsięwzięcia.

W granicach działek inwestycyjnych zlokalizowanych na obszarze morskich wód wewnętrznych RP nie obowiązują ustalenia planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich.

Analiza wariantowa obejmowała:

W celu znacznego zwiększenia funkcjonalności i atrakcyjności nabrzeży WOC I i Połączeniowego poddano analizie „wyprostowanie” ich linii i zmianę łukowej geometrii na możliwie długie odcinki proste. Operacja ta wymaga wyjścia „na wodę” lub wejścia „w ląd” z nowoprojektowaną linią nabrzeża. W ramach koncepcji analizowany był szereg wariantów poprowadzenia nowej linii nabrzeża. Poszczególne warianty charakteryzowały się różnym zakresem „wyjścia na wodę” i „wejścia w ląd” z nową konstrukcją oraz miejscami załamania linii nabrzeża (granicami odcinków). W ramach analizy porównawczej wariantów każda z możliwości została przeanalizowana pod kątem nawigacji w wąskim Basenie Władysława IV. Istotną zmienną było również zmniejszenie przestrzeni za nabrzeżem podczas „wchodzenia w ląd” z konstrukcją.

Wybrany do realizacji wariant zakłada częściowo wyjście na wodę (na odcinku magazynu Cargofruit) oraz wcięcie się w ląd z nową konstrukcją (na głównym fragmencie łuku). Wariant przewiduje, licząc od zachodniej części Basenu, utworzenie czterech odcinków Nabrzeża WOC I / Połączeniowego:

- Nabrzeże na wysokości Cargofruit o długości 196 m z równoczesnym „wyjściem na wodę” o 2 m, szerokość Basenu na tym odcinku miałyby wynosić 87 m;
- Nabrzeże na wysokości Solid Port (Siark-Port) o długości 228 m i wejściem w ląd o zróżnicowanej wielkości, szerokość Basenu na tym odcinku po realizacji miałyby wynosić od 87 do 92 m;
- Nabrzeże na wysokości Solid Port (Siark-Port) / PAOP o długości 150 m i prawie na całym odcinku wejściem w ląd maksymalnie ok. 10 m, szerokość Basenu na tym odcinku po realizacji miałyby wynosić 92-110 m poszerzając się w kierunku obrotnicy;
- Nabrzeże PAOP graniczące z obrotnicą, o długości 81 m nieograniczone przeciwległym nabrzeżem, ograniczone natomiast poprzez fakt sąsiedownia z obrotnicą.

Wybrany wariant w znacznym stopniu powiększa szerokość basenu, co ma duże znaczenie dla manewrowania statkami na bardzo ograniczonym akwencie.

Oddziaływanie na środowisko gruntowo-wodne oraz na cele środowiskowe zawarte w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły

Na podstawie danych z Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły opublikowanego w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury dnia 4 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023

r. poz. 300), stwierdzono, iż przedsięwzięcie znajduje się w regionie wodnym Dolnej Wisły na obszarze zlewni jednolitych części wód:

- powierzchniowych rzecznych kod RW200014489 – Martwa Wisła Stanowi ona silnie zmienioną część wód, była monitorowana. Jej stan ogólny określono jako zły, umiarkowany potencjał ekologiczny, stan chemiczny – brak danych. JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Cel środowiskowy dla JCWP to dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na cieku głównym oraz dobry stan chemiczny.
- powierzchniowych przejściowych kod TW20004WB6 – Zatoka Gdańska Wewnętrzna Stanowi ona naturalną część wód, była monitorowana. Jej stan ogólny określono jako zły, słaby stan ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego. JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Cel środowiskowy dla JCWP to umiarkowany stan ekologiczny, złagodzone wskaźniki: chlorofil, Indeks B, ESMIz, Indeks SI, pozostałe wskaźniki - II klasa jakości oraz stan chemiczny dla złagodzonych wskaźników [Benzo(g,h,i)perylen (w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry.
- podziemnych: kod GW200015 – JCWPd charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz chemicznym. JCWPd jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego – zagrożona chemicznie. Cel środowiskowy dla JCWPd to utrzymanie dobrego stanu ilościowego oraz chemicznego.

W stosunku do jednolitych części wód powierzchniowych wpływ inwestycji nie podnosi ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych. Eksploatacja przedsięwzięcia nie wpłynie w negatywny sposób na jakość wód powierzchniowych.

Eksploatacja planowanego przedsięwzięcia z racji swojej specyfiki nie będzie generowała oddziaływań w stosunku do wód podziemnych ani w odniesieniu do jednolitej części wód podziemnych.

Realizacja inwestycji nie będzie źródłem powstawania ścieków przemysłowych. Przewiduje się wykonanie jednego punktu odbioru ścieków sanitarnych (bytowych) ze statków. Nie przewiduje się instalacji do odbioru wód zaolejonych ze statków. Odbiór wód zęzowych możliwy będzie przez wyspecjalizowane autocysterny.

W związku z planowaną rozbudową przewiduje się wykonanie nowej sieci wodociągowej biegnącej równolegle do nowej linii Nabrzeża WOC I i Połączeniowego. Sieć ta zostanie poprowadzona poza konstrukcją nabrzeża, od strony lądowej. Sieć wodociągowa połączona będzie z istniejącymi wodociągami biegnącymi prostopadle do linii nabrzeża Dla zapewnienia możliwości poboru wody przez statki, wzdłuż nabrzeża przewidziano punkty poboru wody PPW w postaci króćców z szybkozłączami i zaworami odcinającymi umieszczonymi w studniach żelbetowych w konstrukcji oczepu.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się częściowo na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 Ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (*t.j. Dz.U. z 2025 r. poz. 960*).

Planowane przedsięwzięcie znajduje się poza strefami ochronnymi komunalnych ujęć wód podziemnych. Tereny ochrony pośredniej ujęć wody „Zaspa” i „Czarny Dwór” znajdują się w odległości około 1,2 km na zachód. Przedsięwzięcie jest również położone na obszarze GZWP nr 111 „Subniecka Gdańska” dla którego nie ustalono obszaru ochronnego.

Na projektowanych nabrzeżach przewiduje się trzy niezależne systemy odwadniające

- Dla części południowo – zachodniej WOC I system podziemnej kanalizacji deszczowej z nowym wylotem, uzbrojonym w separator substancji ropopochodnych, piaskownik oraz studnię kontrolną z klapą zwrotną.
- Dla części środkowej i częściowo północno – wschodniej WOC I (na wysokości placów składowych) system podziemnej kanalizacji deszczowej z nowym wylotem, uzbrojonym

w separator substancji ropopochodnych, piaskownik oraz studnię kontrolną z klapą zwrotną. Do powyższego systemu podłączone zostaną systemy deszczowe, odprowadzające wody opadowe z części lądowej terenu WOC.

- Dla końcowego północnego odcinka nabrzeża WOC-I, graniczącego z Nabrzeżem Połączeniowym oraz dla fragmentu Nabrzeża Połączeniowego na wysokości chłodni PAOP przewiduje się system kanalizacji deszczowej połączony z istniejącym systemem deszczowym z terenów w głębi terenu WOC i odprowadzający wody opadowe do istniejącego wylotu w Nabrzeżu Połączeniowym (wylot uzbrojony jest w system podczyszczający wody opadowe, tj. w osadnik oraz separator substancji ropopochodnych). Zlewnia dla powyższego wylotu nie ulega zmianie w stosunku do stanu istniejącego.

Oddziaływanie na klimat

Planowane przedsięwzięcie nie jest szczególnie wrażliwe na zmiany klimatu, a ryzyka związane z tymi zmianami są dla niego nieznaczne. W związku z tym w ramach projektu inwestycji nie są potrzebne dalsze działania ani dodatkowe środki odporności na klimat. Na terenie przedsięwzięcia nie przewiduje się źródeł mogących oddziaływać na klimat, gdyż prognozowana wielkość emisji na etapie budowy będzie znikoma i okresowa. W związku z powyższym realizacja inwestycji nie będzie miała wpływu na zmiany klimatyczne.

Oddziaływanie na warunki aerosanitarnie

W ramach realizacji przedsięwzięcia, głównymi źródłami emisji będzie spalanie paliwa w silnikach pogłębiarek podczas prac czerpalnych oraz w silnikach maszyn budowlanych podczas prac ziemnych pod przyszłe place składowe. Zanieczyszczenia powstające ze spalania paliwa w silnikach to tlenki azotu, tlenek węgla, węglowodory i pył zawieszony. Ponadto powstaje również dwutlenek węgla – gaz cieplarniany, dla którego nie zostały ustalone dopuszczalne poziomy ani wartości odniesienia. Emisja niezorganizowana nie wymaga uzyskania pozwolenia na wprowadzanie gazów lub pyłów do powietrza, nie podlega również obowiązkowi zgłoszenia organowi ochrony środowiska. Na etapie budowy najbardziej uciążliwym zanieczyszczeniem są tlenki azotu, a największym źródłem emisji jest praca pogłębiarek. Stężenia maksymalne dwutlenku azotu poza granicami przedsięwzięcia nie przekraczają dopuszczalnego poziomu. W rejonie najbliższych budynków mieszkalnych stężenia wynoszą poniżej 20% dopuszczalnego poziomu. Stężenia maksymalne pozostałych zanieczyszczeń tj. tlenku węgla, węglowodorów i pyłu będą istotnie niższe i pomijalne. W miarę stopniowego przenoszenia prac wzdłuż nabrzeża również nie wystąpią przekroczenia. Na etapie eksploatacji wykorzystanie nabrzeża nie ulegnie istotnym zmianom. Poziomy emisji zanieczyszczeń i związane z nimi stężenia w powietrzu będą na podobnym poziomie jak występujące obecnie przy Nabrzeżu WOC I.

Oddziaływanie hałasu i drgań na środowisko

Teren Portu od strony południowej i południowo-zachodniej graniczy z terenami o przeznaczeniu mieszkaniowo-usługowym dzielnic Nowy Port i Brzeźno, natomiast od strony zachodniej z terenami rekreacyjno-wypoczynkowymi. W odległości ok. 150 m na północny zachód od planowanych do rozbudowy nabrzeży znajduje się Park Brzeźnieński im. Jana Jerzego Haffnera, a dalej plaża. Najbliższe pojedyncze budynki mieszkalne zlokalizowane są w odległości ponad 230 m na południe od nabrzeża WOC I, natomiast najbliższa zabudowa wielorodzinna znajduje się ok. 430 m na zachód przy ul. Krasickiego oraz ok. 330 m na południe przy ul. Wyzwolenia. W podobnej odległości zlokalizowane są szkoły – ok. 375 m na zachód (ul. Krasickiego) oraz ok. 500 m na południe (ul. Wyzwolenia). W odległości ok. 125–570 m na północ i zachód od źródeł emisji hałasu, w trakcie prac budowlanych, znajduje się również Bateria Portowa – miejsce zimowania nietoperzy.

Na poziom hałasu w trakcie realizacji inwestycji wpływać będzie przede wszystkim rodzaj wykorzystywanego sprzętu oraz czas jego pracy. Urządzenia budowlane będą spełniały wymagania określone w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska.

Szacuje się, że poziom hałasu podczas prac budowlanych wyniesie ok. 75 dB w bezpośrednim sąsiedztwie pracujących maszyn oraz ok. 45–55 dB przy granicy Portu. W rejonie najbliższej zabudowy mieszkaniowej poziom hałasu prognozowany jest poniżej 55 dB (przy tle akustycznym ok. 50 dB), natomiast w rejonie zabudowy wielorodzinnej i szkół poniżej 50 dB. W obrębie Parku Brzeźnieńskiego, plaży oraz w rejonie Baterii Portowej poziom hałasu nie powinien przekroczyć 45 dB. W związku z tym realizacja prac budowlanych nie powinna powodować przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie. Należy jednak zaznaczyć, że impulsowy charakter pracy kufarów może okresowo stanowić uciążliwość dla mieszkańców najbliższej zabudowy. W celu minimalizacji oddziaływania związanego z emisją hałasu, tut. organ nakłada warunek aby prace budowlane emitujące wysoki poziom hałasu w tym palowanie prowadzić w porze dziennej (w godz. 6:00-22:00), oraz poza niedzielami i świętami.

Podczas wbijania pali i ścianek szczelnych będzie generowany również hałas podwodny. Hałas generuje fale akustyczne w środowisku zarówno wodnym jak i lądowym. Jest to fala mechaniczna, która teoretycznie jest w stanie wprowadzić stresogenny czynnik na występującą w okolicznym osadzie makrofaunę. Wraz z oddalaniem się od źródła hałasu powinniśmy obserwować spadek hałasu i jego wpływu na makrofaunę. Przewidywany potencjalnie negatywny efekt hałasu na makrofaunę to spadek liczby gatunków, osobników czy zmiana składu gatunkowego do tego, jaki jest obserwowany w rejonach gdzie wpływ hałasu jest obniżony. Prace kufarowe planowane w zakresie przedsięwzięcia nie będą miały znaczącego wpływu na życie biologiczne środowiska wodnego. Ponadto należy podkreślić, że istniejące konstrukcje nabrzeży w rejonie planowanych prac kufarowych stanowią osłonę przed rozprzestrzenianiem się hałasu podwodnego, a zatem znacznie ograniczają oddziaływanie hałasu podwodnego.

Poszczególnym etapom realizacji przedsięwzięcia, w szczególności przebudowie nabrzeży i rozbiórkom towarzyszyć będą oddziaływania w postaci wibracji, czyli drgań mechanicznych na budynki i ludzi w nich przebywających. Oddziaływania wibracji podczas rozbiórek i budowy nawierzchni nabrzeży i sieci podziemnych nie będą miały istotnego znaczenia w zakresie drgań i będą nieszkodliwe dla konstrukcji budynków znajdujących się w sąsiedztwie.

Pogrążanie ścianek szczelnych i pali z użyciem kufarów (wibromłotów) powoduje zwykle w otaczającym podłożu gruntowym znacznie większe drgania, które w zależności od stopnia zagęszczenia piasków mogą przenosić się na okoliczne tereny. Prace kufarowe będą prowadzone w taki sposób, by nie naruszyć stateczności konstrukcji istniejących budynków i obiektów oraz nie narazić ich na uszkodzenia powstałe wskutek drgań, co zostało przez tut. organ wskazane w warunkach.

Oddziaływanie związane z wytwarzaniem odpadów

W wyniku prac budowlanych powstaną głównie odpady z grupy 17 tj. odpadów z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz odpady z grupy 15 tj. odpady opakowaniowe i odpady komunalne z grupy 20. Na etapie budowy nie przewiduje się powstawania odpadów niebezpiecznych w ilościach znaczących. Ziemia z wykopów zostanie wykorzystana do ponownego zasypania.

Materiały z rozbiórki będą posegregowane w miejscu ich demontażu i magazynowane selektywnie do czasu wywozu z rejonu rozbiórki. Powstające na etapie budowy odpady będą selektywnie magazynowane w wyznaczonych miejscach, utwardzonych, i prawidłowo oznakowanych. Odpady niebezpieczne będą magazynowane w osobnych, szczelnych pojemnikach pod zadaszeniem. Przewiduje się również selektywną zbiórkę odpadów

komunalnych, co najmniej w zakresie takich frakcji odpadów jak: tworzywa sztuczne, papier/tektura, szkło.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia można spodziewać się wytwarzania odpadów przez pracowników stoczni. Do odpadów tych zaliczać się będą przede wszystkim odpady komunalne (segregowane i zmieszane). Nabrzeże zostanie wyposażone w pojemniki przeznaczone do selektywnej zbiórki odpadów komunalnych. Ww. odpady będą odbierane, transportowane i utylizowane przez firmy posiadające stosowne zezwolenie na tego typu działalność. Mając na uwadze powyższe nie stwierdza się negatywnego wpływu wytwarzanych odpadów na środowisko, zarówno na etapie prac budowlanych jak i eksploatacji obiektu.

Oddziaływanie na krajobraz

Obszar realizacji oraz oddziaływania planowanego przedsięwzięcia jest silnie przekształcony antropogenicznie i od wielu lat pełni funkcje portowe. Krajobraz tego terenu ma charakter typowo przemysłowy, związany z funkcjonowaniem infrastruktury portowej, w tym nabrzeży, placów składowych, torów kolejowych, dróg wewnętrznych oraz obiektów technicznych i przeładunkowych.

Planowane działania będą realizowane w obrębie istniejącej, zagospodarowanej przestrzeni portowej, w której dominują elementy infrastruktury technicznej oraz urządzenia związane z obsługą transportu morskiego i przeładunkiem towarów. W związku z tym realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje istotnej zmiany charakteru krajobrazu ani nie wpłynie znacząco na jego odbiór, gdyż wpisuje się w istniejący, silnie przekształcony i przemysłowy charakter otoczenia.

Oddziaływanie na środowisko przyrodnicze

Oddziaływanie na obszary Natura 2000

Najbliżej położone Obszary Natura 2000 to:

- w bezpośrednim sąsiedztwie od strony północnej obszar Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005,
- w odległości ok. 1,3 km na południowy – wschód obszar Natura 2000 Twierdza Wisłoujście PLH220030,
- w odległości ok. 6,1 km na zachód Obszar Natura 2000 Bunkier w Oliwie PLH220055,
- w odległości ok. 8 km na południowy – wschód obszar Natura 2000 Ostoja w Ujściu Wisły PLH220044,
- w odległości ok. 8,4 km na zachód Obszar Natura 2000 Klify i Rafy Kamienne Orłowa PLH220105,
- w odległości ok. 8,5 km na południowy – wschód obszar Natura 2000 Ujście Wisły PLB220004,
- w odległości ok. 9,7 km na południe obszar Natura 2000 Zbiornik na Oruni PLH220106.

W opinii tutejszego Organu planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na ww. obszary Natura 2000. Z uwagi na usytuowanie przedsięwzięcia oraz jego charakter i zakres planowanej inwestycji nie spowoduje ona utraty powierzchni, ani fragmentacji siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt chronionych w granicach ww. obszarów Natura 2000. Lokalizacja przedsięwzięcia wyklucza również jego wpływ na warunki ekologiczne ostoi. Tym samym nie pogorszy stanu ochrony siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków chronionych w granicach ww. obszarów Natura 2000, nie zaburzy integralności poszczególnych obszarów Natura 2000, ani sieci Natura 2000 jako całości. Inwestycja nie będzie wpływała na realizację tymczasowych celów ochrony oraz celów działań ochronnych. Dlatego też nie jest konieczne przeprowadzenie oceny w trybie art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG.

Oddziaływanie na pozostałe formy ochrony przyrody

Najbliżej położone obszary objęte ochroną na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2026 r., poz. 13) znajdują się w odległości:

- ok. 5 km na zachód Trójmiejski Park Krajobrazowy,
- ok. 5,4 km na południe Użytek Ekologiczny „Prochownia pod Kasztanami”,
- ok. 5,5 km na południe Użytek Ekologiczny „Fort Nocek”,
- ok. 5,5 km na południe Użytek Ekologiczny „Luneta z Pasikonikiem”.

Z uwagi na położenie poza granicami obszarów objętych ochroną na podstawie przepisów ustawy o ochronie przyrody oraz przy uwzględnieniu charakteru i skali inwestycji stwierdzono, że przedsięwzięcie nie narusza przepisów w tym zakresie.

Oddziaływanie na korytarze ekologiczne

Przedmiotowe działki zlokalizowane są poza obszarami korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce. Najbliższy korytarz ekologiczny położony jest w odległości ok. 19 km na wschód od granic inwestycji – korytarz Dolina Dolnej Wisły GKPn-10A. Ze względu na charakter i skalę przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma podstaw przypuszczać, aby realizacja zamierzenia mogła wpłynąć na przerwanie ciągłości lub zaburzenie drożności ww. korytarza ekologicznego.

Oddziaływanie na florę

W miejscu realizacji inwestycji (płyta nabrzeża, infrastruktura drogowo-kolejowa) nie występuje szata roślinna.

Oddziaływanie na faunę

Realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie wiązała się z prowadzeniem prac budowlanych oraz instalacyjnych w obrębie istniejącej infrastruktury portowej i w bezpośrednim sąsiedztwie akwenu Basenu Władysława IV. Obszar ten od wielu lat podlega silnej presji antropogenicznej wynikającej z intensywnej działalności portowej, transportowej oraz przemysłowej. Podczas przeprowadzonych obserwacji terenowych nie stwierdzono obecności ptaków wodnych w obrębie Basenu Władysława IV. Akwen ten nie stanowi istotnego miejsca żerowania ani odpoczynku dla ptaków wodnych w okresie migracji ani zimowania. Z uwagi na silne przekształcenie środowiska oraz intensywną działalność portową jego znaczenie przyrodnicze dla tej grupy zwierząt jest ograniczone.

Nie stwierdzono również obecności lęgów ptaków wodnych w obrębie analizowanego akwenu ani w jego bezpośrednim sąsiedztwie. Potencjalnie możliwe jest natomiast występowanie pojedynczych osobników ptaków związanych z zabudową portową i miejską, takich jak kopcuszek czy inne gatunki synantropijne.

Najbliższe znaczące miejsca lęgowe ptaków wodnych zlokalizowane są na tzw. „Ptasiej Wyspie” w Porcie Północnym, oddalonej o około 5 km od miejsca planowanej inwestycji. Kolonia ta stanowi miejsce lęgowe dla wielu gatunków ptaków wodnych i nadwodnych. Ze względu na znaczną odległość od obszaru inwestycji oraz charakter planowanych prac nie przewiduje się negatywnego wpływu przedsięwzięcia na funkcjonowanie tej kolonii ani na inne miejsca lęgowe ptaków w regionie.

W rejonie planowanej inwestycji znajdują się obiekty o charakterze militarnym, które mogą stanowić miejsca zimowania nietoperzy. Najbliższe zimowisko zlokalizowane jest w Poternie Baterii Portowej, w odległości przekraczającej 100 m od miejsca prowadzenia prac budowlanych oraz około 120 m od planowanych prac kafarowych.

Zimowiska nietoperzy są szczególnie wrażliwe na zakłócenia w okresie zimowej hibernacji. Jednakże ze względu na zachowanie odpowiedniego dystansu pomiędzy miejscem realizacji inwestycji a zimowiskiem, a także na charakter planowanych prac, nie przewiduje się bezpośredniego negatywnego oddziaływania na populację tych ssaków.

W obrębie akwenu Basenu Władysława IV oraz w sąsiednich wodach sporadycznie mogą pojawiać się ssaki wodne, takie jak wydra oraz foka szara. Ich obecność ma charakter incydentalny i związana jest głównie z przemieszczaniem się pomiędzy różnymi obszarami żerowiskowymi. Gatunki te charakteryzują się dużą mobilnością i zdolnością do szybkiego przemieszczania się na znaczne odległości. W przypadku pojawienia się bodźców stresowych, takich jak hałas czy intensywny ruch jednostek pływających, zwierzęta te zazwyczaj opuszczają dany obszar i przenoszą się w spokojniejsze rejony. Z tego względu realizacja inwestycji nie powinna mieć istotnego wpływu na ich populację.

Na terenach portowych mogą również występować gatunki ssaków synantropijnych, takich jak lis czy szczur wędrowny. Gatunki te są silnie związane z działalnością człowieka i wykazują dużą zdolność adaptacji do zmieniających się warunków środowiskowych. Na podstawie dostępnych materiałów przyrodniczych stwierdzono, że w wodach Basenu Władysława IV oraz w przyległym odcinku Martwej Wisły występuje zróżnicowana ichtiofauna obejmująca zarówno gatunki typowo słodkowodne, jak i gatunki morskie oraz migrujące pomiędzy wodami morskimi i śródlądowymi. Wynika to z położenia akwenu w strefie przejściowej pomiędzy wodami Martwej Wisły a wodami Zatoki Gdańskiej.

Do gatunków najczęściej występujących w analizowanym akwenu należą przede wszystkim ryby słodkowodne charakterystyczne dla wód o niewielkim zasoleniu, takie jak płoć (*Rutilus rutilus*), wzdręga (*Scardinius erythrophthalmus*), okoń (*Perca fluviatilis*), sandacz (*Sander lucioperca*), leszcz (*Abramis brama*), krąp (*Blicca bjoerkna*), a także ciernik (*Gasterosteus aculeatus*) oraz cierniczek (*Pungitius pungitius*). Część z tych gatunków stanowi stały element lokalnej ichtiofauny i występuje w akwenu przez cały rok. W wodach basenu odnotowywane są również gatunki morskie okresowo penetrujące wody portowe, w tym m.in. śledź (*Clupea harengus*), szprot (*Sprattus sprattus*), makrela (*Scomber scombrus*), dorsz (*Gadus callarias*), a także ryby płaskie, takie jak stornia (*Platichthys flesus*), gładzica (*Pleuronectes platessa*) oraz skarp (*Scophthalmus maximus*). Gatunki te pojawiają się w analizowanym akwenu głównie w okresach migracji oraz w czasie sezonowych zmian rozmieszczenia stad. W rejonie inwestycji występują również gatunki wędrowne związane z systemem rzeczny Wisły, w szczególności łosoś (*Salmo salar*) oraz troć wędrowna (*Salmo trutta m. trutta*), które pojawiają się w akwenu głównie w okresie migracji tarłowych. Wśród gatunków objętych ochroną lub o szczególnym znaczeniu przyrodniczym stwierdzono ponadto m.in. różankę (*Rhodeus amarus*), iglicznię (*Syngnathus typhle*) oraz wężynek (*Nerophis ophidion*). Gatunki te występują jednak w niewielkiej liczbie osobników i zasiedlają głównie strefę przydenną oraz elementy infrastruktury porośnięte glonami.

W analizowanym akwenu obserwowany jest także wzrost liczebności gatunków obcych i inwazyjnych, w szczególności babki byczej (*Neogobius melanostomus*), która od lat 90. XX wieku stanowi stały element lokalnej ichtiofauny.

Realizacja przedsięwzięcia może powodować krótkotrwałe oddziaływania na ichtiofaunę związane przede wszystkim ze wzrostem mętności wody w trakcie prowadzenia prac w obrębie dna akwenu oraz z hałasem i drganiami generowanymi przez sprzęt budowlany. Oddziaływania te będą miały charakter lokalny i przejściowy. Większość gatunków ryb, zarówno pelagicznych, jak i związanych z tonią wodną, dzięki dużej mobilności będzie mogła oddalić się z rejonu prowadzonych prac.

Potencjalnie bardziej narażone na oddziaływania mogą być gatunki o niewielkiej mobilności, takie jak iglicznia i wężynek, które poruszają się stosunkowo wolno i związane są z przydennymi strukturami porośniętymi glonami. Ewentualne straty w ich populacjach będą jednak ograniczone ze względu na niewielki zasięg prowadzonych prac oraz stosunkowo małą liczebność tych gatunków w analizowanym odcinku akwenu. W związku z tym organ nałożył warunek aby prace związane z wbijaniem pali i ścianek szczelnych odpowiednio zaplanować i przeprowadzić w możliwie jak najkrótszym czasie. Każdorazowo przed rozpoczęciem palowania należy

zastosować procedurę „soft-start” polegającą na łagodnym rozruchu urządzeń budowlanych od zera do pełnej mocy, ze stopniowym wzrostem siły udaru lub wibracji.

Powstająca w trakcie prac mętница może również oddziaływać na ikrę niektórych gatunków ryb, w szczególności śledzia, jednak oddziaływanie to będzie miało charakter krótkotrwały i ograniczony przestrzennie. W celu ochrony ichtiofauny tut. organ zawarł w decyzji warunek aby prace związane z palowaniem oraz pogłębieniem dna prowadzić poza okresem tarła ryb i minogów tj. poza okresem od 01 marca do 30 czerwca oraz poza okresem lęgowym i wychowywania młodych ptaków, tj. poza okresem od 01 marca do 31 sierpnia.

Środowisko wodne w rejonie Portu Gdańsk charakteryzuje się występowaniem organizmów typowych zarówno dla wód słodkich, jak i morskich. Wynika to z położenia akwenu w strefie oddziaływania wód Martwej Wisły oraz wód Zatoki Gdańskiej. W konsekwencji obserwuje się przenikanie elementów słodkowodnych i morskich, co znajduje odzwierciedlenie w składzie gatunkowym planktonu i bentosu. Jednocześnie rejon portu jest obszarem silnie przekształconym antropogenicznie, co wpływa na strukturę i funkcjonowanie lokalnych zespołów biologicznych.

W skład fitoplanktonu występującego w wodach Zatoki Gdańskiej wchodzi ponad 200 gatunków glonów należących do czterech głównych grup: sinic (*Cyanophyta*), złotowiciowców (*Chryzophyta*), bruzdnic (*Pyrrophyta*) oraz zielenic (*Chlorophyta*). Fitoplankton charakteryzuje się wyraźną sezonowością występowania. W okresie wiosennym dominują okrzemki, natomiast w kolejnych miesiącach pojawiają się bruzdnice, zielenice oraz sinice. W okresie letnim skład fitoplanktonu jest najbardziej zróżnicowany, natomiast zimą biomasa planktonu roślinnego pozostaje stosunkowo niska. Skład gatunkowy fitoplanktonu w rejonie inwestycji nie odbiega od składu obserwowanego w innych częściach Zatoki Gdańskiej.

Zooplankton reprezentowany jest głównie przez gatunki euryhalinowe przystosowane do funkcjonowania w wodach o zmiennym zasoleniu. Do najczęściej występujących należą widłonogi z rodzaju *Acartia*, *Temora longicornis* oraz *Pseudocalanus minutus elongatus*. Ważnym elementem zooplanktonu są również wrotki, w szczególności z rodzaju *Keratella* oraz *Synchaeta*, a także wioślarki, które licznie pojawiają się w miesiącach letnich. W toni wodnej występują również larwy organizmów bentosowych, takich jak małże, ślimaki czy wieloszczety. Struktura zooplanktonu, podobnie jak w przypadku fitoplanktonu, podlega sezonowym zmianom, a jego skład gatunkowy jest zbliżony do obserwowanego w innych rejonach Zatoki Gdańskiej.

Makrofitobentos w rejonie portu rozwija się głównie na powierzchniach twardych, takich jak elementy infrastruktury portowej, w tym falochrony i nabrzeża. Na tych powierzchniach obserwuje się występowanie zielenic z rodzaju *Enteromorpha* oraz *Cladophora*, a także brunatnic z rodzaju *Ectocarpus*. Naturalne warunki dna w Zatoce Gdańskiej, które w wielu miejscach ma charakter piaszczysto-mulisty, nie sprzyjają rozwojowi rozbudowanych zespołów makrofitów, dlatego elementy infrastruktury portowej stanowią istotne miejsca kolonizacji organizmów roślinnych.

Zoobentos w rejonie Martwej Wisły oraz portowych kanałów wodnych reprezentowany jest przez kilkanaście taksonów makrofauny dennej. Do gatunków dominujących należą wieloszczet *Hediste diversicolor* oraz skąposzczety (*Oligochaeta*), które stanowią podstawowy element zespołów bentosowych dna miękkiego. Gatunkami często występującymi są również skorupiaki z rodzaju *Corophium* oraz larwy muchówek z rodziny *Chironomidae*. Wśród gatunków występujących rzadziej odnotowano m.in. *Macoma balthica*, *Hydrobia spp.*, *Marenzelleria neglecta*, *Mya arenaria* oraz *Dreissena polymorpha*. Gatunki te są typowe dla środowisk poddanych silnej presji antropogenicznej i charakteryzują się dużą tolerancją na zmienne warunki środowiskowe. Żaden ze stwierdzonych taksonów nie jest objęty ochroną gatunkową.

W wyniku realizacji przedsięwzięcia może dojść do lokalnego naruszenia osadów dennych oraz zwiększenia mętności wody, szczególnie podczas prowadzenia prac w obrębie dna akwenu. Oddziaływania te mogą powodować czasowe pogorszenie warunków bytowania organizmów planktonowych i bentosowych. W przypadku planktonu oddziaływania te będą miały charakter krótkotrwały i lokalny, gdyż organizmy planktonowe przemieszczają się w toni wodnej i nie są

trwale związane z jednym miejscem. W związku z tym tut. organ nałożył warunek aby do prac czerpalnych zastosować techniki pogłębiania maksymalnie ograniczające zmętnienie wody. Największą wrażliwością na oddziaływania inwestycyjne charakteryzuje się zoobentos, który związany jest bezpośrednio z podłożem. W trakcie prac budowlanych może dojść do częściowego lub całkowitego zniszczenia zespołów bentosowych w obrębie prowadzenia robót. Oddziaływanie to będzie jednak ograniczone przestrzennie do obszaru inwestycji.

Po zakończeniu prac nastąpi proces naturalnej rekolonizacji dna przez organizmy bentosowe. Ze względu na skład gatunkowy makrozoobentosu, obejmujący głównie gatunki oportunistyczne o dużej zdolności adaptacyjnej oraz gatunki posiadające w cyklu życiowym stadia planktonowe, proces odbudowy zespołów bentosowych będzie przebiegał stosunkowo szybko. Szacuje się, że całkowita odbudowa zespołów bentosowych może nastąpić w okresie około 2–3 lat od zakończenia prac.

Zespoły organizmów porastających powierzchnie twarde infrastruktury portowej mogą ulec zniszczeniu w trakcie realizacji inwestycji, jednak ich odbudowa nastąpi w stosunkowo krótkim czasie, szacowanym na około 6 miesięcy od zakończenia prac. Jednocześnie powstanie nowych powierzchni twardych może sprzyjać kolonizacji przez makroorganizmy bentosowe, zwiększając lokalnie dostępność siedlisk dla tych organizmów.

W celu ochrony flory i fauny Inwestor zaproponował również że, zastosowane zostaną następujące rozwiązania:

- W trakcie budowy rejon inwestycji zostanie zabezpieczony przed ewentualnym zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi (sorbenty, zapory pływające). Ponadto Wykonawca prac powinien dysponować sprzętem i środkami do neutralizacji ewentualnych zanieczyszczeń środowiska gruntowo-wodnego, np. sypkimi sorbentami hydrofobowymi, poduszkami i rękawami sorpcyjnymi, biopreparatami itp.
- Na etapie budowy należy wprowadzić odpowiednią organizację robót oraz zachować wszelkie środki ostrożności zapobiegające przedostaniu się zanieczyszczeń, zwłaszcza węglowodorów ropopochodnych, do środowiska wodnego.
- Odpady powstające w wyniku prowadzonych prac będą tymczasowo składowane w specjalnie oznakowanych szczelnych kontenerach z zadaszeniem, a następnie zostaną wywiezione na składowisko odpadów, powtórnie wykorzystane lub zagospodarowane w inny sposób, zgodny z obowiązującymi przepisami.
- Na terenie budowy zostaną zainstalowane przenośne sanitariaty, a ścieki socjalno-bytowe będą odprowadzane do szczelnych zbiorników i wywożone przez uprawnione podmioty.
- W trakcie budowy używane będą maszyny, urządzenia oraz pojazdy sprawne technicznie. Ewentualne naprawy sprzętu budowlanego nie będą wykonywane na terenie budowy.
- Prace budowlane emitujące wysoki poziom hałasu (np. prace związane z wykorzystaniem kofarów i dziobaków) będą prowadzone tylko w porze dziennej oraz poza niedzielami i świętami. Wyjątek mogą stanowić występujące sporadycznie sytuacje, gdy ze względów technologicznych lub bezpieczeństwa nie będzie możliwe przerwanie prac.
- Pograżanie pali i ścianek szczelnych (elementów konstrukcji nabrzeży) będzie prowadzone przez wykonawców posiadających odpowiednie do zakresu robót doświadczenie, pod nadzorem osób posiadających odpowiednie uprawnienia. Podczas ww. prac prowadzony będzie monitoring geodezyjny a także regularne kontrole stanu technicznego budowli i instalacji zlokalizowanych w sąsiedztwie prowadzonych robót oraz kontrole sposobu zagłębiania pali i ścianek szczelnych w zakresie wpływu na sąsiednie budowle i instalacje (m.in. pomiar drgań).

Oddziaływanie skumulowane

Prognozowane oddziaływanie na środowisko będzie związane wyłącznie z etapem budowy i będzie miało charakter krótkotrwały, lokalny, minimalny oraz odwracalny. Na etapie eksploatacji

nie przewiduje się zmian w funkcjonowaniu nabrzeży w stosunku do stanu istniejącego. Jednocześnie nie planuje się realizacji dwóch przedsięwzięć jednocześnie, jednak nawet w przypadku ich ewentualnej równoległej realizacji nie przewiduje się wystąpienia istotnych oddziaływań skumulowanych, zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji.

Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej

W związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia nie występuje ryzyko wystąpienia poważnej awarii ani katastrofy budowlanej lub naturalnej. Prace budowlane będą prowadzone z zachowaniem wszelkich obowiązujących norm i przepisów techniczno-budowlanych oraz zasad bezpieczeństwa i higieny pracy.

W rejonie inwestycji może jednak wystąpić zagrożenie związane z wyciekami paliwa lub smarów na skutek awarii sprzętu lub kolizji. Na etapie budowy nabrzeża dotyczy to ciężkich pojazdów budowlanych oraz pogłębiarek, natomiast na etapie eksploatacji – żurawi pracujących na nabrzeżu oraz pojazdów i statków obsługujących nabrzeże. Tego rodzaju kolizje lub awarie występują jednak rzadko. Ponadto ze względu na niewielką prędkość statków podczas manewrów oraz wymaganą przepisami portowymi asystę holowników, większość kolizji w porcie nie prowadzi do wycieków i ogranicza się do lokalnych uszkodzeń poszyc lub urządzeń. Akweny portów i red Gdańska są też objęte całodobowym nadzorem systemu VTS, co dodatkowo zwiększa bezpieczeństwo żeglugi.

Po analizie dokumentacji niniejszej sprawy oraz po uzyskaniu opinii organów współdziałających, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko.

Realizacja inwestycji na podstawie niniejszej decyzji, a także późniejsza eksploatacja obiektów powstałych w wyniku realizacji 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 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (*Dz.U. z 2025 r., poz. 418 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 2001 r. Prawo ochrony środowiska (*Dz. U. z 2025 r., poz. 647 ze zm.*) oraz gospodarki odpadami, określonej przepisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (*Dz. U. z 2023 r., poz. 1587 ze zm.*). Obowiązki takie, jako istniejące i wiążące z mocy prawa, nie podlegają powtórnemu nałożeniu i ujawnieniu w decyzji.

Za wydanie niniejszej decyzji uiszczono opłatę skarbową w wysokości 205 zł, zgodnie z ustawą o opłacie skarbowej z dnia 16 listopada 2006 r. (*Dz.U. z 2025 poz. 1154 ze zm.*).

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 przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.

W tym stanie należało orzec jak na wstępie.

Decyzja podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych.

P o u c z e n i e

Zgodnie z art. 127 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego, przysługuje stronie prawo odwołania od niniejszej decyzji do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, w terminie 14 dni od daty doręczenia decyzji.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Zgodnie z art.15 ustawy z dnia 11 sierpnia 2021 r. o gatunkach obcych (*t.j.Dz. U. z 2023 r. poz. 1589 ze zm.*) obecność inwazyjnych gatunków obcych, dalej IGO, podlega zgłoszeniu wójtowi, burmistrzowi albo prezydentowi miasta, właściwemu ze względu na miejsce stwierdzenia obecności tego IGO w środowisku.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie zastępuje zezwolenia wydanego w trybie art. 56 ustawy o ochronie przyrody. Na ewentualne zniszczenie siedlisk gatunków, okazów gatunków, gniazd gatunków ich płoszenie lub przenoszenie gatunków znajdujących się pod ochroną należy uzyskać zezwolenie w trybie art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (*Dz.U. z 2026 r., poz. 13*).

W przypadku odkładu urobku na obszarze morskim postępować zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 26 stycznia 2006 r. w sprawie trybu wydawania zezwoleń na usuwanie do morza urobku z pogłębiania dna oraz na zatapianie w morzu odpadów lub innych substancji (*Dz. U. z 2006 r. poz. 166*).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku
Anna Tchórzewska
/podpisano elektronicznie/

Otrzymują:

1. Inwestor przez pełnomocnika Pana Piotra Czapiewskiego, WUPROHYD Sp. z o. o. Biuro Projektów, ul. Kopernika 78, 81-456 Gdynia e - Doręczenie
2. Skarb Państwa poprzez Prezydenta Miasta Gdańska, ul. Nowe Ogrody 8/12, 80-803 Gdańsk
3. Urząd Morski w Gdyni, ul. Chrzanowskiego 10, 81-338 Gdyni
4. Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna, ul. Dyrekcyjna 2-4, 80-852 Gdańsk
5. Aa, Agnieszka Kubić, tel. 586-836-812

Do wiadomości:

1. Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Gdyni, ul. Kontenerowa 4, 81-155 Gdynia
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, ul. Jana z Kolna 11, 80-864 Gdańsk
3. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, ul. Chrzanowskiego 10, 81-338 Gdynia



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU

Załącznik Nr 1
do decyzji RDOŚ-Gd-WOO.420.88.2025.AKĆ.7

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. na terenie Portu Morskiego w Gdańsku, w rejonie Nabrzeża WOC I oraz Nabrzeża Połączeniowego. Inwestycja polega na rozbudowie istniejącej infrastruktury portowej poprzez przebudowę i wydłużenie konstrukcji nabrzeży, zmianę przebiegu ich linii cumowniczej, wykonanie robót czerpalnych oraz rozbudowę infrastruktury transportowej i technicznej towarzyszącej obsłudze portowej.

Głównym elementem przedsięwzięcia jest rozbudowa nabrzeży polegająca na zmianie ich dotychczasowej, częściowo łukowej geometrii na możliwie długie odcinki proste. W związku z tym projektowana linia nabrzeża będzie miejscami przesunięta w kierunku akwenu portowego („wyjście na wodę”) lub w kierunku lądu („wejście w ląd”). Celem tych działań jest poprawa funkcjonalności nabrzeży oraz zwiększenie ich możliwości eksploatacyjnych. Łączna długość projektowanej konstrukcji nabrzeża wyniesie około 655,8 m, z czego około 574,4 m stanowi będzie Nabrzeże WOC I, natomiast około 81,4 m Nabrzeże Połączeniowe. Projektowana konstrukcja umożliwi osiągnięcie głębokości technicznej w linii cumowniczej wynoszącej 12,0 m oraz głębokości dopuszczalnej 13,5 m.

Projektowane nabrzeże będzie wykonane w konstrukcji płytowo-żebrowej z płytą dolną, posadowionej na podwodnej palościance szczelnej oraz systemie pali nośnych – środkowych i tylnych. Rzędna korony oczepu nabrzeża wyniesie +2,05 m w układzie wysokościowym PL-EVRF2007-NH, co wynika z konieczności dostosowania wysokości konstrukcji do istniejącego zagospodarowania terenu oraz sąsiedniej infrastruktury portowej. Konstrukcja zostanie podzielona na 34 sekcje dylatacyjne o długości około 20–20,35 m.

W ramach inwestycji przewidziano również wykonanie nawierzchni płyty nabrzeża oraz nawierzchni placów za nabrzeżem o łącznej powierzchni około 1,5 ha. Dopuszczalne obciążenie robocze płyty nabrzeża wyniesie 50 kN/m², natomiast dla nawierzchni zlokalizowanej za płytą nabrzeża przewidziano obciążenie do 100 kN/m². Dodatkowo zaprojektowano wzmocniony odcinek nabrzeża o długości około 100 m przeznaczony do obsługi ładunków ponadgabarytowych typu „Project Cargo”, dla którego dopuszczalne obciążenie robocze płyty wyniesie 80 kN/m².

Projektowane nabrzeża zostaną wyposażone w niezbędne urządzenia i elementy infrastruktury portowej. Przewiduje się montaż torowiska poddźwigowego umożliwiającego pracę żurawi drobnicowych o udźwigu od 6 do 16 ton. Wzdłuż linii nabrzeża zostaną zainstalowane pachoy cumownicze o nośności 1000 kN rozmieszczone co około 20 m oraz dodatkowe pachoy sztormowe drugiej linii o nośności 2500 kN w rozstawie około 100 m. Nabrzeże zostanie także wyposażone w odbojnice punktowe z panelami stalowymi, drabinki wyjściowe rozmieszczone w odstępach nie większych niż 50 m, stojaki sprzętu ratunkowego oraz oznakowanie informujące o dopuszczalnym obciążeniu roboczym.

Integralną częścią przedsięwzięcia będzie rozbudowa infrastruktury transportowej w rejonie nabrzeży. Zakres prac obejmuje przebudowę i odtworzenie układu kolejowo-drogowego, w tym wykonanie bocznicy kolejowej o długości około 0,87 km z trzema torami. W związku ze zmianą przebiegu linii nabrzeża konieczna będzie częściowa rozbiórka istniejących torów, rozjazdów oraz fragmentów nawierzchni drogowych i placów składowych, a następnie ich odtworzenie w nowej lokalizacji. Przebudowa nawierzchni drogowych zapewni dalszą obsługę magazynów oraz placów przeładunkowych funkcjonujących w rejonie inwestycji.

W ramach przedsięwzięcia przewidziano również budowę i przebudowę infrastruktury technicznej. Wzdłuż projektowanej linii nabrzeża zostanie wykonana nowa sieć wodociągowa prowadzona po stronie lądowej, która zostanie połączona z istniejącymi przewodami wodociągowymi w układzie pierścieniowym. W konstrukcji oczepu nabrzeża przewidziano wykonanie punktów poboru wody dla statków wyposażonych w szybkozłącza i zawory odcinające. Zaplanowano również wykonanie punktu odbioru ścieków sanitarnych ze statków podłączonego do projektowanej sieci kanalizacji sanitarnej.

Istotnym elementem inwestycji będzie budowa nowego systemu odwodnienia nabrzeża. Wody opadowe zbierane będą poprzez system odwodnień liniowych, wpustów deszczowych oraz skrzynek odwodnieniowych dla torowisk i szyn poddźwigowych. W ramach inwestycji zaprojektowano około 2,7 km kanalizacji deszczowej funkcjonującej w trzech niezależnych systemach odwadniających. Każdy z nich zostanie wyposażony w urządzenia podczyszczające wody opadowe, w tym osadniki oraz separatory substancji ropopochodnych.

Przedsięwzięcie obejmuje również wykonanie robót czerpalnych w akwenu przyległym do projektowanych nabrzeży. Prace polegać będą na pogłębieniu dna do głębokości technicznej 12,0 m w pasie o szerokości około 30 m od projektowanej linii nabrzeża. Dalsza część dna zostanie ukształtowana w formie skarpy o nachyleniu 1:3 przechodzącej do istniejących głębokości. Powierzchnia prac czerpalnych wyniesie około 2 ha, natomiast kubatura urobku szacowana jest na około 85 200 m³.

Ze względu na konieczność utrzymania ciągłości funkcjonowania terminali portowych inwestycja będzie realizowana etapowo. W pierwszym etapie wykonany zostanie odcinek nabrzeża o długości około 196 m w rejonie magazynu Cargofruit, w drugim etapie odcinek o długości około 228 m w rejonie placu przeładunkowego Solid Port, natomiast w trzecim etapie odcinek o długości około 231 m w rejonie magazynów Północnoatlantyckiej Organizacji Producentów. Roboty czerpalne będą realizowane po wykonaniu konstrukcji nabrzeży na poszczególnych odcinkach.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku
Anna Tchórzewska
/podpisano elektronicznie/