



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU

Gdańsk, dnia 15 października 2020 r.

RDOŚ-Gd-WOO.420.36.2020.AJ.9

zpo

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 (tekst jedn. Dz. U. z 2020 r., poz. 283 ze zm.), dalej ustawa OOS,
- art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz. U. z 2020 r., poz. 256 ze zm.), dalej Kpa;
- § 3 ust. 2 pkt 1) w związku z § 2 ust. 1 pkt 34, oraz § 3 ust. 1 pkt 72, § 3 ust. 1 pkt 54 b) i § 3 ust. 1 pkt 81 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), po rozpatrzeniu wniosku Inwestora: Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., reprezentowanego przez pełnomocnika Pana Piotra Cieślaka, z dnia 08.06.2020 r., działając w oparciu o opinie:
 - Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni, znak SE.ZNS.80.4910.12.20 z dnia 06.07.2020 r. (wpływ 15.07.2020 r.);
 - Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, znak GD.RZŚ.435.263.2020.MBC.2 z dnia 20.07.2020 r. (wpływ 21.07.2020 r.);
 - Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, znak INZ.8103.42.2020.AD z dnia 22.07.2020 r. (wpływ 29.07.2020 r.);

o r z e k a m

- I. **stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa nawierzchni manewrowo - składowych przy Nabrzeżu Węgarskim w Porcie Gdynia”, realizowanego na terenie działek: 562, 559, 560, 558, 561, 565, 567, 569, 530, 563, 566, 593/2, 595, 620, 596, 597, 598, 599, 60, 601, 602, 605, 606, 612, 613, 603, 604, 607, 608, 614, obręb ewidencyjny 0026 Śródmieście, na terenie miasta Gdynia.;**
- II. **określić następujące warunki dotyczące realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia:**
 - a) roboty budowlane prowadzić z uwzględnieniem konieczności ochrony środowiska gruntowo - wodnego przed zanieczyszczeniem, w tym:
 - nie dopuszczać do zanieczyszczenia wykopów substancjami ropopochodnymi;
 - nie dopuszczać do rozlewów paliw podczas transportu, a zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi likwidować poprzez zdjęcie zanieczyszczonej warstwy ziemi i jej wywóz poza teren budowy, do utylizacji;
 - miejsca przeznaczone do magazynowania substancji podatnych na migrację wodną wyścielić materiałami izolacyjnymi;

- konserwację i naprawę maszyn pracujących na placu budowy, prowadzić na terenach specjalnie do tego przygotowanych – na uszczelnionym podłożu;
- b) zaplecze budowy zabezpieczyć przed przedostawaniem się do gleby substancji szkodliwych oraz wyposażyć w sorbenty do neutralizacji substancji ropopochodnych;
- c) przywożone i przewożone grunty, materiały budowlane zabezpieczyć przed pyleniem poprzez zapewnienie ich wilgotności, dla potrzeb transportowych wykorzystywać istniejącą sieć dróg publicznych;
- d) prace związane z wycinką drzew, pracami rozbiórkowymi i rozpoczęciem przebudowy nabrzeża prowadzić poza okresem lęgowym ptaków tj. poza okresem od 1 marca do 30 sierpnia. Dopuszcza się prowadzenie ich w ww. okresie pod nadzorem ornitologa, po stwierdzeniu braku gniazd i udokumentowaniu tego faktu poprzez adnotację w dokumentacji budowy;
- e) wszystkie drzewa i krzewy, znajdujące się w zasięgu oddziaływania inwestycji przeznaczone do adaptacji, zabezpieczyć na czas budowy przed mechanicznym uszkodzeniem, np. poprzez zastosowanie rur drenarskich/opon bądź mat słomianych do okrycia pnia i odeskowanie, którego wysokość w zależności od pokroju drzewa powinna wynosić 1,5-2 m; w przypadku występowania na drzewach plech chronionych gatunków porostów odeskowanie zastąpić siatkami okalającymi pień drzewa tak, aby nie uszkodzić stanowisk porostów. Obłamane gałęzie natychmiast przycinać i miejsca uszkodzone zabezpieczać środkami zapobiegającymi rozwojowi patogenów. Krzewy, które mają być zachowane wygrodzić, wykonać obudowę z desek do wysokości określonej indywidualnie dla każdego krzewu;

WARUNKI DYREKTORA PAŃSTWOWEGO GOSPODARSTWA WODNEGO WODY POLSKIE:

- a) wody opadowe z terenu planowanej inwestycji odprowadzać do istniejącej kanalizacji deszczowej;
- b) w czasie realizacji planowanego przedsięwzięcia używać sprzęt oraz maszyny i środki transportu w dobrym stanie technicznym, w celu niedopuszczenia do niekontrolowanych wycieków substancji ropopochodnych z maszyn i urządzeń;
- c) plac budowy wyposażyć w sorbenty do likwidacji rozlewisk substancji ropopochodnych;
- d) powstałe w trakcie robót budowlanych odpady zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi magazynować w miejscach zabezpieczonych przed przenikaniem substancji niebezpiecznych do gruntu;
- e) wszelkie naprawy pojazdów i maszyn, wymianę olejów napędowych, smarów oraz cieczy hydraulicznych związanych z funkcjonowaniem oraz tankowanie sprzętu przeprowadzać poza placem budowy, na terenie stałych baz wykonawcy lub w specjalistycznych punktach serwisowych, na szczelnym stanowisku, izolowanym od podłoża;
- f) podczas prac czerpanych i prac związanych z rozbudową nabrzeża od strony wody zabezpieczyć wody przed zanieczyszczeniem substancji ropopochodnych poprzez np. sorbenty, maty sorbujące lub pływające zapory przeciwolejowe.

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

UZASADNIENIE

W dniu 09.06.2020 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku wpłynął wniosek Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., reprezentowanego przez pełnomocnika Pana Piotra Cieślaka, z dnia 08.06.2020 r., o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia jw.

Do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej dołączono:

- 1) Kartę informacyjną przedsięwzięcia (3 egzemplarze + płyta CD);
- 2) Mapę 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, wraz z zapisem mapy w formie elektronicznej;

- 3) Wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenu objętego przedsięwzięciem;
- 4) Pełnomocnictwo dla p. Piotr Cieślaka udzielone przez Zarząd spółki Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A z siedzibą w Gdyni, z dnia 07.04.2020 r.;
- 5) Potwierdzenie dokonania opłaty za wydanie decyzji środowiskowej i pełnomocnictwo.

Przedsięwzięcie objęte ww. wnioskiem kwalifikowane jest zgodnie z *rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jedn. Dz. U. z 2019 r., poz. 1839)* jako:

- § 3 ust. 2 pkt 1): „*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 § 2 ust. 1 pkt 34 – „*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 i niespełniające kryteriów, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 1*”;
- § 3 ust. 1 pkt 54 lit.b: „*zabudowa przemysłowa, w tym zabudowa systemami fotowoltaicznymi, 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: „*sieci kanalizacyjne o całkowitej długości przedsięwzięcia nie mniejszej niż 1 km, z wyłączeniem: a) przebudowy tych sieci metodą bezwykopową, b) sieci kanalizacji deszczowej zlokalizowanych w pasie drogowym i obszarze kolejowym, c) przyłączy do budynków*”.

W związku z tym realizacja ww. przedsięwzięcia wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zgodnie z treścią art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy OOS, dla planowanych „przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko” jest wymagane uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Organem właściwym do prowadzenia postępowania w przedmiotowej sprawie na podstawie art. 75 ust. 7 ustawy OOS jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku.

O złożeniu wniosku i wszczęciu postępowania strony zostały powiadomione pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.36.2020.AJ.1. z dnia 16.06.2020 r. Informację o powyższym wniosku umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych Ekoportal (<http://www.ekoportal.pl>) pod numerem 496/2020, prowadzonym na podstawie art. 22 ww. ustawy OOS.

Zgodnie z art. 6 ustawy OOS 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, Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oraz Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni.

W dniu 16.06.2020 r. tut. organ, działając na podstawie art. 64 ustawy OOS, pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.36.2020.AJ.2. zwrócił się do Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni, Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oraz Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z prośbą o opinię w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia.

Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Gdyni w piśmie znak SE.ZNS.80.4910.12.20 z dnia 06.07.2020 r. (data wpływu 15.07.2020 r.), wyraził opinię że, cyt.: „*po zapoznaniu się z przedłożoną dokumentacją, stwierdza, iż nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko*”.

Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, w piśmie znak GD.RZŚ.435.263.2020.MBC.2 z dnia 20.07.2020 r. (wpływ 21.07.2020 r.), wyraził opinię że, cyt.: „*nie stwierdza potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia*”. Jednocześnie wskazał warunki i wymagania konieczne do uwzględnienia w decyzji środowiskowej. Warunki wskazane przez organ opiniujący, zostały zawarte w pkt II sentencji niniejszej decyzji.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, w piśmie znak INZ.8103.42.2020.AD z dnia 22.07.2020 r. (wpływ 29.07.2020 r.), wyraził opinię iż, cyt.: „*postanawiam zaopiniować przedsięwzięcie objęte wnioskiem jako nie wymagające przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko*”.

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 OOS:

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 łęgowe 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,

i zważył co następuje:

Inwestycja polega na budowie nowych nawierzchni placów manewrowo-składowych wraz z infrastrukturą oraz na rozbudowie Nabrzeża Węgierskiego wraz z pracami czerpalnymi w Basenie VI. Powierzchnia planowanej rozbudowy nabrzeża wraz z nawierzchniami placów manewrowo-składowych wynosi 5,5 ha, a powierzchnia prac czerpalnych 11,5 ha.

W zakres zadania inwestycyjnego wchodzi:

- rozbudowa Nabrzeża Węgierskiego na odcinku 710 m ($\pm 1\%$);
- roboty czerpalne w Basenie VI;
- wykonanie nowych nawierzchni manewrowo-składowych wraz z infrastrukturą kolejowo-drogową;
- budowa i przebudowa infrastruktury towarzyszącej tj. sieci i instalacje wod.-kan., elektroenergetyczne i teletechniczne oraz niezbędne rozbiórki;
- budowa punktu odbioru ścieków sanitarnych ze statków;
- budowa wnęk nabrzeżowych wyposażonych w rozdzielnice elektryczne do zasilania jednostek pływających lub innych odbiorców energii elektrycznej.

Planowana rozbudowa Nabrzeża Węgierskiego jest konieczna do osiągnięcia projektowanej głębokości technicznej 15,5 m przy nabrzeżu. W zakresie rozbudowy nabrzeża przewiduje się wykonanie prac rozbiórkowych istniejących konstrukcji oraz wykonanie nowej konstrukcji nabrzeża (od strony wody palościanka, od strony lądu kotwienie i nadbudowa). Nabrzeże zachowa swój dotychczasowy charakter nabrzeża uniwersalnego. W ramach pogłębienia Basenu VI przewiduje się wykonanie niezbędnych prac czerpalnych do głębokości 16 m wzdłuż rozbudowywanego Nabrzeża Węgierskiego w celu uzyskania projektowanej głębokości technicznej 15,5 m w pasie ok. 50 m od nowej linii nabrzeża oraz wykonanie robót czerpalnych w Basenie VI, w celu umożliwienia nawigacji statków cumujących przy nabrzeżu Węgierskim.

W ramach budowy nawierzchni manewrowo-składowych przewiduje się budowę infrastruktury kolejowej o długości 800 m ($\pm 5\%$), budowę układu drogowego o długości ok. 700 m ($\pm 5\%$) oraz budowę nowych nawierzchni placów manewrowo-składowych.

W zakresie inwestycji przewiduje się niezbędne rozbiórki w tym m.in. rozbiórkę jednego obiektu kubaturowego - istniejącego budynku warsztatowo-socjalnego (budynek z 1946 r. w złym stanie technicznym), zlokalizowanego w rejonie Nabrzeża Węgierskiego i Słowackiego przy ul. Rumuńskiej.

Charakterystyka stanu projektowanego:

Nabrzeże Węgierskie.

Koncepcja przewiduje minimalne (2÷3m) wyjście Nabrzeża Węgierskiego w kierunku Basenu VI oraz zrównanie linii cumowniczej na całej długości nabrzeża z nawiązaniem do nowo wybudowanej „ściętej” skrzyni narożnej Nabrzeża Słowackiego. Projektowana konstrukcja nabrzeża zapewni osiągnięcie głębokości technicznej 15,5 m na całej długości przebudowywanego nabrzeża. Konstrukcja nabrzeża uwzględnia uzyskanie zakładanej głębokości technicznej bez umocnienia dna. Przyjęto górną rzędną oczepu nabrzeża +2,50 m i zlikwidowano dolny poziom nabrzeża. Długość linii cumowniczej wynosi 710 metrów ($\pm 1\%$), założono trzy stanowiska statkowe (przeładunkowe). Przebudowę Nabrzeża Węgierskiego zaprojektowano na obciążenie użytkowe $3T/m^2$.

Idea przebudowy to wbicie od strony wody nośnej palościanki z wykorzystaniem rur stalowych, a od strony lądu pali kotwiących. Dodatkowo na słabszym odcinku (typ 2) zakłada się uformowanie od strony lądu dodatkowej płyty nośno-odbojowej na palach żelbetowych formowanych w gruncie. Całość nowej konstrukcji będzie połączona żebrami usztywniającymi, wiążącymi również istniejącą konstrukcję (po odpowiednich rozkuciach i rozbiórkach), w jednolitą maszyną część. W części przedniej projektuje się ciągły kanał instalacji elektroenergetycznych i teletechnicznych, a w części lądowej kanał instalacyjny. Nabrzeże nie będzie wyposażone w tory poddźwigowe.

Prace czepalne.

Szacunkowa ilość robót czepalnych: - kubatura robót $400\ 000\ m^3$, powierzchnia robót czepalnych wynosi $115\ 000\ m^2$.

Projektowane nawierzchnie drogowo-składowe.

Budowa placów składowych na zapleczu nabrzeża obejmuje obszar od ul. Rumuńskiej do istniejącego Nabrzeża Węgierskiego i zostanie powiązana z istniejącą nową nawierzchnią placu XXV. Całość zadania zostanie powiązana wysokościowo z nawierzchnią ul. Rumuńskiej oraz nawierzchnią placu XXV (nie wyklucza się częściowej rozbiórki placu ze względu na konieczność powiązania wysokościowego z układem torowym i nabrzeżem Węgierskim). Zakładane projektowane obciążenie użytkowe nawierzchni - $25\ T/m^2$, a na odcinku przeznaczonym do obsługi sztuk ciężkich typu offshore - $50\ T/m^2$.

Nawierzchnia placów zostanie wykonana z betonu o wysokiej wytrzymałości z dodatkiem zbrojenia rozporozszonego stalowego.

Nawierzchnia zostanie odwodniona poprzez nadane spadki do projektowanego odwodnienia liniowego włączonego do kanalizacji deszczowej i projektowanych wpustów kanalizacji deszczowej. Rozwiązanie chodnika poprzez wymalowanie na nawierzchni betonowej chodnika o szerokości 3 m. Wjazdy na place wyznaczone w dowolnych miejscach. Powierzchnia projektowanej przebudowy wraz z nawierzchniami placów manewrowo-składowych wyniesie ok. $55\ 000\ m^2$, długość układu drogowego 700 m ($\pm 5\%$).

Projektowane nawierzchnie kolejowe.

Zaprojektowano trzy tory ładunkowe zlokalizowane na nowej konstrukcji nabrzeża. Torom przypisano następujące funkcje: tory skrajne – ładunkowe, tor środkowy – komunikacyjno-ładunkowy.

Projektowana długość układu kolejowego wynosi 800 m ($\pm 5\%$). Zaprojektowano włączenie nowych torów torem nr 101 w istniejący tor kolejowy nr 413. Projektowane połączenie torów ładunkowych spowodowało powstanie dodatkowego przejazdu kolejowo – drogowego w ulicy Rumuńskiej pod kątem 21° . Konsekwencją powstania nowego przejazdu kolejowo drogowego jest przebudowa ul. Rumuńskiej wraz z otoczeniem na długości ok. 85 m. Przebudowa ta jest związana z zaprojektowaniem wpustów kanalizacji deszczowej w nowej lokalizacji oraz ze zmianą niwelety ulicy w celu nawiązania się do rzędnych projektowanego toru łącznikowego nr 101.

Projektowane sieci i instalacje.

Instalacje sanitarne.

Ze względu na zmianę charakteru przeznaczenia nabrzeża oraz zużycie techniczne całości sieci, a także planowane nowe nawierzchnie i nową linię oraz rzędną nabrzeża, istniejące sieci w całości zostaną zdemontowane.

Nabrzeże zostanie przebudowane w zakresie rzędnych, linii nabrzeża a także terenów do niego przylegających. Zmieniona zabudowa nabrzeża i nowa jego funkcja wymaga zaprojektowania nowych sieci sanitarnych: wody, kanalizacji sanitarnej, kanalizacji deszczowej. Na nabrzeżu nie przewiduje się montażu gazów technicznych oraz ciepłociągów.

Na nabrzeżu zostanie wybudowany wodociąg w układzie pierścieniowym, połączony z istniejącymi wodociągami biegnącymi od strony ronda oraz z sieciami zlokalizowanymi wzdłuż ul. Rumuńskiej. Sieć wodociągowa wyposażona będzie w hydranty p.poż. oraz zasilać będzie punkty poboru wody zlokalizowane w nabrzeżu, a także odtworzone zostaną podłączenia wody istniejących budynków. Sieć wody wykonana będzie z rur żeliwnych ciśnieniowych oraz z tworzyw sztucznych.

Na nabrzeżu wykonany będzie punkt odbioru ścieków sanitarnych ze statków wyposażony w studnię odbiorczą oraz studnię pomiarową. Przewiduje się wybudowanie części sieci tłocznej zakończonej studnią rozprężną oraz odcinka sieci grawitacyjnej z włączeniem do istniejącej portowej sieci kanalizacji sanitarnej. W ramach przebudowy nabrzeża odtworzone zostaną również zdemontowane zużyte przyłącza i odcinki sieci sanitarnej obsługującej istniejące budynki. Kanalizacja sanitarna wykonana będzie z rur z tworzyw sztucznych, z zastosowaniem studni żelbetowych. Dla nowej zabudowy nabrzeża wskazane zostaną nowe punkty odwadniające projektowaną nawierzchnię jak również projektowany układ torowy. Wykonana zostanie nowa sieć kanalizacji deszczowej wykonanej z tworzywa sztucznego ze studniami żelbetowymi. Odwodnienie nawierzchni odbywać się będzie poprzez odwodnienia liniowe z rusztami żeliwnymi oraz wpusty deszczowe, skrzynki torowe, skrzynki odwodnieniowe szynowe. Do sieci deszczowej podłączone zostaną rury spustowe z istniejących obiektów. Całość wód opadowych zostanie odprowadzona do istniejących wylotów deszczowych (ich lokalizacja zostanie skorygowana po uwzględnieniu projektowanej linii i konstrukcji nabrzeża). Wszystkie wyloty wyposażone są w zestawy podczyszczające wody opadowe przed wprowadzeniem do kanału portowego (osadniki, separatory substancji ropopochodnych). Planuje się zachowanie dotychczasowych zlewni wód opadowych.

Szacunkowe długości planowanych nowych sieci:

- wodociąg – 2000 mb ($\pm 5\%$)
- kanalizacja sanitarna – 300 mb ($\pm 10\%$).
- kanalizacja deszczowa – 2700 mb ($\pm 5\%$).

Szacunkowa ilość wód opadowych z terenu inwestycji wynosi $600 \text{ dm}^3/\text{s}$.

Instalacje elektroenergetyczne.

W ramach przebudowy części stoczniowej nabrzeża zakłada się całkowity demontaż istniejących złącz kablowych i rozdzielnic sieciowych, natomiast w części portowej zakłada się przebudowę rozdzielnic oświetleniowych i dostosowanie ich do nowego planu zagospodarowania terenu.

Projektowane urządzenia i sieci elektroenergetyczne:

- Stacja transformatorowa 15/0,4 kV - wyposażona m.in. w transformatory suche, niskostratne 15/0,4 kV, rozdzielnicę SN 15 kV; rozdzielnicę nN 0,4 kV, baterię kondensatorów do kompensacji mocy biernej, instalacje uziemiające i połączeń wyrównawczych. W przypadku decyzji Inwestora

dach stacji transformatorowej można będzie pokryć panelami fotowoltaicznymi, wyprodukowana energia elektryczna pokryje zapotrzebowanie potrzeb własnych stacji transformatorowej.

- Kanalizacja kablowa - dla rozprawdzenia linii kablowych SN 15 kV, nN 0,4 kV i sterowniczych zostanie wybudowana kanalizacja kablowa wraz ze studniami kablowymi.
- Oświetlenie placów składowych i manewrowych - budowa masztów oświetleniowych wysokich wraz z projektorami ze źródłem światła metalohalogenkowego o mocy od 1000 W do 2000 W lub ze źródłem światła typu LED o mocach wynikających z kalkulacji fotometrycznej. Oświetlenie ciągów komunikacyjnych - budowa nowych typowych słupów oświetleniowych wraz z nowymi oprawami oświetleniowymi ulicznymi typu LED o mocy wynikającej z kalkulacji fotometrycznej.
- Wnęki nabrzeżowe, jako punkty poboru energii elektrycznej – wzdłuż Nabrzeża Węgierskiego zostaną wnęki nabrzeżowe wyposażone w rozdzielnice elektryczne do zasilania jednostek pływających lub innych odbiorców energii elektrycznej.
- Rozdzielnice zewnętrzne wolnostojące – na terenie inwestycji zlokalizowane zostaną rozdzielnice elektryczne zewnętrzne służące do zasilania potrzeb remontowych placów składowych i manewrowych oraz do zasilania potrzeb własnych żurawi samojezdnych w czasie postoju.

Instalacje teletechniczne.

Na terenie inwestycji zaprojektowano sieć telekomunikacyjną i system monitoringu wizyjnego CCTV. Kamery monitoringu wizyjnego będą zamontowane na masztach oświetleniowych lub dedykowanych kamerowych, planowane są 3 kamery obrotowe i minimum 5 kamer stacjonarnych. Przy wjeździe zostanie zaprojektowany dodatkowy punkt z kamerą i oprogramowaniem umożliwiającymi odczyt tablic rejestracyjnych. Kamery będą podłączone do centrum monitoringu „Nowe oczy Portu”. Łącznie planowana jest budowa nowych relacji kablowych w istniejącej i projektowanej kanalizacji kablowej o długości sumarycznej kabli 3 km ($\pm 5\%$).

Na etapie budowy przewiduje się zużycie paliwa spalanego w silnikach maszyn, urządzeń i środkach transportu (lądowych i wodnych). Ponadto na etapie budowy przewiduje się zużycie energii elektrycznej i wody. Poniżej przedstawiono szacunkowe dane dotyczące zużycia:

- energia elektryczna - 3,5 MWh/m-c (42 MWh/rok),
- woda - 10 m³/dobę.

Szacunkowe zużycie materiałów na etapie budowy :

- budowa nabrzeża (roboty żelbetowe) - beton - ok. 13675 m³,
- roboty kafarowe i wiertnicze – stal profilowa - ok. 5700 Mg,
- pale żelbetowe CFA (600 mm l=20 m) formowane w gruncie (wiercone) - 400 szt.,
- kotwy mikropalowe (l=26 m) – 276 szt.,
- budowa nawierzchni – „nowy” konstrukcyjny beton – 11000 m³,

Podbudowa zostanie wykonana z betonu z rozbiórek, beton ten zostanie przekruszony i będzie wykorzystany do zagęszczenia podbudowy po nową nawierzchnię.

Na etapie użytkowania nabrzeża przewiduje się zużycie energii elektrycznej i wody. Poniżej przedstawiono szacunkowe dane dotyczące zużycia:

- energia elektryczna – 130 MWh/m-c (1560 MWh/rok),
- woda – 100 m³/dobę.

Rozważane były następujące warianty przedsięwzięcia:

Warianty 01, 02, 03 – dotyczące lokalizacji projektowanych torów ładunkowych wzdłuż Nabrzeża Węgierskiego w obszarze pomiędzy krawędzią nabrzeża i ulicą Rumuńską - dla wyznaczenia ich optymalnego przebiegu. Po analizie wielokryterialnej i akceptacji Inwestora do dalszej analizy przyjęto najkorzystniejszy wariant – wariant „tory kolejowe na konstrukcji nabrzeża – wariant 01. W wariantcie tym zaprojektowano trzy tory ładunkowe na konstrukcji nabrzeża pomiędzy wstępnie projektowanymi szynami poddźwigowymi. Przedstawione rozwiązanie jest typowym rozwiązaniem stosowanym

w portach w Gdyni, Gdańsku, Szczecinie, Świnoujściu i na Świecie. Tory zaprojektowano w rozstawie 4,5 m. Odległość skrajnego toru od krawędzi nabrzeża 4,5 m. Tory zakończono kozłami oporowymi samohamującymi.

Torom przypisano następujące funkcje:

- tory skrajne – ładunkowe
- tor środkowy – komunikacyjno - ładunkowy

Dla wybranego wariantu lokalizacyjnego 01 przeanalizowano 3 warianty włączenia projektowanych torów do istniejącego układu torów.

Wariant 1 - wybrany do realizacji. W tym wariantcie zaprojektowano włączenie projektowanych torów ładunkowych torem nr 101 w istniejący tor kolejowy nr 413. Projektowane połączenie torów ładunkowych z rozjazdem nr 1 spowodowało powstanie dodatkowego przejazdu kolejowo – drogowego w ulicy Rumuńskiej pod kątem 21°. Konsekwencją powstania nowego przejazdu kolejowo drogowego jest również przebudowa ul. Rumuńskiej wraz z otoczeniem na długości ok. 85 m. Przebudowa ta jest związana z zaprojektowaniem wpustów kanalizacji deszczowej w nowej lokalizacji oraz ze zmianą niwelety ulicy w celu nawiązania się do rzędnych projektowanego toru łącznikowego nr 101.

Wariant 2. Podobnie jak w poprzednim wariantcie zaprojektowano włączenie projektowanych torów ładunkowych torem nr 101 w istniejący tor kolejowy nr 413 z rozjazdem skupionym nr 1/2 typu 49E1 na podsypce tłuczniowej przed istniejącym przejazdem kolejowo – drogowym.

Takie rozwiązanie wymusiło korektę istniejącego toru nr 412 na długości ok. 45 m oraz skróciło długość użyteczną torów nr 411 i 412 o około 10 m. Projektowane połączenie torów ładunkowych z rozjazdem nr 1 spowodowało powstanie dodatkowego przejazdu kolejowo – drogowego w ulicy Rumuńskiej pod kątem 19°. Konsekwencją powstania nowego przejazdu kolejowo drogowego jest również przebudowa ul. Rumuńskiej wraz z otoczeniem na długości ok. 85 m.

Wariant 3. Włączenie projektowanych torów ładunkowych torem nr 101 w istniejący tor kolejowy nr 413 zaprojektowano rozjazdem zwyczajnym nr 1 typu 49E1 – 1 : 7,5 – R = 190 – odm I na podsypce tłuczniowej na wysokości istniejącego magazynu.

Konsekwencją zaprojektowania rozjazdu nr 1 na tej wysokości jest:

- przebudowa istniejącego toru nr 413 na płycie żelbetowej w ulicy Rumuńskiej na długości min. 30 m,
- przebudowa toru nr 413 na podsypce tłuczniowej połączona z jego lokalizacją na długości min. 25 m,
- przebudowa istniejącego przejazdu kolejowo – drogowego przed istniejącym rozjazdem na długości 11 m,
- brak konieczności likwidacji rozjazdu nr 850 i przebudowy istniejącego toru nr 412,

Projektowane połączenie torów ładunkowych z rozjazdem nr 1 spowodowało powstanie dodatkowego przejazdu kolejowo – drogowego w ulicy Rumuńskiej pod kątem 16,5° najdłuższego z opisanych wariantów oraz podwojenie torów w już istniejącym przejeździe przed istniejącym rozjazdem nr 850. Konsekwencją powstania nowego przejazdu kolejowo-drogowego jest również przebudowa ul. Rumuńskiej wraz z otoczeniem na długości ok. 160 m.

Za wyborem wariantu 1, przemawia mniejszy zakres niezbędnych zmian w istniejącej infrastrukturze kolejowej i drogowej, pozytywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz niższe w porównaniu do pozostałych wariantów koszty rozbudowy układu kolejowego i drogowego. Za wyborem wariantu 01 lokalizacji torów ładunkowych przemawia natomiast możliwość jednoczesnej obsługi układu kolejowego przez więcej niż jednego użytkownika, możliwość podstawienia całego składu na maksymalnie krótkim odcinku toru, brak konieczności dzielenia składów z uwagi na drogi technologiczne oraz możliwość podstawienia najdłuższego składu. Wybór tego wariantu został zaakceptowany przez Inwestora, który jednocześnie zrezygnował z udźwignienia nabrzeża.

Przedsięwzięcie planowane jest w rejonie Nabrzeża Węgierskiego i Basenu VI w Porcie Gdynia. Port Gdynia znajduje się w północno - wschodniej części miasta Gdynia. Działki

przeznaczone pod inwestycję: 562, 559, 560, 558, 561, 565, 567, 569, 530, 563, 566, 593/2, 595, 620, 596, 597, 598, 599, 60, 601, 602, 605, 606, 612, 613, 603, 604, 607, 608, 614, obręb ewidencyjny 0026 Śródmieście, na terenie miasta Gdynia.

Na obszarze lądowym na większości terenu planowanego przedsięwzięcia w rejonie Nabrzeża Węgierskiego obowiązuje „Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego rejonu dawnej Stoczni Gdynia” (nr 2302) zatwierdzony uchwałą nr XXV/523/12 Rady Miasta Gdyni z dnia 28 listopada 2012 r. (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego 2012 r., poz. 4452). Rejon lokalizacji inwestycji znajduje się na terenie oznaczonym symbolem 04 PM,P,U o przeznaczeniu: PM – tereny urządzeń portu morskiego, P – tereny obiektów produkcyjnych, składów i magazynów, U – zabudowa usługowa.

Na pozostałym obszarze w pobliżu Nabrzeża Słowackiego brak jest miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Najbliższe obszary z zabudową mieszkaniowo-usługową znajdują się w odległości 0,7 - 0,8 km. Od strony północnej w odległości ok. 0,7 km przebiega ulica Śmidowicza, wzdłuż której zlokalizowana jest zabudowa mieszkaniowa. Od strony południowej w odległości ok. 0,8 km przebiega ulica Morska, wzdłuż której zlokalizowana jest zabudowa mieszkaniowo - usługowa.

Przedmiotowa inwestycja położona jest poza obszarami europejskiej sieci Natura 2000 najbliższym obszarem jest:

- ok. 1,97 km na północ od granicy przedsięwzięcia Zatoka Pucka PLB220005,
- ok. 4,15 km na północ Klify i Rąfy Kamienne Orłowa PLH220105,
- ok. 4,7 km na północny wschód od granicy przedsięwzięcia Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032,

Inne najbliższe położone obszary objęte ochroną na podstawie przepisów *ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody* (Dz. U. z 2020 r., poz. 55 ze zm.) to zlokalizowany ok. 1,14 km na południowy zachód Trójmiejski Park Krajobrazowy oraz zlokalizowany ok. 4,15 km na południowy wschód rezerwat „Kępa Redłowska”.

W opinii tego organu planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na ww. obszary Natura 2000. Z uwagi na odległość od obszarów Natura 2000 oraz charakter i zakres planowanej inwestycji nie spowoduje ona utraty powierzchni, ani fragmentacji siedlisk gatunków chronionych w granicach ww. obszarów Natura 2000. Lokalizacja przedsięwzięcia wyklucza również jego wpływ na warunki ekologiczne ostoi. Tym samym nie pogorszy stanu ochrony siedlisk gatunków chronionych w granicach ww. obszarów Natura 2000, nie zaburzy integralności poszczególnych obszarów Natura 2000, ani sieci Natura 2000 jako całości. Tym samym nie ma konieczności przeprowadzenia oceny w trybie art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG.

W rejonie inwestycji zinwentaryzowano 46 jednostek roślinnych. Wśród głównych gatunków drzew oraz krzewów należy wskazać: jarząbby szwedzkie, jodły kalifornijskie, żywotniki zachodnie, topole, klony zwyczajne, brzozę, wierzbę iwę, głóg, krzewy pięciornika, kosodrzewinę, różę, żywotnik w odmianach, cis, cyprysik, rokitnik oraz trawy ozdobne. Kondycja jednostek roślinnych została określona w większości jako średnia – spowodowane jest to brakiem regularnych zabiegów pielęgnacyjnych. Lokalizacja klonów oraz czarnego bzu jest przypadkowa – prawdopodobnie są to samosiewy. Ze względu na kolizję z planowaną inwestycją do przewiduje się wycinkę 7-13 drzew.

Do oceny wpływu przedsięwzięcia na ptaki wodne, wykorzystano dane z sezonu 2018/2019 udostępnione przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA.

W ramach inwentaryzacji ptaki liczone raz w miesiącu od września 2018 do sierpnia 2019, na obszarze całego portu, w jego granicach wyznaczonych falochronami osłonowymi. Jako osobny odcinek, który jest tu omawiany, liczone ptaki przebywające w basenach V i VI, przylegającym do nich głównym

akwenie portowym oraz na budynkach i nabrzeżach między nimi. W trakcie tych liczeń nie uwzględniano ptaków gniazdujących na obszarze Nabrzeża Węgierskiego, dlatego w dniu 19.04.2020 została wykonana kontrola terenowa, której celem była ocena obszaru, jako siedliska lęgowego ptaków (nie tylko wodnych).

W ramach omawianych akwenów portowych wszystkie obserwacje ptaków wodnych uznano za nielegowe (ponieważ nie obserwowano toków czy rodzin z pisklętami). Najwięcej ptaków wodnych stwierdzanych było zimą, od grudnia do marca. Zima 2018/2019 była łagodna, bez zlodzenia, stąd na terenie całego portu przebywało jednorazowo nawet ok. 17 tys. ptaków wodnych. Najliczniejsze były mewy: srebrzysta, siwa i śmieszka oraz krzyżówki i kormorany. Zdecydowana większość tych ptaków wykorzystuje akweny portowe do odpoczynku, żerując na łódzie w nocy (jak krzyżówki) lub w dzień (jak mewy). Duża część z obserwowanych mew żeruje w samym porcie na wysypanych przy przeładunku odpadkach organicznych (jak śruta sojowa), nie ma to jednak miejsca na Nabrzeżu Węgierskim. Nieliczne kormorany polują na ryby w porcie, niemniej zdecydowana większość z obserwowanych kormoranów odpoczywała na falochronach i nabrzeżach, podczas gdy ich żerowiska znajdowały się na Zatoce Gdańskiej.

Na terenie Nabrzeża Węgierskiego i Basenów V i VI przebywało kilka procent wszystkich ptaków w porcie.

Zgodnie z informacjami zawartymi w KIP, cyt.: „*prace w Basenie VI i Nabrzeżu Węgierskim nie wpłyną negatywnie na nielegowe ptaki wodne stwierdzane w Porcie w Gdyni. Zdecydowana większość z tych ptaków w porcie tylko odpoczywa, do tego najchętniej wybiera inne obszary portu. Najliczniejsze w rejonie planowanej inwestycji krzyżówki przeniosą się bez szkody w spokojniejsze miejsca*”.

Oceniając wpływ inwestycji na ptaki lęgowe należało skupić się na siedlisku, gdyż od jego charakteru zależy jakie ptaki mogą gniazdować i jakie konsekwencje dla nich mogą pojawić się w trakcie prac.

Na omawianym obszarze stwierdzono 15.04.2019 samca nurogęsi, para tych ptaków była również obecna podczas kontroli 19.04.2020. Jest bardzo prawdopodobne, że są to ptaki lęgowe, korzystające z załomów lub rozpadlin imitujących dziuple czy wykroty, naturalne miejsca gniazdowania tego gatunku. Duża część lęgów tych kaczek jest niszczona na etapie wysiadki lub zaraz po wykluciu się piskląt, stąd być może brak obserwacji rodzin w 2019 r. Trudno jest wyrokować gdzie konkretnie ta para się gnieździ, czy jest to rokrocznie to samo miejsce i czy planowane prace mogą zniszczyć lęg. W związku z powyższym, tut. organ nałożył na Inwestora warunek rozpoczęcia prac rozbiórkowych i prac budowlanych poza okresem lęgowym, tj. poza okresem od 1 marca do 30 sierpnia.

Mewa srebrzysta licznie gniazduje na obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka (jest tam przedmiotem ochrony) i w samym porcie w Gdyni.

Na samym Nabrzeżu Węgierskim w trakcie kontroli 19.04.2020 nie było żadnych tokujących czy znoszących materiał na gniazdo par tych ptaków, co pozwala wykluczyć ich gniazdowanie w tym roku na terenie inwestycji. Mewy srebrzyste gniazdujące na budynkach są przyzwyczajone do prac stoczniowych czy portowych i przebudowa nabrzeży czy dróg nie będzie miała żadnego wpływu na ich sukces lęgowy, niezależnie od momentu rozpoczynania prac i wyboru miejsca gnieźdzenia się.

W przypadku ptaków innych niż wodne, w trakcie kontroli 19.04.2020 na Nabrzeżu Węgierskim stwierdzono obecność dorosłej pliszki siwej (na placach w północno-wschodniej części nabrzeża), która może być tam lęgowa. W tym przypadku obostrzenia jak dla nurogęsi powinny zapobiec przypadkowemu zniszczeniu gniazda z jajami lub pisklętami. Drugim stwierdzonym gatunkiem był gołąb miejski. W sumie kilkadziesiąt tych ptaków żerowało po stronie Basenu V i w rejonie ul. Rumuńskiej. Gołębie gnieźdzą się w budynkach przez cały rok i należy przed wyburzaniem dokonać oceny stanu lęgów.

Kontrolując teren w drugiej połowie kwietnia wykluczono gniazdowanie na terenie planowanej budowy szeregu potencjalnych, pospolitych gatunków, w tym grzywacza, wrony siwej, sroki (na jednym z żywotników jest niezajęte, stare gniazdo), wróbla i kopciuszka. Mimo obecności potencjalnych miejsc gniazdowych, trudno uznać obszar Nabrzeża Węgierskiego za siedlisko spełniające warunki do zajęcia przez któryś z tego typu bardziej wymagających gatunków ptaków. Część z wymienionych

gatunków (m.in. sroka, wróbel, kopciuszek) była stwierdzona podczas kontroli 19.04.2020 w sąsiedztwie planowanej inwestycji (okolice ronda Czechosłowacka) i może być widywana w trakcie żerowania na Nabrzeżu Węgierskim, ale w tym przypadku prace nie będą miały negatywnego wpływu na lęgi.

W trakcie prac terenowych stwierdzono 27 gatunków ryb. W układach portowych charakterystyczne jest występowanie gatunków typowo słonolubnych oraz takich, które znoszą stosunkowo duże wahania zasolenia. Do tych pierwszych należy m.in. dorsz, śledź, szprot, belona, tobiasz, dobijak, wężyk i iglicznia.

Teren portu nie stanowi ważnego miejsca występowania ichtiofauny zarówno w makroskali (Zatoka Gdańska), jak również i lokalnej. Wynika to ze znikomej wielkości rozpatrywanego obszaru w porównaniu do obszarów przyległych. Dla żadnych z wymienionych gatunków teren portu nie stanowi ważnego miejsca rozrodczego. Niektóre zaś z tych gatunków stanowią nawet element w naszych wodach niepożądany (babka bycza, ciernikowate). Nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na populacje ryb zamieszkujących przyległy basen portowy.

W trakcie oględzin terenu nie stwierdzono żadnych płazów i gadów. Teren przeznaczony pod inwestycję nie posiada dogodnych dla tych zwierząt siedlisk.

W trakcie prac inwentaryzacyjnych stwierdzono 1 gatunek ssaka. Był nim polnik zwyczajny.

W rejonie Zatoki Puckiej występują dwa gatunki ssaków morskich, jest to morświn (*Phocoena phocoena*) i foka szara (*Halichoerus grypus*). W pobliżu rejonu inwestycji nie zanotowano występowania ssaków morskich. W rejonach portowych obecność ssaków morskich bywa wyłącznie przypadkowa.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest na obszarze dorzecza Wisły, dla którego opracowano Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przyjęty rozporządzeniem Rady Ministrów w dniu 18 października 2016 r. Znajduje się ono na obszarze następujących jednolitych części wód podziemnych o kodzie PLGW200013 – JCWPd charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz chemicznym. JCWPd nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWPd to utrzymanie dobrego stanu ilościowego oraz chemicznego.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się również w obszarze bezpośredniej zlewni morza, której wody odprowadzane są do JCWP przejściowej „Zatoka Pucka Zewnętrzna” o kodzie TWIIIWB3 i pow. 285,93 m². Stan wód JCWP TWIIIWB3 Zatoki Puckiej Zewnętrznej oceniono w aPGW jako umiarkowany stan ekologiczny oraz dobry stan chemiczny. Generalnie stan ogólny oceniono jako zły, dodatkowo uznano je za zagrożone nieosiągnięciem celów środowiskowych.

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarze stref ochronnych ujęć wód ani na obszarze ochronnym zbiorników wód śródlądowych. Nie jest też zlokalizowane na obszarze bezpośredniego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 Ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (tekst jedn. Dz. U. z 2020, poz. 310 ze zm.).

W zakresie planowanego przedsięwzięcia planowane są prace czerpalne w Basenie VI na powierzchni 0,115 km², stanowiące 3,5% wszystkich planowanych prac czerpalnych w związku z inwestycjami w Porcie Gdynia. Prace czerpalne nie spowodują hydromorfologicznych oddziaływań, które zmieniłyby funkcjonowanie ekosystemów JCWP – „Zatoka Pucka Zewnętrzna”. Podczas prowadzenia prac czerpalnych okresowo zwiększy się ilość zawiesiny w wodzie, powodująca wzrost mętności i spadek przezroczystości, a także nastąpi pogorszenie się warunków tlenowych w rejonie prowadzonych prac. Mogą także występować lokalne zmiany w jakości środowiska wód oraz niewielki wzrost stężenia substancji szkodliwych uwalnianych z osadów dennych. Niemniej jednak prace te

będą miały zasięg lokalny i krótkookresowy, w związku z tym zmiany jakości wód nie będą miały wpływu na warunki środowiskowe w dłuższym okresie czasu.

Zakres planowanego przedsięwzięcia, projektowane technologie wykonawcze oraz zastosowane materiały nie stanowią zagrożenia dla stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych, a tym samym dla realizacji celów środowiskowych określonych dla jednolitej części wód podziemnych PLGW200013 — w granicach, której znajduje się obszar lądowy portu. Przedmiotowa inwestycja nie generuje oddziaływań, które zmieniłyby funkcjonowanie ekosystemów wodnych JCWP Zatoka Pucka Zewnętrzna, a co za tym idzie zagrażało to osiągnięciu dobrego stanu ekologicznego i chemicznego Zatoki Puckiej Zewnętrznej stanowiącego cele środowiskowe tej JCWP. W związku z powyższym planowane przedsięwzięcie nie spowoduje pogorszenia stanu ekologicznego, chemicznego i ilościowego ww. jednolitej części wód powierzchniowych i podziemnych zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji inwestycji.

Uwzględniając charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych, określonych dla nich w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły”, przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz.U. z 2016 poz. 1911 i 1958).

Uciążliwe oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko wystąpi na etapie jego realizacji, będzie miało charakter krótkotrwały, lokalny i ustąpi po zakończeniu prac budowlanych.

Na etapie budowy źródłami emisji będą:

- spalanie paliwa w silnikach pogłębiarek podczas prac czerpalnych,
- spalanie paliwa w silnikach środków transportu i maszyn budowlanych.

Praca silników pogłębiarek jest najistotniejszym źródłem emisji niezorganizowanej na etapie budowy. Emisja niezorganizowana zanieczyszczeń spowodowana ruchem środków transportu i pracą sprzętu budowlanego będzie minimalna - prognozowane stężenia wszystkich zanieczyszczeń będą poniżej 10% dopuszczalnych poziomów i wartości odniesienia. Emisja ta będzie miała charakter niezorganizowany i krótkotrwały, o zasięgu ograniczonym do rejonu prac budowlanych.

Substancjami emitowanymi do powietrza na etapie budowy będą głównie produkty spalania paliw w silnikach spalinowych pogłębiarek. Zanieczyszczenia powstające podczas prac czerpalnych to tlenki azotu, tlenek węgla, dwutlenek siarki, węglowodory i pył zawieszony. Ponadto powstaje również dwutlenek węgla - gaz cieplarniany, dla którego nie zostały ustalone dopuszczalne poziomy lub wartości odniesienia.

Rejon przedsięwzięcia i jego otoczenie znajdują się w strefie przemysłowo-usługowo-składowej, w pobliżu nie ma zabudowy mieszkaniowej, ani innych terenów chronionych. Najbliższe obszary podlegające ochronie przed hałasem znajdują się w odległości ok. 700 - 800 m na północ i południe od przedsięwzięcia.

Na etapie budowy poszczególne etapy realizacji inwestycji charakteryzować się będą wykorzystaniem specyficznych urządzeń emitujących hałas. Urządzenia te będą pracować w różnych okresach w różnych miejscach. Rozbudowa nabrzeża i przebudowa nawierzchni oraz pogłębienie Basenu VI mogą być wykonywane w różny sposób, przy jednoczesnym wykorzystaniu mniejszej lub większej ilości maszyn budowlanych i jednostek pływających.

Do szacunkowego określenia poziomów hałasu, jako najgorszy scenariusz przyjęto jednoczesne prowadzenie prac rozbiórkowych, kafarowych i konstrukcyjnych. Przyjęto, że do prowadzenia ww. prac wykorzystywane będą jednocześnie: 2 kafary o równoważnym poziomie mocy akustycznej 115 dB każdy, 3 urządzenia kruszące o mocy akustycznej 110 dB każdy oraz 3 inne duże maszyny budowlane o mocy akustycznej 105 dB każda. Maszyny te będą pracować jednocześnie i będą rozproszone w sposób przypadkowy na terenie inwestycji. Przeprowadzone symulacja wykazała, że

w rejonie inwestycji, w bezpośredniej bliskości pracujących maszyn, prognozowane są równoważne poziomy dźwięku przekraczające 70 dB, w odległości ok. 250 m poziomy hałasu wynoszą 60 dB. Izolinia 55 dB przebiega w odległości ok. 400 m, a zatem nie wykracza poza obszar portowo-przemysłowy, co oznacza że będą spełnione wymagania wynikające z rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tj. t. Dz.U. 2014, poz.112).

Biorąc pod uwagę lokalizację planowanej inwestycji można stwierdzić, że jej prowadzenie nie będzie powodowało przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w rejonach podlegających ochronie. Niemniej jednak impulsowy charakter pracy kafarów może być uciążliwy dla mieszkańców nawet w dużej odległości, w związku z czym należy ograniczyć prace z wykorzystaniem kafarów i dziobaków w dni świąteczne, niedziele oraz pomiędzy godziną 19:00 - 7:00.

Na etapie budowy przewiduje się prace rozbiórkowe części istniejącej konstrukcji Nabrzeża Węgierskiego oraz nawierzchni w rejonie nabrzeża i jednego budynku warsztatowo-socjalnego. W wyniku prac budowlanych powstaną odpady grupy 17 tj. odpady z budowy i demontażu oraz niewielka ilość odpadów z grupy 15 tj. odpadów opakowaniowych i odpadów komunalnych. W trakcie realizacji przedsięwzięcia przewiduje się powstanie m.in. następujących rodzajów odpadów, sklasyfikowanych zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U. 2020, poz. 10):

Tab. 1 Rodzaje odpadów powstających na etapie budowy:

Rodzaj odpadów	Kod	Przewidywana ilość [Mg]
Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	17 01 01	25000
Gruz ceglany	17 01 02	350
Żelazo i stal	17 04 05	300
Mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01	17 03 02	1000
Szkło	17 02 02	2
Odpadowa papa	17 03 80	3
Materiały izolacyjne inne niż w 17 06 01 i 17 06 03	17 06 04	8
Mieszaniny metali	17 03 07	5
Drewno	17 02 01	5,5
Tworzywa sztuczne	17 02 03	5
Inne niewymienione odpady (demontaż odbojnic)	17 01 82	30
Kable zawierające ropę naftową, smołę i inne substancje niebezpieczne	17 04 10*	5,5
Kable inne niż wymienione w 17 04 10	17 04 11	2,5
Opakowania z papieru i tektury	15 01 01	5
Opakowania z tworzyw sztucznych	15 01 02	5
Opakowania z drewna	15 01 03	5
Gleba i ziemia, w tym kamienie, zawierające substancje niebezpieczne	15 05 03*	2000 m ³

*odpad niebezpieczny

Ostatni wiersz w tabeli zawiera szacunkową ilość zanieczyszczonej ziemi. Przeprowadzone wstępne badania powierzchni ziemi wykazały, że w dwóch sekcjach występują przekroczenia dopuszczalnych zawartości niektórych metali. W związku z wystąpieniem zanieczyszczenia zostaną przeprowadzone szczegółowe badania, które pozwolą określić dokładnie obszar występowania przekroczeń oraz zasięg zanieczyszczenia (poziomego i pionowego). Władający powierzchnią ziemi ma obowiązek opracowania projektu planu remediacji i jego ustalenia z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska oraz przeprowadzenia prac zmierzających do skutecznego oczyszczenia terenu.

Powstałe odpady gromadzone będą w oznakowanych miejscach lub pojemnikach. Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 32 ustawy o odpadach z dnia 14 grudnia 2012 r. (tekst jedn. Dz. U. z 2020, poz. 797 ze zm.) wytwórcą odpadów powstających w wyniku świadczenia usług w zakresie budowy, rozbiórki, remontu obiektów jest podmiot, który świadczy usługę, chyba że umowa o świadczenie usługi stanowi inaczej. Przy prawidłowo prowadzonej gospodarce odpadami nie przewiduje się wystąpienia zagrożenia dla środowiska.

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że na podstawie badań wykonanych przez Zakład Oceanografii Operacyjnej Instytutu Morskiego w dniu 06.11.2019 r., przy zastosowaniu wibrosondy, osad denny w rejonie planowanych prac czerpalnych nie jest zanieczyszczony i nie jest niebezpieczny, w związku z tym może zostać wykorzystany, nie stwarzając zagrożenia dla środowiska. Urobek czerpalny wykorzystany może być zarówno na lądzie jak i w strefie brzegowej np. do budowy, rozbudowy i utrzymania budowli hydrotechnicznych, ewentualnie odłożony na kłapowsku.

Planowane działania chroniące środowisko:

- w fazie budowy rejon inwestycji zostanie zabezpieczony przed ewentualnym zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi (sorbenty, maty sorbujące, pływające zapory przeciwolejowe);
- na terenie placu budowy zostaną zainstalowane przenośne sanitariaty, ścieki socjalno-bytowe będą odprowadzane do szczelnych zbiorników i wywożone przez uprawnione podmioty;
- roboty hydrotechniczne, w tym prace kafarowe podczas pograżania pali i ścianek szczelnych, będą prowadzone przez wykonawców posiadających odpowiednie do zakresu tych robót doświadczenie, pod nadzorem osób posiadających odpowiednie uprawnienia;
- podczas prac kafarowych będzie prowadzony monitoring geodezyjny oraz będą prowadzone 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);
- w trakcie budowy używane będą maszyny i urządzenia oraz pojazdy sprawne technicznie.

Na etapie eksploatacji oddziaływanie będzie podobne jak w stanie istniejącym, gdyż nie przewiduje się istotnych zmian w sposobie wykorzystania nabrzeża.

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się powstawania ścieków przemysłowych. Na nabrzeżu wykonany będzie punkt odbioru ścieków sanitarnych ze statków, wyposażony w studnię odbiorczą oraz studnię pomiarową, przewiduje się włączenie do istniejącej portowej sieci kanalizacji sanitarnej. W ramach przebudowy nabrzeża odtworzone zostaną odcinki sieci sanitarnej obsługującej istniejące budynki. Szacunkowa ilość ścieków sanitarnych – 100 m³/dobę.

Dla nowej zabudowy nabrzeża wskazane zostaną nowe punkty odwadniające projektowaną nawierzchnię jak również projektowany układ torowy. Wykonana zostanie nowa sieć kanalizacji deszczowej, odwodnienie nawierzchni odbywać się będzie poprzez odwodnienia liniowe oraz wpusty deszczowe, skrzynki torowe, skrzynki odwodnieniowe szynowe. Do sieci deszczowej podłączone zostaną rury spustowe z istniejących obiektów. Całość wód opadowych zostanie odprowadzona do istniejących wylotów deszczowych (ich lokalizacja zostanie skorygowana po uwzględnieniu projektowanej linii i konstrukcji nabrzeża). Wszystkie wyloty wyposażone są w zestawy podczyszczające wody opadowe przed wprowadzeniem do kanału portowego (osadniki, separatory substancji ropopochodnych). Planuje się zachowanie dotychczasowych zlewni wód opadowych. Szacunkowa ilość wód opadowych z terenu inwestycji wynosi 600 dm³/s.

Na etapie eksploatacji gospodarka odpadami nie ulegnie zmianie ze względu na brak zmiany sposobu użytkowania nabrzeża.

W związku z działalnością planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się możliwości wystąpienia poważnej awarii oraz katastrofy budowlanej lub naturalnej. Nie przewiduje się gromadzenia substancji niebezpiecznych kwalifikujących obiekt do zakładów o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej zgodnie z rozporządzeniem Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz.U. 2016, poz. 138).

Przedsięwzięcie na etapie budowy i eksploatacji nie wpłynie znacząco negatywnie na pogłębianie zmian klimatycznych. Ponadto nie przewiduje się, aby klimat i jego zmiany miały znaczący wpływ na funkcjonowanie przedmiotowego przedsięwzięcia.

Inwestycja charakteryzuje się niską lub znikomą podatnością na maksymalną prędkość wiatru (sztormy), ekstremalny wzrost temperatury, ekstremalne opady, burze i mgły oraz brakiem podatności na inne zagrożenia.

Należy więc wnioskować, iż wpływ zmian klimatycznych na realizację planowanej inwestycji będzie znikomy. W związku z powyższym, nie są wymagane dodatkowe działania, mające na celu poprawę adaptacji inwestycji do zmian klimatu.

Planowana inwestycja będzie w znikomym 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 tj. nabrzeże i projektowane nawierzchnie nie będą bezpośrednio oddziaływać na klimat (nie będą źródłami emisji), natomiast mogą oddziaływać na klimat pośrednio, gdyż źródłem emisji będzie spalanie paliwa żeglugowego w silnikach statków obsługiwanych przy nabrzeżu. Należy jednak podkreślić, że efektem realizacji tych inwestycji będzie zwiększenie ilości zawinięć „dużych” jednostek przy jednoczesnym zmniejszeniu ilości „małych”, co umożliwi wydajniejsze metody przeładunku, poprzez zmniejszenie ilości etapów pośrednich, co również wiąże się z ograniczeniem emisji.

Wielkość emisji na etapie budowy tj. okresowa emisja z pogłębiarek oraz spalanie paliwa w silnikach maszyn budowlanych i środków transportu, jak i emisje na etapie eksploatacji (pośrednio związane z przedsięwzięciem) tj. emisje ze statków w rejonie Nabrzeża Węgierskiego w kontekście globalnego ocieplenia i zmian klimatu mają znaczenie pomijalne.

Większość inwestycji planowanych w Porcie Gdynia nie będzie realizowana w sąsiedztwie przedsięwzięcia, w związku z czym nie przewiduje się możliwości wystąpienia istotnych oddziaływań skumulowanych.

W ramach analizy oddziaływań skumulowanych skupiono się na oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia równoległe z projektem pn. „Przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia etap IV - Zadanie 2 - Przebudowa Nabrzeża Czeskiego”, gdyż inwestycja ta zlokalizowana jest najbliżej Nabrzeża Węgierskiego, a jej realizacja planowana jest w latach 2022-2024. Etap budowy Nabrzeża Węgierskiego będzie trwał dwa lata i prawdopodobnie rozpocznie się w 2021 roku, możliwe jest zatem wystąpienie skumulowanych oddziaływań.

W ramach zadania 2 planuje się przebudowę linii nabrzeża Czeskiego zlokalizowanego w rejonie Basenu V, w sposób umożliwiający przyjmowanie większych jednostek ro-ro o długości ok. 240 m i pozyskanie nowych powierzchni składowych (na załadowanym obszarze).

W czasie realizacji obydwu przedsięwzięć możliwe jest okresowe kumulowanie się hałasu emitowanego przez maszyny, sprzęt i środki transportu oraz emisji zanieczyszczeń do powietrza. Oddziaływania te będą krótkotrwałe i odwracalne. Biorąc pod uwagę portowo-stoczniowe sąsiedztwo obydwu inwestycji oraz dużą odległość od obszarów podlegających ochronie (700-800 m) można uznać, że wystąpienie oddziaływań skumulowanych nie spowoduje istotnych uciążliwości. Chwilowe oddziaływania skumulowane nie spowodują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu oraz nie spowodują przekroczenia dopuszczalnych wartości zanieczyszczeń w powietrzu.

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.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.36.2020.AJ.6 z dnia 20.08.2020 r. działając na podstawie art. 10 Kpa zawiadomił strony postępowania o zakończeniu zbierania dowodów w sprawie oraz możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranych dowodów i materiałów. W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi lub wnioski.

W toku postępowania Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, uwzględniając kryteria określone w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, na podstawie informacji o planowanym przedsięwzięciu oraz danych własnych organu ustalił, co następuje:

- z uwagi na specyfikę inwestycji nie przewiduje się, aby realizacja, czy eksploatacja przyczyniły się do wystąpienia znaczących awarii mogących oddziaływać na zdrowie ludzi, bądź środowisko;
- nie przewiduje się, aby realizacja przedsięwzięcia powodowała skumulowanie negatywnych oddziaływań z istniejącymi lub planowanymi w sąsiedztwie przedsięwzięciami;
- ewentualne oddziaływanie negatywne na środowisko występować będzie na etapie realizacji przedmiotowej inwestycji. Oddziaływania te będą jednak krótkotrwałe i ograniczone do czasu realizacji przedsięwzięcia;
- ze względu na odległość od granic Polski, charakter inwestycji i zawężenie jej oddziaływania tylko i wyłącznie do miejsca realizacji i czasu budowy, przedsięwzięcie nie będzie źródłem transgranicznego oddziaływania na środowisko, pochodzącego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- planowane przedsięwzięcie nie będzie miało negatywnego wpływu na siedliska przyrodnicze oraz gatunki roślin i zwierząt podlegających ochronie na obszarach Natura 2000, ani inne tereny ochrony przyrodniczej, bądź o wysokich walorach krajobrazowych i kulturowych podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;
- realizacja powyższego przedsięwzięcia nie będzie miała negatywnego wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły;
- planowane przedsięwzięcie nie wpłynie na pogłębienie zmian klimatu.

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* (tekst jedn. Dz. U. z 2020 r., poz. 1333);
- 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* (tekst jedn. Dz. U. z 2020 r., poz. 1219 ze zm.) oraz gospodarki odpadami, określonej przepisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. *o odpadach* (tekst jedn. Dz. U. z 2020 r., poz. 797 ze zm.). Obowiązki takie, jako istniejące i wiążące z mocy prawa, nie podlegają powtórnemu nałożeniu i ujawnieniu w decyzji.

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

W tym stanie należało orzec jak na wstępie.

Decyzja podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych.

Tytułem wydania niniejszej decyzji uiszczono opłatę skarbową w wysokości 205 zł (załącznik nr 1, cz. I, poz. 45 ustawy z dnia 16 listopada 2006 roku o opłacie skarbowej (tekst jedn. Dz. U. 2020 r., poz. 1546).



Od niniejszej decyzji przysługuje stronie odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, w terminie 14 dnia od daty jej otrzymania, zgodnie z art. 127 i 129 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego*.

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.

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 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz. U. z 2020 r., poz. 55 ze zm.).

W przypadku zamierzenia odłożenia urobku czerpalnego w morzu, 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. 2006 nr 22 poz. 166. Wydobyty materiał z pogłębiania Basenu VI pochodzi z terenów stoczniowych, zgodnie z wytycznymi HELCOM Guidelines 2015 zalecane jest przebadanie urobku pod kątem zawartości TBT

Z uwagi na budowę punktu odbioru ścieków sanitarnych ze statków należy umieścić te informacje w kolejnej aktualizacji „Planu gospodarowania odpadami i pozostałościami ładunkowymi ze statków dla Portu Gdynia.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku

Radosław Iwiński

Otrzymują:

1. Piotr Cieślak, WUPROHYD Sp. z o.o., ul. Kopernika 78, 81-456 Gdynia (Pełnomocnik)
2. Strony postępowania poprzez zawiadomienie
3. aa

Do wiadomości:

1. Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny, ul. Kontenerowa 69, 81-155 Gdynia
2. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, ul. Chrzanowskiego 10, 81-338 Gdynia,
3. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, ul. ks. Franciszka Rogaczewskiego 9/19, 80-804 Gdańsk



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU

Załącznik Nr 1
do decyzji RDOŚ-Gd-WOO.420.36.2020.AJ.9.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Inwestycja polega na budowie nowych nawierzchni placów manewrowo-składowych wraz z infrastrukturą oraz na rozbudowie Nabrzeża Węgierskiego wraz z pracami czerpalnymi w Basenie VI. Powierzchnia planowanej rozbudowy nabrzeża wraz z nawierzchniami placów manewrowo-składowych wynosi 5,5 ha, a powierzchnia prac czerpalnych 11,5 ha.

W zakres zadania inwestycyjnego wchodzi:

- rozbudowa Nabrzeża Węgierskiego na odcinku 710 m ($\pm 1\%$);
- roboty czerpalne w Basenie VI;
- wykonanie nowych nawierzchni manewrowo-składowych wraz z infrastrukturą kolejowo-drogową;
- budowa i przebudowa infrastruktury towarzyszącej tj. sieci i instalacje wod.-kan., elektroenergetyczne i teletechniczne oraz niezbędne rozbiórki;
- budowa punktu odbioru ścieków sanitarnych ze statków;
- budowa wnek nabrzeżowych wyposażonych w rozdzielnice elektryczne do zasilania jednostek pływających lub innych odbiorców energii elektrycznej.

Planowana rozbudowa Nabrzeża Węgierskiego jest konieczna do osiągnięcia projektowanej głębokości technicznej 15,5 m przy nabrzeżu. W zakresie rozbudowy nabrzeża przewiduje się wykonanie prac rozbiórkowych istniejących konstrukcji oraz wykonanie nowej konstrukcji nabrzeża (od strony wody palościanka, od strony lądu kotwienie i nadbudowa). Nabrzeże zachowa swój dotychczasowy charakter nabrzeża uniwersalnego. W ramach pogłębienia Basenu VI przewiduje się wykonanie niezbędnych prac czerpalnych do głębokości 16 m wzdłuż rozbudowywanego Nabrzeża Węgierskiego w celu uzyskania projektowanej głębokości technicznej 15,5 m w pasie ok. 50 m od nowej linii nabrzeża oraz wykonanie robót czerpalnych w Basenie VI, w celu umożliwienia nawigacji statków cumujących przy nabrzeżu Węgierskim.

W ramach budowy nawierzchni manewrowo-składowych przewiduje się budowę infrastruktury kolejowej o długości 800 m ($\pm 5\%$), budowę układu drogowego o długości ok. 700 m ($\pm 5\%$) oraz budowę nowych nawierzchni placów manewrowo-składowych.

W zakresie inwestycji przewiduje się niezbędne rozbiórki w tym m.in. rozbiórkę jednego obiektu kubaturowego - istniejącego budynku warsztatowo-socjalnego (budynek z 1946 r. w złym stanie technicznym), zlokalizowanego w rejonie Nabrzeża Węgierskiego i Słowackiego przy ul. Rumuńskiej.

Charakterystyka stanu projektowanego:

Nabrzeże Węgierskie.

Koncepcja przewiduje minimalne (2+3m) wyjście Nabrzeża Węgierskiego w kierunku Basenu VI oraz zrównanie linii cumowniczej na całej długości nabrzeża z nawiązaniem do nowo wybudowanej „ściętej” skrzyni narożnej Nabrzeża Słowackiego. Projektowana konstrukcja nabrzeża zapewni osiągnięcie głębokości technicznej 15,5 m na całej długości przebudowywanego nabrzeża. Konstrukcja nabrzeża uwzględnia uzyskanie zakładanej głębokości technicznej bez umocnienia dna. Przyjęto górną rzędną oczepu nabrzeża +2,50 m i zlikwidowano dolny poziom nabrzeża. Długość linii cumowniczej wynosi 710 metrów ($\pm 1\%$), założono trzy stanowiska statkowe (przeładunkowe). Przebudowę Nabrzeża Węgierskiego zaprojektowano na obciążenie użytkowe $3T/m^2$.

Idea przebudowy to wbicie od strony wody nośnej palościanki z wykorzystaniem rur stalowych, a od strony lądu pali kotwiących. Dodatkowo na słabszym odcinku (typ 2) zakłada się uformowanie od strony lądu dodatkowej płyty nośno-odbojowej na palach żelbetowych formowanych w gruncie. Całość nowej konstrukcji będzie połączona żebrami usztywniającymi, wiążącymi również istniejącą konstrukcję (po odpowiednich rozkuciach i rozbiórkach), w jednolitą maszyną część. W części przedniej projektuje się ciągły kanał instalacji elektroenergetycznych i teletechnicznych, a w części lądowej kanał instalacyjny. Nabrzeże nie będzie wyposażone w tory poddźwigowe.

Prace czerpalne.

Szacunkowa ilość robót czerpalnych: - kubatura robót $400\,000\,m^3$, powierzchnia robót czerpalnych wynosi $115\,000\,m^2$.

Projektowane nawierzchnie drogowo-składowe.

Budowa placów składowych na zapleczu nabrzeża obejmuje obszar od ul. Rumuńskiej do istniejącego Nabrzeża Węgierskiego i zostanie powiązana z istniejącą nową nawierzchnią placu XXV. Całość zadania zostanie powiązana wysokościowo z nawierzchnią ul. Rumuńskiej oraz nawierzchnią placu XXV (nie wyklucza się częściowej rozbiórki placu ze względu na konieczność powiązania wysokościowego z układem torowym i nabrzeżem Węgierskim). Zakładane projektowane obciążenie użytkowe nawierzchni - $25\,T/m^2$, a na odcinku przeznaczonym do obsługi sztuk ciężkich typu offshore - $50\,T/m^2$.

Nawierzchnia placów zostanie wykonana z betonu o wysokiej wytrzymałości z dodatkiem zbrojenia rozporozszonego stalowego.

Nawierzchnia zostanie odwodniona poprzez nadane spadki do projektowanego odwodnienia liniowego włączonego do kanalizacji deszczowej i projektowanych wpustów kanalizacji deszczowej. Rozwiązanie chodnika poprzez wymalowanie na nawierzchni betonowej chodnika o szerokości 3 m. Wjazdy na place wyznaczone w dowolnych miejscach. Powierzchnia projektowanej przebudowy wraz z nawierzchniami placów manewrowo-składowych wyniesie ok. $55\,000\,m^2$, długość układu drogowego 700 m ($\pm 5\%$).

Projektowane nawierzchnie kolejowe.

Zaprojektowano trzy tory ładunkowe zlokalizowane na nowej konstrukcji nabrzeża. Torom przypisano następujące funkcje: tory skrajne – ładunkowe, tor środkowy – komunikacyjno-ładunkowy. Projektowana długość układu kolejowego wynosi 800 m ($\pm 5\%$). Zaprojektowano włączenie nowych torów torem nr 101 w istniejący tor kolejowy nr 413. Projektowane połączenie torów ładunkowych spowodowało powstanie dodatkowego przejazdu kolejowo – drogowego w ulicy Rumuńskiej pod kątem 21° . Konsekwencją powstania nowego przejazdu kolejowo drogowego jest przebudowa ul. Rumuńskiej wraz z otoczeniem na długości ok. 85 m. Przebudowa ta jest związana z zaprojektowaniem wpustów kanalizacji deszczowej w nowej lokalizacji oraz ze zmianą niwelety ulicy w celu nawiązania się do rzędnych projektowanego toru łącznikowego nr 101.

Projektowane sieci i instalacje.

Instalacje sanitarne.

Ze względu na zmianę charakteru przeznaczenia nabrzeża oraz zużycie techniczne całości sieci, a także planowane nowe nawierzchnie i nową linię oraz rzędną nabrzeża, istniejące sieci w całości zostaną zdemontowane.

Nabrzeże zostanie przebudowane w zakresie rzędnych, linii nabrzeża a także terenów do niego przylegających. Zmieniona zabudowa nabrzeża i nowa jego funkcja wymaga zaprojektowania nowych sieci sanitarnych: wody, kanalizacji sanitarnej, kanalizacji deszczowej. Na nabrzeżu nie przewiduje się montażu gazów technicznych oraz ciepłociągów.

Na nabrzeżu zostanie wybudowany wodociąg w układzie pierścieniowym, połączony z istniejącymi wodociągami biegnącymi od strony ronda oraz z sieciami zlokalizowanymi wzdłuż ul. Rumuńskiej. Sieć wodociągowa wyposażona będzie w hydranty p.poż. oraz zasilać będzie punkty poboru wody zlokalizowane w nabrzeżu, a także odtworzone zostaną podłączenia wody istniejących budynków. Sieć wody wykonana będzie z rur żeliwnych ciśnieniowych oraz z tworzyw sztucznych.

Na nabrzeżu wykonany będzie punkt odbioru ścieków sanitarnych ze statków wyposażony w studnię odbiorczą oraz studnię pomiarową. Przewiduje się wybudowanie części sieci tłocznej zakończonej studnią rozprężną oraz odcinka sieci grawitacyjnej z włączeniem do istniejącej portowej sieci kanalizacji sanitarnej. W ramach przebudowy nabrzeża odtworzone zostaną również zdemontowane zużyte przyłącza i odcinki sieci sanitarnej obsługującej istniejące budynki. Kanalizacja sanitarna wykonana będzie z rur z tworzyw sztucznych, z zastosowaniem studni żelbetowych. Dla nowej zabudowy nabrzeża wskazane zostaną nowe punkty odwadniające projektowaną nawierzchnię jak również projektowany układ torowy. Wykonana zostanie nowa sieć kanalizacji deszczowej wykonanej z tworzywa sztucznego ze studniami żelbetowymi. Odwodnienie nawierzchni odbywać się będzie poprzez odwodnienia liniowe z rusztami żeliwnymi oraz wpusty deszczowe, skrzynki torowe, skrzynki odwodnieniowe szynowe. Do sieci deszczowej podłączone zostaną rury spustowe z istniejących obiektów. Całość wód opadowych zostanie odprowadzona do istniejących wylotów deszczowych (ich lokalizacja zostanie skorygowana po uwzględnieniu projektowanej linii i konstrukcji nabrzeża). Wszystkie wyloty wyposażone są w zestawy podczyszczające wody opadowe przed wprowadzeniem do kanału portowego (osadniki, separatory substancji ropopochodnych). Planuje się zachowanie dotychczasowych zlewni wód opadowych.

Szacunkowe długości planowanych nowych sieci:

- wodociąg – 2000 mb ($\pm 5\%$)
- kanalizacja sanitarna – 300 mb ($\pm 10\%$).
- kanalizacja deszczowa – 2700 mb ($\pm 5\%$).

Szacunkowa ilość wód opadowych z terenu inwestycji wynosi $600 \text{ dm}^3/\text{s}$.

Instalacje elektroenergetyczne.

W ramach przebudowy części stoczniowej nabrzeża zakłada się całkowity demontaż istniejących złącz kablowych i rozdzielnic sieciowych, natomiast w części portowej zakłada się przebudowę rozdzielnic oświetleniowych i dostosowanie ich do nowego planu zagospodarowania terenu.

Projektowane urządzenia i sieci elektroenergetyczne:

- Stacja transformatorowa 15/0,4 kV - wyposażona m.in. w transformatory suche, niskostratne 15/0,4 kV, rozdzielnicę SN 15 kV; rozdzielnicę nN 0,4 kV, baterię kondensatorów do kompensacji mocy biernej, instalacje uziemiające i połączeń wyrównawczych. W przypadku decyzji Inwestora dach stacji transformatorowej można będzie pokryć panelami fotowoltaicznymi, wyprodukowana energia elektryczna pokryje zapotrzebowanie potrzeb własnych stacji transformatorowej.
- Kanalizacja kablowa - dla rozprowadzenia linii kablowych SN 15 kV, nN 0,4 kV i sterowniczych zostanie wybudowana kanalizacja kablowa wraz ze studniami kablowymi.
- Oświetlenie placów składowych i manewrowych - budowa masztów oświetleniowych wysokich wraz z projektorami ze źródłem światła metalohalogenkowego o mocy od 1000 W do 2000 W lub ze źródłem światła typu LED o mocach wynikających z kalkulacji fotometrycznej. Oświetlenie ciągów komunikacyjnych - budowa nowych typowych słupów oświetleniowych wraz z nowymi oprawami oświetleniowymi ulicznymi typu LED o mocy wynikającej z kalkulacji fotometrycznej.

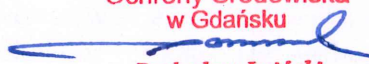
- Wnęki nabrzeżowe, jako punkty poboru energii elektrycznej – wzdłuż Nabrzeża Węgierskiego zostaną wnętrza nabrzeżowe wyposażone w rozdzielnice elektryczne do zasilania jednostek pływających lub innych odbiorców energii elektrycznej.
- Rozdzielnice zewnętrzne wolnostojące – na terenie inwestycji zlokalizowane zostaną rozdzielnice elektryczne zewnętrzne służące do zasilania potrzeb remontowych placów składowych i manewrowych oraz do zasilania potrzeb własnych żurawi samojezdnych w czasie postoju.

Instalacje teletechniczne.

Na terenie inwestycji zaprojektowano sieć telekomunikacyjną i system monitoringu wizyjnego CCTV. Kamery monitoringu wizyjnego będą zamontowane na masztach oświetleniowych lub dedykowanych kamerowych, planowane są 3 kamery obrotowe i minimum 5 kamer stacjonarnych. Przy wjeździe zostanie zaprojektowany dodatkowy punkt z kamerą i oprogramowaniem umożliwiającymi odczyt tablic rejestracyjnych. Kamery będą podłączone do centrum monitoringu „Nowe oczy Portu”. Łącznie planowana jest budowa nowych relacji kablowych w istniejącej i projektowanej kanalizacji kablowej o długości sumarycznej kabli 3 km ($\pm 5\%$).

Przedsięwzięcie planowane jest w rejonie Nabrzeża Węgierskiego i Basenu VI w Porcie Gdynia. Port Gdynia znajduje się w północno - wschodniej części miasta Gdynia. Działki przeznaczone pod inwestycję: 562, 559, 560, 558, 561, 565, 567, 569, 530, 563, 566, 593/2, 595, 620, 596, 597, 598, 599, 60, 601, 602, 605, 606, 612, 613, 603, 604, 607, 608, 614, obręb ewidencyjny 0026 Śródmieście, na terenie miasta Gdynia.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku


Radosław Iwiński