



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU

RDOŚ-Gd-WOO.420.95.2025.DN.4

/zpo/

Gdańsk, dnia 19 lutego 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. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 34 oraz § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 54 lit. b 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 Gdynia S. A. z dnia 19.12.2025 r. (wpływ 22.12.2025 r.), o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla niżej wymienionego przedsięwzięcia, działając w oparciu o:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia opracowaną przez kierującą zespołem autorów mgr inż. Katarzynę Hlebowicz-Wojciechowską, grudzień 2025 r., zwana dalej „KIP”;
- opinię Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, znak: INZ1.9202.1.2026.AD z dnia 16.01.2026 r. (wpływ 19.01.2026 r.);
- opinię Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, znak: G.RZŚ.4130.2.4.2026 z dnia 19.01.2026 r. (wpływ 26.01.2026 r.);
- opinię Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego, znak: ZNS.491.1.1.2026 z dnia 21.01.2026 r. (wpływ 02.02.2026 r.).

orzekam

1. **Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa Terminala Zbożowego w Porcie Gdynia”.**
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. etap realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia:**
 - a) Prace budowlane prowadzić wyłącznie w porze昼iennej (w godz. 6:00-22:00) z wyjątkiem robót uzasadnionych technologicznie, które wymagają ciągłości pracy.
 - b) Nie prowadzić prac czerpalnych i umocnieniowych w okresie od 1 marca do 31 lipca z uwagi na okres tarliskowy ryb.

- c) Prace związane z kafarowaniem poprzedzić procedurą soft-start polegającą na łagodnym rozruchu urządzeń budowlanych od zera do pełnej mocy, ze stopniowym wzrostem intensywności pracy maszyn, a urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu w marę możliwości nie powinny pracować jednocześnie.
- d) Miejsce inwestycji wyposażyć w środki do zwalczania zanieczyszczeń ropopochodnych oraz zapewnić środki i procedury postępowania na wypadek sytuacji awaryjnych. Wszelkie prace 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.
- e) Naprawy pojazdów i maszyn, tankowanie, wymianę olejów napędowych, smarów oraz cieczy hydraulicznych związanych z funkcjonowaniem sprzętu przeprowadzać poza obszarem eksploatacji, na szczelnym stanowisku, izolowanym od podłoża lub w wyspecjalizowanych placówkach.
- f) Wodę na cele socjalno-bytowe pobierać z własnego ujęcia.
- g) Ścieki bytowe odprowadzać do miejskiej sieci sanitarnej.
- h) Wody opadowe i roztopowe z terenu terminala, placów technologicznych oraz dachów obiektów kubaturowych po podczyszczeniu w osadniku i separatorze substancji ropopochodnych systemem odwodnienia odprowadzać do wód basenów portowych.
- i) Prace czerpalne, rozbiórkowe i budowlane wykonywane z lądu i z wody realizować przy użyciu specjalistycznego sprzętu lądowego i pływającego np. pogłębiarek, koparek.
- j) Do prac czerpalnych zastosować techniki pogłębiania maksymalnie ograniczające zmętnienie wody i rozprzestrzenianie się zawiesiny z osadów.
- k) Urobek z prac czerpalnych wykorzystywać w obrębie wód portowych do wyrównania przegłębień powstających w trakcie użytkowania infrastruktury portowej przez jednostki pływające.
- l) Transport materiałów sypkich przeprowadzać pojazdami do tego przystosowanymi oraz zabezpieczać skrzynie ładunkowe plandekami.
- m) Unikać zanieczyszczenia wód morskich substancjami stałymi oraz ciekłymi, niezwłocznie i na bieżąco usuwać zanieczyszczenia powstałe w wyniku prac budowlanych na powierzchni wody oraz zalegające na dnie.
- n) W celu zapewnienia bezpieczeństwa powiadomić Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni oraz Kapitanat Portu Gdynia o harmonogramie prowadzenia prac.

3. Określić wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:

- a) Zastosować filtry odpylające na urządzeniach technologicznych, zapewniających stężenie pyłu na wylocie poniżej 20 mg/m³.

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

UZASADNIENIE

W dniu 22.12.2025 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku wpłynął wniosek Inwestora: Zarządu Morskiego Portu Gdynia S. A. z dnia 19.12.2025 r., o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia jw. Do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej dołączono:

- 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 w postaci papierowej, pozwalające na ustalenie stron postępowania, zawierające co najmniej numer działki ewidencyjnej oraz, o ile zostały ujawnione: numer jej księgi wieczystej, imię i nazwisko albo nazwę oraz adres podmiotu ewidencyjnego, obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujące w obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie – zgodnie z 74 ust. 1 pkt. 6 ustawy ooś;
- 5) informację o braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla działek lądowych;
- 6) dowód uiszczenia opłaty skarbowej za wydanie decyzji (205 zł).

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. 2 pkt 1** jako „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”,
- **§ 3 ust. 2 pkt 2** jako „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 § 3 ust. 1 pkt 54 lit. b:** „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”.

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.420.95.2025.DN.1 z dnia 30.12.2025 r. Informację o powyższym wniosku

umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych SIOS (<https://system.sios.pl>) pod numerem 44/2026, prowadzonym na podstawie art. 22 ww. ustawy ooś.

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, Dyrektor Zarządu Zlewni 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.420.95.2025.DN.2 z dnia 30.12.2025 r. tut. 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 w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia. Dyrektor Zarządu Zlewni w Gdańsku pismem znak GG.ZZŚ.4130.10.1.2026.KK przekazał wg. kompetencji Dyrektorowi Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku wniosek w sprawie wydania opinii w przedmiotowej sprawie.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, w piśmie znak INZ1.9202.1.2025.AD z dnia 16.01.2026 r. (wpływ 19.01.2026 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. 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.

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.
3. Należy zapewnić bieżącą kontrolę stanu technicznego maszyn i urządzeń wykorzystywanych przy realizacji robót oraz stosować sprzęt o możliwie niskiej emisji hałasu i zanieczyszczeń.
4. Roboty budowlane należy prowadzić z wykorzystaniem nowoczesnych technologii i materiałów, umożliwiających skrócenie czasu realizacji oraz ograniczenie oddziaływań na środowisko.
5. Po zakończeniu prac budowlanych należy usunąć z dna morskiego wszelkie pozostałości z procesu budowy oraz ewentualne zanieczyszczenia.
6. W celu zapewnienia bezpieczeństwa należy powiadomić Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni oraz Kapitanat Portu Gdynia o harmonogramie prowadzenia prac.

Tut. Organ nie uwzględnił w niniejszej decyzji warunków nr 2, 3 i 4 z uwagi, iż zagadnienia w nich zawarte uregulowane zostały w następujących przepisach:

- nr 2 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,
- nr 3 i 4 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*), regulujące m.in. wymagania w odniesieniu do maszyn i innych urządzeń technicznych stosowanych podczas prac budowlanych.

Pozostałe warunki zostały zmodyfikowane i uwzględnione w przedmiotowej decyzji.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, pismem znak: G.RZŚ.4130.2.4.2026 z dnia 19.01.2026 r. (wpływ 26.01.2026 r.) nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

Jednocześnie w ww. piśmie organ opiniujący zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt. 4 i ust. 3a ustawy ooś wskazał warunki konieczne do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących warunków i wymagań:

1. W czasie budowy 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.
2. Naprawy pojazdów i maszyn, tankowanie, wymianę olejów napędowych, smarów oraz cieczy hydraulicznych związanych z funkcjonowaniem sprzętu przeprowadzać poza obszarem eksploatacji, na szczelnym stanowisku, izolowanym od podłoża lub w wyspecjalizowanych placówkach.
3. Plac budowy i jednostki pływające wyposażać w odpowiednią ilość środków neutralizujących ewentualne rozlewy i wycieki substancji ciekłych (m. in.: olej, paliwo, substancje ropopochodne) t. j. sorbentów oraz mat chłonnych, zapór chłonnych pływających.
4. Wodę na cele socjalno-bytowe pobierać z własnego ujęcia.
5. Ścieki bytowe odprowadzać do miejskiej sieci sanitarnej.
6. Wody opadowe i roztopowe z terenu terminala, placów technologicznych oraz dachów obiektów kubaturowych po podczyszczeniu w osadniku i separatorze substancji

- ropopochodnych systemem odwodnienia odprowadzać do wód basenów portowych.
7. Prace czerpalne, rozbiórkowe i budowlane wykonywane z lądu i z wody realizować przy użyciu specjalistycznego sprzętu lądowego i pływającego np. pogłębiarek, koparek.
 8. Do prac czerpalnych zastosować techniki pogłębiania maksymalnie ograniczające zmętnienie wody i rozprzestrzenianie się zawiesiny z osadów.
 9. Urobek z prac czerpalnych wykorzystywać w obrębie wód portowych do wyrównania przegłębień powstających w trakcie użytkowania infrastruktury portowej przez jednostki pływające.
 10. Transport materiałów sypkich przeprowadzać pojazdami do tego przystosowanymi oraz zabezpieczać skrzynie ładunkowe plandekami.
 11. Unikać zanieczyszczenia wód morskich substancjami stałymi oraz ciekłymi, niezwłocznie i na bieżąco usuwać zanieczyszczenia powstałe w wyniku prac budowlanych na powierzchni wody oraz zalegające na dnie.
 12. Powstające odpady składować w miejscach specjalnie do tego wyznaczonych m.in. w oznaczonych pojemnikach, kontenerach dostosowanych do właściwości fizycznych i chemicznych odpadów, a następnie przekazywać uprawnionym odbiorcom do zagospodarowania.

Tut. Organ nie uwzględnił w niniejszej decyzji warunków nr 1 i 12 z uwagi, iż zagadnienia w nich zawarte uregulowane zostały w następujących przepisach:

- nr 1 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*), regulujące m.in. wymagania w odniesieniu do maszyn i innych urządzeń technicznych stosowanych podczas prac budowlanych,
- nr 12 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.

Pozostałe warunki zostały zmodyfikowane i uwzględnione w przedmiotowej decyzji.

Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Gdyni, pismem znak: ZNS.491.1.1.2026 z dnia 21.01.2026 r. (wpływ 02.02.2026 r.) wyraził opinię, że nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla przedsięwzięcia. W opracowaniu charakter presji na środowisko występującej na etapie realizacji (hałas komunikacyjny i z maszyn budowlanych, zanieczyszczenia gazowe, w tym emisja spalin, odpady) sklasyfikowano jako lokalny, okresowy, krótkotrwały, ograniczony i przejściowy, a na etapie użytkowania, ze względu na utrzymanie dotychczasowego typu zagospodarowania terenu oraz funkcji przeładunkowych, autorzy Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia stwierdzają ponadto, że przeprowadzone obliczenia i analizy wykazały, że eksploatacja planowanego przedsięwzięcia nie wpłynie na przekroczenie wartości dopuszczalnych poziomu hałasu na terenach chronionych akustycznie, standardy jakości powietrza poza terenem Terminalu nie zostaną przekroczone i nie przewiduje się emisji wibracji z planowanego przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku pismem znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.95.2025.DN.3, z dnia 03.02.2026 r., działając na podstawie art. 10 Kpa 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 ooś:

- 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.

Celem inwestycji jest zwiększenie potencjału przeładunkowego oraz unowocześnienie technologii obsługi towarów zbożowych i surowców paszowych Terminalu Zbożowego w Porcie Gdynia. Planowany wzrost potencjału przeładunkowego i magazynowego po zrealizowaniu przedsięwzięcia wyniesie minimum 100%. Planowane działania budowlane mają na celu zapewnienie nowoczesnej, wydajnej i bezpiecznej infrastruktury do obsługi przeładunków zboża i surowców paszowych, poprzez:

- przywrócenie do użytkowania wybranych obiektów istniejących (w szczególności magazynu nr 17, magazynu podłogowego oraz elewatora zbożowego),
- dostosowanie zabudowy terminala do nowej, wydajniejszej technologii przeładunku i magazynowania zbóż,
- zwiększenie pojemności magazynowej i przeładunkowej terminala,
- uporządkowanie układu zabudowy i infrastruktury technicznej, w tym rozbiórkę obiektów kolidujących i budowę nowych elementów konstrukcyjnych i magazynowych.

Zakres inwestycji obejmuje w szczególności:

- Odbudowę magazynu nr 17 (płaski magazyn śruty) po pożarze,
- Przebudowę budynku socjalno-szatniowego (dawnej stołówki),
- Przystosowanie magazynu podłogowego pasz o pojemności ok. 25 000 t do nowej technologii zasypywania i rozładunku,
- Adaptację i modernizację elewatora zbożowego,
- Utrzymanie w eksploatacji, częściową modernizację i docelowe przeniesienie (wybudowanie nowej) trafostacji,
- Rozbiórkę obiektów kubaturowych kolidujących z planowaną infrastrukturą tj.: budynku biurowego z kotłownią, magazynu blaszanego (warsztatu) oraz silosów przy elewatorze,
- Budowę nowych obiektów budowlanych takich jak:
 - Silosy zbożowe:
 - 3 silosy stalowe o poj. 15 000 t, śr. 26m x wys. 37 m,
 - 2 silosy stalowe o poj. 14 000 t, śr. 26m x wys. 37 m,
 - 3 silosy stalowe o poj. 11 000 t, śr. 24m,5 x wys. 37 m,
 - Wagi samochodowe (4 szt.),
 - Wiata z koszami zasypowymi (1 wiata i 3 kosze),
- Roboty towarzyszące, w tym:

- roboty fundamentowe, konstrukcyjne i żelbetowe,
- przebudowę i budowę nowych ciągów komunikacyjnych,
- przebudowę i zabezpieczenie sieci podziemnych,
- przebudowę lub budowę nowych estakad do transportu zbóż,
- wykonanie umocnienia dna przy Nabrzeżu Norweskim na odcinku ok. 110 m i szerokości 20 m.

W ramach planowanego przedsięwzięcia nie analizowano wariantów lokalizacyjnych gdyż inwestycja obejmuje przebudowę istniejącej infrastruktury portowej do przeładunku towarów zbożowych, ulokowanej w tym obszarze od lat 20-tych poprzedniego wieku. Ze względu na szczelne zagospodarowanie obszaru Terminalu Zbożowego oraz uwarunkowania przestrzenne, wynikające z położenia zabytkowego elewatora zbożowego stanowiącego jeden z elementów ciągów przeładunkowych, lokalizacja silosów również nie była wariantowana. Pozostała część obiektów magazynowych i technologicznych zostanie przebudowana w istniejącym miejscu, co również zdeterminowało lokalizację silosów.

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie na obszarze miasta Gdyni, w granicach Portu Gdynia, we wschodniej części terenów zarządzanych przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. na działkach 797, 798, 799, 803/1, 3153/3, 3153/5, 3153/6 w obrębie 0026 Śródmieście. Obszar przeznaczony pod realizację planowanego przedsięwzięcia ograniczony jest:

- od południa linią Nabrzeża Indyjskiego i wodami Basenu IV,
- od wschodu linią Nabrzeża Norweskiego,
- od północy ul. Dokerów i terenami dzierżawionymi przez Damen Shipyards Gdynia SA,
- od zachodu terenami dzierżawionymi przez Chane Terminal Gdynia Sp. z o.o.

Teren Terminalu Zbożowego zlokalizowany jest w centralnej części terenu przemysłowego - portowego, gdzie najbliższe tereny mieszkaniowe zlokalizowane są w odległości ok. 1 km w kierunku północnym w rejonie ul. Morskiej oraz w kierunku północnym w rejonie ul. Inż. I. Śmidowicza.

Dla działek lądowych, na których planowana jest realizacja planowanego przedsięwzięcia nie został ustalony plan zagospodarowania przestrzennego. Dla wód morskich rozporządzeniem Rady Ministrów z 14 kwietnia 2021 r. (*Dz.U. z 2021 r. poz. 935*) został przyjęty plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000 – jednakże dokument ten nie obejmuje akwenów basenu IV, przy którym jest zlokalizowany Terminal Zbożowy.

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, poz. 300*), stwierdzono, iż przedsięwzięcie znajduje się w regionie wodnym Dolnej Wisły, na obszarze:

- jednolitej części wód powierzchniowych o kodzie TW20003WB5 - Zatoka Pucka Zewnętrzna oraz jej zlewni. Stanowi ona naturalną część wód, jest monitorowana. Jej stan ogólny określono jako zły (zły stan ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego). JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Główne źródła presji

troficznych stanowią punktowe przemysłowe i komunalne zrzuty ścieków, zrzut ścieków komunalnych. Cel środowiskowy dla JCWP to umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [ESMIz, Indeks B, Indeks SI]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości) oraz dobry stan chemiczny. W rozpatrywanej JCWP znajdują się obszary chronione przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz. U. z 2024 r. poz. 1478), dla których poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie, dla której cele środowiskowe zostały określone w akcie będącym podstawą prawną obszaru. Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarach chronionych.

- jednolitej części wód podziemnych o kodzie GW200013 - 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.

W stosunku do jednolitej 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 tym samym w odniesieniu do jednolitej części wód podziemnych.

W związku z powyższym, 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 opublikowanego w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury dnia 4 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023, poz. 300).

W wyniku realizacji planowanego przedsięwzięcia zostanie przebudowane/wybudowane odwodnienie terenu terminala, placów technologicznych oraz dachów obiektów i wody opadowe będą odprowadzane do portowego wylotu nr 12 w Nabrzeżu Norweskim. Istniejący wylot nr 12 wyposażony jest w urządzenia podczyszczające – osadnik oraz separator substancji ropopochodnych.

W trakcie realizacji planowanej inwestycji będą powstawały ścieki bytowe wytwarzane w przenośnych toaletach lub tymczasowym zapleczu socjalnym przez pracowników firm budowlanych. Przenośne toalety będą na bieżąco opróżniane przez specjalistyczną firmę aby nie dopuścić do rozlewu fekalii. Planowane prace budowlane nie przyczynią się do powstawania ścieków technologicznych. Wykonawca robót budowlanych zobowiązany będzie do zapewnienia tymczasowego odwodnienia wykopów i dróg technologicznych. Na etapie eksploatacji Terminalu Zbożowego będą powstawały ścieki bytowe z budynków socjalnych, biurowych i pomieszczeń warsztatowych, które będą odprowadzane do portowej sieci kanalizacji sanitarnej a następnie poprzez system kanalizacji miejskiej będą ulegały oczyszczeniu na Miejskiej Oczyszczalni w Dębogórze. Ze względu na zakres prowadzonej działalności przedmiotowy terminal nie będzie źródłem ścieków przemysłowych.

Oddziaływanie na klimat

Przedsięwzięcie nie będzie w istotny sposób wpływać na globalne zmiany klimatyczne. Głównym źródłem emisji gazów cieplarnianych będzie spalanie paliw w silnikach pojazdów i lokomotyw. Przedsięwzięcie nie będzie powodowało zmian czynników klimatycznych, nawet w niewielkiej skali. Dotyczy to mitygacji, jak i wpływu klimatu i jego zmian na omawianą inwestycję, ze względu

na przewidywane scenariusze zmian klimatycznych oraz okres technicznego użytkowania projektowanych obiektów.

Oddziaływanie na warunki aerosanitarne

Na etapie budowy oddziaływanie na powietrze atmosferyczne będzie miało krótkotrwały i ograniczony zasięg. Źródłami emisji będą maszyny i pojazdy budowlane (koparki, ładowarki, żurawie, palownice, agregaty prądotwórcze, transport ciężarowy itp.) napędzane silnikami diesla. Spełnione będą warunki wprowadzania zanieczyszczeń do powietrza określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 10 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (*Dz. U. Nr 16, poz. 87*) oraz wartości dopuszczalne substancji w powietrzu, określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (*Dz.U. z 2021 r., poz. 845*).

W trakcie eksploatacji będzie występowała emisja zorganizowana pyłu do atmosfery z systemów odpylania instalacji przeładunkowych (filtrów) o sprawności gwarantującej dotrzymanie stężenia pyłu na wylocie do atmosfery max. 20 mg/m³ oraz emisja niezorganizowana spalin z pojazdów ciężarowych i lokomotyw z napędem spalinowym. Obliczenia dla szacowanych wielkości emisji wykonane przy użyciu programu OPERAT FB, w oparciu o referencyjne metodyki modelowania zanieczyszczeń, określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 10 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (*Dz. U. Nr 16, poz. 87*) wykazały, że spełnione będą warunki wprowadzania zanieczyszczeń do powietrza określone w ww. rozporządzeniu w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu oraz wartości dopuszczalne substancji w powietrzu, określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (*Dz.U. z 2021 r., poz. 845*). Standardy jakości powietrza poza terenem Terminalu nie zostaną przekroczone.

Oddziaływanie hałasu i drgań na środowisko

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (*Dz.U. z 2011 r. Nr 140, poz. 824 z późn. zm.*) Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. jako zarządzający portem, zobowiązany jest do wykonania pomiarów poziomu hałasu w środowisku powodowanego pracą portu. Ostatnie takie pomiary były wykonane w 2025 r. Na przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu narażone są tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej zlokalizowane do 600 m od granicy Bałtyckiego Terminala Kontenerowego na terenie osiedla Obłuże oraz tereny mieszkaniowo-usługowe i tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej położone w najbliższym sąsiedztwie terminala. Przekroczenia występują także w rejonie ulicy Sztukatorów, Traczy, Kuśnierska oraz Skrajna. W porze nocnej hałas o poziomie powyżej 40 dB obejmuje znaczne tereny osiedla Oksywie i Obłuże, w tym zabudowania przy ul. Sztukatorów, Traczy, Kuśnierska oraz Skrajna. Hałas ten dotyczy zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Mniejszym zasięgiem charakteryzuje się hałas o poziomie 45 dB – poziomie dopuszczalnym dla terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i terenów mieszkaniowo-usługowych. Przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu w porze nocy na tych terenach dotyczy tylko terenów położonych najbliżej terenów Portu.

W fazie budowy źródłem hałasu będą głównie maszyny i urządzenia budowlane takie jak: palownice, wibromoty, kruszarka, kompresory, transport ciężarowy, maszyny budowlane itp. Oddziaływania te, zgodnie z obowiązującymi przepisami nie podlegają normowaniu. Ich przestrzenny zasięg można określić na około 100 m od zgrupowania pracujących maszyn sprzętu

budowlanego. Sprzęt budowlany będzie spełniać wymogi, określone w Dyrektywie 2000/14/EC oraz 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 (*Dz.U. Nr 263, poz. 2202 z późn. zm.*). Faza budowy nie powinna stanowić uciążliwości dla mieszkańców najbliższych położonych budynków mieszkalnych zabudowy śródmiejskiej gdyż teren inwestycji oddalony jest ok. 850 m oraz odgradzony jest od terenów portowych głównymi arteriami miejskimi jak ul. Morska czy ul. Janka Wiśniewskiego. Prace powodujące znaczną emisję hałasu (zagęszczanie gruntu, szlifowanie itp.) wykonywane będą wyłącznie w porze dziennej, z wyjątkiem robót uzasadnionych technologicznie, które wymagają ciągłości pracy. Wibracje są powodowane pracą maszyn ziemnych i zagęszczarek oraz pracami nawierzchniowymi. Drgania mechaniczne w wielu przypadkach są czynnikiem roboczym, celowo wprowadzanym przez konstruktorów do maszyn czy urządzeń, jako niezbędny element do realizacji zadanych procesów technologicznych np. w maszynach i urządzeniach do wibracyjnego zagęszczania materiałów (gruntu). Oddziaływania wibracji podczas budowy mają ograniczony charakter czasowy, co znacznie minimalizuje ich wpływ na otoczenie, a amplituda tych wibracji przekazywana przez podłoże na budynki na ogół nie przekracza strefy drgań odczuwalnych przez budynki, ale nieszkodliwych dla ich konstrukcji.

Źródłami emisji hałasu na terenie Terminalu Zbożowego po przebudowie będą: urządzenia transportowe (przenośniki, podnośniki, wieże technologiczne itp.), wentylatory na linii technologicznej, dmuchawy do wentylacji zboża z tłumikiem akustycznym oraz ruch pojazdów ciężarowych i składu kolejowego. Obliczenia przyrostu wartości poziomu hałasu na terenie zabudowy mieszkaniowej, nie uwzględniające ekranowania fal dźwiękowych przez przeszkody terenowe (zwłaszcza zabudowę przy ul. Polskiej, skutecznie ekranującą hałas od strony Terminalu Zbożowego) wykazały, że planowane przedsięwzięcie, ze względu na swój charakter, nie spowoduje przekroczenia wartości dopuszczalnych poziomu hałasu na terenach chronionych akustycznie. W trakcie eksploatacji nie przewiduje się emisji wibracji z planowanego Przedsięwzięcia.

Oddziaływanie związane z wytwarzaniem odpadów

Etap realizacji

Faza realizacji przedsięwzięcia generuje odpady tj.:

- 08 01 11* Odpady farb i lakierów zawierających rozpuszczalniki organiczne lub inne substancje niebezpieczne,
- 08 01 12 Odpady farb i lakierów inne niż wymienione w 08 01 11,
- 08 04 09* Odpadowe kleje i szczeliwa zawierające rozpuszczalniki organiczne lub inne substancje niebezpieczne,
- 08 04 10 Odpadowe kleje i szczeliwa inne niż wymienione w 08 04 09,
- 15 01 02 Opakowania z tworzyw sztucznych,
- 15 01 05 Opakowania wielomateriałowe,
- 15 01 06 Zmieszane odpady opakowaniowe,
- 15 01 10* Opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone,
- 15 02 02* Sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nie ujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi,
- 15 02 03 Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02,

- 17 01 01 Odpady betonu,
- 17 01 07 Zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione w 17 01 06,
- 17 01 82 Inne niewymienione odpady,
- 17 02 03 Tworzywa sztuczne,
- 17 03 01* Mieszanki bitumiczne, smoła i produkty smołowe,
- 17 03 02 Mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01,
- 17 03 80 Odpadowa papa,
- 17 04 05 Żelazo i stal,
- 17 04 11 Kable inne niż wymienione w 17 04 10,
- 17 05 04 Gleba i ziemia, w tym kamienie inne niż wymienione w 17 05 03*.

W ramach planowanego przedsięwzięcia planowane jest wykonanie umocnienia dna przy Nabrzeżu Norweskim, które będzie się wiązało z pracami czerpalnymi. Urobek z tych prac, zostanie wykorzystany w obrębie wód portowych do wyrównania przegłębień powstających w trakcie użytkowania infrastruktury portowej przez jednostki pływające. Biorąc pod uwagę uwarunkowania prawne, do urobku z pogłębiania dna w rejonie planowanego przedsięwzięcia, zgodnie z art. 2 pkt 7 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 roku o odpadach (Dz. U. z 2022 r. poz. 699 ze zm.) nie stosują się jej zapisy gdyż „osady przemieszczane w obrębie wód powierzchniowych w celu związanym z gospodarowaniem wodami lub drogami wodnymi, zarządzaniem wodami lub urządzeniami wodnymi...” nie stanowią odpadu, jeżeli osady te nie są niebezpieczne.

Odpady będą magazynowane w sposób adekwatny do ich ilości i rodzaju – w oznakowanych pojemnikach (szczelnych w przypadku odpadów niebezpiecznych), w miejscach niekolidujących z pracami budowlanymi oraz usuwane na bieżąco z terenu budowy. Masy ziemne z wykopów, zostaną w maksymalny sposób wykorzystane do zasypów a pozostała część zostanie przekazane poza teren inwestycji jako odpad o kodzie 17 05 04, wyłącznie odbiorcom upoważnionym do ich odbioru i przetwarzania. Odpady betonu, których ze względu na planowane rozbiórki obiektów kubaturowych, konstrukcyjnych i nawierzchni na terminalu, będzie stosunkowo najwięcej w pierwszej kolejności zostaną przekruszone, w celu ponownego wykorzystania do utwardzania terenów pod nowe obiekty i nawierzchnie. Wykonawca i podwykonawcy robót budowlanych będą posiadać aktualny numer rejestrowy BDO oraz będą prowadzić ewidencję odpadów w systemie BDO. Wpływ na środowisko odpadów wytwarzanych w trakcie budowy będzie niewielki. W zdecydowanej większości nie są to odpady niebezpieczne i nie wymagają one specjalnego postępowania w trakcie ich przejściowego gromadzenia na terenie inwestycji – wystarczające są typowe kontenery. Niewielkie ilości odpadów farb, klejów i ewentualnie sorbentów będą przechowywane, do czasu ich wywiezienia przez odbiorcę odpadu, w szczelnych pojemnikach lub kontenerach. Odpady będą przekazywane wyłącznie podmiotom, posiadającym niezbędne zezwolenia. Są one typowe dla prac budowlanych i nie wymagają specjalnego postępowania przy ich transporcie oraz przetwarzaniu lub unieszkodliwianiu. W związku z powyższym, przewiduje się, że wpływ wytwarzanych odpadów na glebę i ziemię, wody powierzchniowe i podziemne, powietrze, zdrowie ludzi oraz zwierzęta będzie w trakcie realizacji inwestycji nieistotny.

Etap eksploatacji

Głównym rodzajem odpadów wytwarzanych na terenie przedsięwzięcia będą odpady eksploatacyjne oraz z drobnych remontów:

- 13 05 01* Odpady z czyszczenia osadników i separatora,
- 15 02 03 Ubrania ochronne, sorbenty, czyściwa,

- 16 02 13*, 16 02 14 Zużyte urządzenia i oświetlenie,
- 17 04 05 Żłom stalowy.

Wpływ wytwarzanych odpadów na glebę i ziemię, wody powierzchniowe i podziemne, powietrze, zdrowie ludzi oraz zwierzęta będzie w trakcie eksploatacji inwestycji nieistotny.

Oddziaływanie na krajobraz

Ze względu na lokalizację inwestycji na terenie portu morskiego i występujące tam obiekty (terminale, magazyny, zasobnie i place składowe, infrastruktura drogowo-kolejowa, nabrzeża itp.), przedsięwzięcie nie będzie stwarzało dyskomfortu krajobrazowego, w tym również krajobrazu kulturowego – planowane obiekty wpiszą się w dotychczasowy sposób zagospodarowania tego terenu.

Oddziaływanie na środowisko przyrodnicze

Oddziaływanie na obszary Natura 2000

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza granicami obszarów Natura 2000. Najbliżej położone Obszary Natura 2000 to:

- ok. 1,4 km na południe Obszar Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005,
- ok. 3,6 km na południe Obszar Natura 2000 Klify i Rąfy Kamienne Orłowa PLH220105,
- ok. 4,7 km na północny zachód Obszar Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032.

W opinii tut. 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

Inne najbliższe 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. 1 km na południowy zachód Trójmiejski Park Krajobrazowy,
- ok. 3,4 km na północ Stanowisko Dokumentacyjne „Klif Oksywski”,
- ok. 3,6 km na południowy wschód Rezerwat Przyrody „Kępa Redłowska”,
- ok. 4,7 km na południowy zachód Rezerwat Przyrody „Kacze Łęgi”.

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. 4,5 km na zachód od granic inwestycji – korytarz ekologiczny Lasy Trójmiejskie południowy KPn-20E. 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

Na terenie Terminala Zbożowego nie występuje roślinność. W związku z tym, nie wystąpi oddziaływanie na ten element przyrody.

Oddziaływanie na ichtiofaunę

Wody portowe cechuje permanentny ruch jednostek pływających oraz wykonywanie prac utrzymaniowych (np. niwelacja dna przy nabrzeżach). Najbliższy teren wód morskich, dla którego prowadzone były badania przyrodnicze i analiza siedlisk ryb komercyjnych to przedpole Portu Gdynia za linią falochronu. W trakcie badań stwierdzono występowanie 22 gatunki ryb. Stwierdzone gatunki należy uznać za typowe dla tego rejonu. Stwierdzono występowanie dwóch taksonów podlegających częściowej ochronie gatunkowej na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (*Dz.U. 2016 poz. 2183 z późn. zm.*): babki czarnej oraz wężyki. Wykazano również występowanie babki byczej będącej gatunkiem inwazyjnym, której liczebność w ostatnich latach wyraźnie wzrosła, zwłaszcza w rejonach portów i przystani, gdzie utrzymuje się głównie w wodach przydennych. Ze względu na skalę przedsięwzięcia, jego lokalizację oraz odległość od wód Zatoki Gdańskiej oddziaływanie na ichtiofaunę wystąpi głównie podczas prac związanych z wykonaniem umocnienia dna przy Nabrzeżu Norweskim. Zakres prac czerpalnych i umocnieniowych będzie miał niewielki zakres i obejmie teren o ok. 1,5 ha oraz będzie trwał kilka tygodni. Dodatkowo, w przypadku prowadzenia prac poza okresem tarła oddziaływanie na ryby w fazie realizacji można uznać za pomijalne. Na etapie eksploatacji, ze względu na brak: zmiany dotychczasowego zagospodarowania terenu oraz funkcji przeładunkowych, oddziaływanie na ichtiofaunę nie ulegnie zmianie, w stosunku do stanu obecnego. Funkcjonowania Terminalu Zbożowego związane jest z obsługą statków masowych, których podpływanie i odpływanie do nabrzeży powoduje emisję hałasu i wystąpienie zawirowania wody. Działania te powodują wypłoszenie ryb z tego rejonu.

Mając na uwadze powyższe, tut. Organ nakłada na Inwestora obowiązek aby nie prowadzić prac czerpalnych i umocnieniowych w okresie od 1 marca do 31 lipca z uwagi na okres tarliskowy ryb.

Oddziaływanie na awifaunę

W okresie lęgowym należy wykluczyć wpływ na gatunki lęgowe ptaków gdyż nie potwierdzono w obszarze planowanych prac występowania takich stanowisk. Terminal Zbożowy stanowi doskonałą bazę pokarmową dla ptaków, szczególnie w okresie zimowym. Podczas rozładunku statków, mimo zastosowania wszystkich dostępnych rozwiązań ograniczających emisję, dochodzi do wywiewu towaru z ładowni statku na wody portowe. Przy intensywnym przeładunku towarów agro nawet niewielkie jego ubytki tworzą obfite źródło pokarmu. Wg. badań prowadzonych w latach 2019-2023 Port Gdynia gromadzi do 86% mew siwych i blisko 60% krzyżówek przebywających w zachodniej Zatoce Gdańskiej w okresie zimowym, co czyni go jednym z kilkunastu najważniejszych miejsc zimowania ptaków wodnych w Polsce. Eksploatacja planowanego przedsięwzięcia nie będzie miała negatywnego wpływu na ptaki zimujące i nie spowoduje pogorszenia ich żerowisk. W związku z powyższym, oddziaływanie na awifaunę będzie krótkotrwałe, odwracalne, związane ze zwiększeniem antropopresji w czasie realizacji inwestycji.

Oddziaływanie na ssaki morskie

Morze Bałtyckie, w tym cała Zatoka Gdańska jest środowiskiem życia 4 ssaków morskich:

- morświna *Phocoena phocoena*,
- foki szarej *Halichoerus grypus*,
- foki pospolitej *Phoca vitulina*,
- foki obrączkowanej *Phoca hispida* (*Pusa hispida*).

Zwłaszcza dla foki szarej Zatoka Gdańska jest ważnym obszarem występowania. Zgodnie z wynikami monitoringu ssaków morskich w ramach przedsięwzięcia pn.: „Budowa Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia wraz z komunikacyjnym układem drogowo – kolejowym”, prowadzonego od grudnia 2023 do grudnia 2024 można stwierdzić, że nie stwierdzono występowania fok w obrębie falochronów: południowego oraz wyspowego wraz z akwenem bezpośrednio przylegającym do nich. Istniejące w pobliżu falochronu wyspowego konstrukcje typu gabiony, zanurzone w dużej części w wodzie, nie stanowiły miejsca wypoczynku fok. Dwie potencjalne obserwacje fok w wodzie w okresie letnim, również wskazują na brak intensywnego wykorzystania tego rejonu przez foki. Biorąc pod uwagę wyniki badań oraz znaną z projektów lokalizację stada fok w rejonie Zatoki Gdańskiej (rezerwat Mewia Łacha), należy uznać miejsce planowanej inwestycji jako słabo wykorzystywane przez foki. Jednocześnie odległość akwenu od Ujścia Wisły, gdzie foki gromadzą się przez cały rok, nie stwarza bezpośredniego zagrożenia pracami w ramach planowanej inwestycji dla populacji foki szarej. Badania nie wykazały obecności morświna w obszarze badań. W związku z powyższym, należy stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie na żadnym etapie życia nie będzie oddziaływało na ssaki morskie.

Mając na uwadze zasadę przezorności, tut. Organ nakłada na Inwestora warunek aby prace związane z kafarowaniem poprzedzić procedurą soft-start polegającą na łagodnym rozruchu urządzeń budowlanych od zera do pełnej mocy, ze stopniowym wzrostem intensywności pracy maszyn, a urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu w marę możliwości nie powinny pracować jednocześnie.

Oddziaływanie skumulowane

W rejonie planowanego przedsięwzięcia planowane są na lata 2024–2027 następujące przedsięwzięcia:

- Przebudowa infrastruktury dostępu dla statków w Basenie V – Faza 2,
- Dostęp drogowo – kolejowy do Basenów IV i V – Faza 3,
- Budowa Drogi Czerwonej w Gdyni (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad),
- Przebudowa infrastruktury dostępu dla statków w Basenie V – Faza 2,
- Hala namiotowa do obsługi ładunków drobnicowych.

Obszar oddziaływania w fazie budowy praktycznie ogranicza się do granic terenu inwestycyjnego i jest związany z emisją pyłów i spalin oraz hałasu z procesów budowlanych (oddziaływania krótkoterminowe). Realizacja poszczególnych inwestycji będzie rozłożona w czasie ze względów ekonomicznych i organizacyjnych. Ewentualne kumulacje emisje na tym etapie wystąpią jedynie z przedsięwzięciami realizowanymi w rejonie Basenów IV i V. Pozostałe inwestycje planowane w tym obszarze Portu w Gdyni np. Droga Czerwona są w zbyt dużej odległości aby zachodziły istotne oddziaływania skumulowane.

Po zrealizowaniu planowanego przedsięwzięcia oddziaływanie Terminalu Zbożowego na poszczególne komponenty środowiska może nakładać z działalnością prowadzoną w rejonie basenu IV i V. W fazie eksploatacji będzie zachodzić oddziaływanie skumulowane emisji pyłu i spalin z obszaru Terminalu Zbożowego, z innymi źródłami w jego bezpośrednim sąsiedztwie, które istnieją również w chwili obecnej. Obliczenia skumulowane wykazały, że w żadnym przypadku w wyniku kumulacji oddziaływań nie wystąpią przekroczenia wartości odniesienia stężeń średniorocznych dla zanieczyszczeń emitowanych z terenu Przedsięwzięcia. Standardy

jakości środowiska w tym zakresie zostaną dotrzymane na całym analizowanym terenie. Analogiczna sytuacja zachodzi w przypadku oddziaływań akustycznych, dla których jedyną miarodajną informacją w tym zakresie są okresowe pomiary poziomu hałasu w środowisku powodowanego pracą Portu, przeprowadzane co 5 lat i obrazujące skumulowane oddziaływanie wszystkich źródeł hałasu z tego terenu na sąsiednią zabudowę chronioną akustycznie. Wynika z nich, że w rejonie planowanej inwestycji nie występują przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu. W związku z tym, że jednym z celów przebudowy Terminalu Zbożowego jest wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań, ograniczających oddziaływanie prowadzonej działalności na środowisko oraz ze względu na bark istotnych zmiany obecnych i przyszłych w charakterystyce prowadzonej działalności w sąsiedztwie przedsięwzięcia nie przewiduje się wystąpienia negatywnych oddziaływań skumulowanych.

Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej

Inwestycja będzie zaprojektowana i realizowana zgodnie z wymogami prawa budowlanego, z uwzględnieniem również zdarzeń związanych z działaniem sił natury, w szczególności intensywnych opadów atmosferycznych – przebudowana kanalizacja deszczowa o odpowiednich parametrach. Na analizowanym obszarze wybrzeża występuje zagrożenie związane z wystąpieniem powodzi spowodowanej zwłaszcza silnymi wiatrami od strony morza (Zatoki Puckiej). Jest ono jednak w znacznej mierze neutralizowane systemem falochronów osłonowych Portu Gdynia a ogólnie dla miasta Gdyni stopień ryzyka powodziowego jest umiarkowany. W związku z powyższym oraz ze względu na charakter przedsięwzięcia nie przewiduje się ponadnormatywnych rozwiązań projektowych i konstrukcyjnych w tym zakresie.

Na terenie Przedsięwzięcia nie będą występowały rodzaje i ilości substancji, kwalifikujących je do zakładu 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. z 2016 r., poz. 138*).

Zabezpieczeniem ppoż. będzie istniejąca i nowa sieć hydrantów oraz podręczny sprzęt gaśniczy. Nowe obiekty i infrastruktura nie będą źródłem potencjalnej katastrofy naturalnej. Nie przewiduje się zagrożeń dla zdrowia i życia ludzi związanych z emisjami pochodzącymi z przedsięwzięcia.

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*),
- 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*) 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 powtórному 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 r. poz. 1154 z późn. 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.

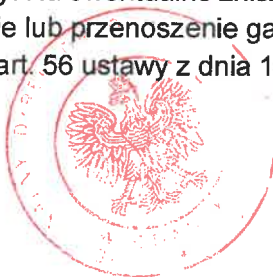
P o u c z e n i e

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.

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).

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 płożenie 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).



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku

Anna Tchórzewska

Otrzymują:

1. Inwestor: Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., ul. Rotterdamska 9, 81-337 Gdynia
2. Skarb Państwa przez Prezydent Miasta Gdynia, Aleja Marszałka Piłsudskiego 52/54, 81-382 Gdynia
3. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, ul. Chrzanowskiego 10, 81-338 Gdynia
4. Skarb Państwa poprzez Ministra Infrastruktury ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa
5. Aa, Dominika Nowak, tel. 586-836-812

Do wiadomości:

1. Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny, 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

SPECJALISTA
NOMEK
Dominika Nowak

RDOŚ-Gd-WOO.420.95.2025.DN.4

Wydzielił
Ewa S. [illegible]
[illegible]



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU

Załącznik Nr 1

do decyzji RDOŚ-Gd-WOO.420.95.2025.DN.4

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Celem inwestycji jest zwiększenie potencjału przeładunkowego oraz unowocześnienie technologii obsługi towarów zbożowych i surowców paszowych Terminalu Zbożowego w Porcie Gdynia. Planowany wzrost potencjału przeładunkowego i magazynowego po zrealizowaniu przedsięwzięcia wyniesie minimum 100%. Planowane działania budowlane mają na celu zapewnienie nowoczesnej, wydajnej i bezpiecznej infrastruktury do obsługi przeładunków zboża i surowców paszowych, poprzez:

- przywrócenie do użytkowania wybranych obiektów istniejących (w szczególności magazynu nr 17, magazynu podłogowego oraz elewatora zbożowego),
- dostosowanie zabudowy terminala do nowej, wydajniejszej technologii przeładunku i magazynowania zbóż,
- zwiększenie pojemności magazynowej i przeładunkowej terminala,
- uporządkowanie układu zabudowy i infrastruktury technicznej, w tym rozbiórkę obiektów kolidujących i budowę nowych elementów konstrukcyjnych i magazynowych.

Zakres inwestycji obejmuje w szczególności:

- Odbudowę magazynu nr 17 (płaski magazyn śruty) po pożarze,
- Przebudowę budynku socjalno-szatniowego (dawnej stołówki),
- Przystosowanie magazynu podłogowego pasz o pojemności ok. 25 000 t do nowej technologii zasypywania i rozładunku,
- Adaptację i modernizację elewatora zbożowego,
- Utrzymanie w eksploatacji, częściową modernizację i docelowe przeniesienie (wybudowanie nowej) trafostacji,
- Rozbiórkę obiektów kubaturowych kolidujących z planowaną infrastrukturą tj.: budynku biurowego z kotłownią, magazynu blaszanego (warsztatu) oraz silosów przy elewatorze,
- Budowę nowych obiektów budowlanych takich jak:
 - Silosy zbożowe:
 - 3 silosy stalowe o poj. 15 000 t, śr. 26m x wys. 37 m,
 - 2 silosy stalowe o poj. 14 000 t, śr. 26m x wys. 37 m,
 - 3 silosy stalowe o poj. 11 000 t, śr. 24m,5 x wys. 37 m,
 - Wagi samochodowe (4 szt.),
 - Wiata z koszami zasypowymi (1 wiata i 3 kosze),
- Roboty towarzyszące, w tym:
 - roboty fundamentowe, konstrukcyjne i żelbetowe,
 - przebudowę i budowę nowych ciągów komunikacyjnych,
 - przebudowę i zabezpieczenie sieci podziemnych,

- przebudowę lub budowę nowych estakad do transportu zbóż,
- wykonanie umocnienia dna przy Nabrzeżu Norweskim na odcinku ok. 110 m i szerokości 20 m.

Odbudowa Magazynu 17 obejmuje:

- osuszenie i oczyszczenie dołów technologicznych,
- naprawę i wzmocnienie ścian żelbetowych oraz posadzki,
- podwyższenie ścian zewnętrznych dla zwiększenia pojemności składowania do ok. 60 000 t. wraz z wykonaniem fundamentów mogących przenieść dodatkowe obciążenia,
- wykonanie nowej konstrukcji dachu oraz nowych bram z możliwością ich zamknięcia i zasypiania od środka na pełną wysokość,
- remont przybudówki z przywróceniem jej funkcjonalności,
- przygotowanie podłoża i konstrukcji pod montaż urządzeń technologicznych i pomostów.

Przebudowa budynku socjalno-szatniowy (dawnej stołówki) obejmuje:

- adaptację na budynek socjalno-szatniowy i stołówkę dla ok. 60 osób,
- remont pomieszczeń wewnętrznych,
- wymiana instalacji elektrycznych, wod-kan, wentylacyjnych i teletechnicznych,
- modernizacja elewacji i dachu,
- dostosowanie do aktualnych przepisów BHP i ppoż. oraz dostosowanie układu pomieszczeń do funkcji szatni i jadalni,
- wykonanie niezbędnej infrastruktury dla zapewnienia ogrzewania w budynku.

Przystosowanie Magazynu pasz 25 000 T obejmuje:

- wykonanie zaniżeń i kanałów technologicznych pod nowe przenośniki,
- przebudowę bram i kanałów pod przenośniki,
- wzmocnienie lub budowę nowych ścian oporowych wewnętrznych dzielących magazyn na 4 sekcje,
- remont i dostosowanie konstrukcji dachu pod nowe obciążenia instalacji,
- prace żelbetowe i wzmocnienia konstrukcji stalowej związane z przeprowadzeniem nowej technologii w wieżach technologicznych,
- niezbędne prace porządkowe i remontowe przywracające do funkcjonalności istniejące ciągi komunikacyjne w wieży magazynu,
- remont budynku biurowego z centralą sterującą,
- przebudowę kosza przyjęciowego znajdującego się po stronie południowej magazynu uwzględniająca umożliwienie przejazdowości przez niego pojazdów.

Adaptacja i modernizacja elewatora zbożowego obejmuje:

- wykonanie nowych otworów i przebić technologicznych oraz lokalne wzmocnienia żelbetu w strefach nowych obciążeń,
- oczyszczenie i zabezpieczenie komór silosowych,
- naprawę powierzchni betonowych i powłok antykorozyjnych,
- modernizację instalacji elektrycznych, oświetlenia i systemów ppoż.
- wykonanie balustrad, drabin i pomostów serwisowych zgodnych z aktualnymi normami przy nowobudowanych elementach,
- przywrócenie do funkcjonalności konstrukcji kosza przyjęciowego oraz silosa spedycyjnego (który docelowo zostanie rozebrany ze względu na kolizję z układem

- komunikacyjnym),
- rozbudowę kosza zasypowego kolejowego o kolejne stanowisko,
- wykonanie nowego kosza załadunkowego dla wagonów przy elewatorze,
- zadaszenie stanowisk kolejowych rozładunkowych przy elewatorze.

Modernizacja Trafostacji obejmuje:

- przywrócenie istniejącej trafostacji do pełnej funkcjonalności,
- przegląd instalacji elektrycznych, uziemiających oraz odwodnienia,
- utrzymanie trafostacji w eksploatacji na czas realizacji etapu I, II i do momentu przełączenia zasilania z nowoprojektowanej trafostacji wykonywanej w etapie III,
- ewentualne naprawy budowlane (izolacje, posadzki, tynki),
- wybudowanie nowej trafostacji wraz z wszelkimi niezbędnymi przyłączami w miejscu nie kolidującym z nowym zagospodarowaniem terenu,
- przygotowanie kanałów kablowych do nowych linii zasilających,
- demontaż i uporządkowanie terenu po przeniesieniu.

Budowa nowych stalowych silosów obejmuje:

- rozbiórkowe istniejących obiektów kubaturowych,
- roboty ziemne, roboty palowe i fundamentowe (płyty fundamentowe z systemem kotew),
- montaż płaszcza silosu metodą tradycyjną z użyciem dźwigu lub metodą podnoszenia hydraulicznego (preferowane), montaż dachu, leja zsypowego, podestów, galerii wejściowych,
- instalacja przenośników, systemów aeracji, czujników temperatury, odciągów pyłu,
- próby szczelności i rozruch technologiczny.

Między nowymi silosami zlokalizowane będą stanowiska wagowe oraz kosze rozładunkowe. Zakłada się budowę 3 sztuk koszy, wagę przed każdym z nich i wspólną wagę wyjazdową. Kosze zadaszone będą wiatą stalową. Konstrukcja wiaty oparta będzie na słupach, między którymi rozpostarte będą dźwigary kratownicowe lub belki z profili gorącowalcowanych. W ramach realizacji planowanego przedsięwzięcia nastąpią wyburzenie obiektów kubaturowych tj.: silosy stalowe (6 szt.), budynek biurowy z kotłownią, magazyn blaszany, trafostacja. W ramach planowanego przedsięwzięcia po zrealizowaniu obiektów kubaturowych, ciągów przeładunkowych i innych budowli na bieżąco będą prowadzone prace odtwarzające lub budujące nową nawierzchnię wraz z malowaniem i instalacją urządzeń bezpieczeństwa (odbojnic, oznakowania i oświetlenia).

W tym celu wykonania umocnienia dna przy Nabrzeżu Norweskim zostaną wykonane następujące prace czerpalne na powierzchni ok. 2200 m², na głębokość 0,5 m, co daje kubaturę prac czerpalnych ok. 1100 m³. Prace będą wykonywane pogłębiarką czerpakową a urobek zostanie odłożony na szalandę i przewieziony do miejsca wykorzystania. Urobek z prac czerpanych zostanie wykorzystany do zasypania przegłębień na terenie portu lub do załadunku terenów portowych. Przygotowanie dna pod materace gabionowe będzie polegało na jego wyrównaniu i wyłożeniu geowłókniną. Prace te zostaną wykonane przez nurków. Materace gabionowe zostaną sprefabrykowane na nabrzeżu Norweskim a następnie przy pomocy żurawia opuszczone na dno i ułożone przez ekipę nurkową na geowłókninie.

Regionalny Dykt
Ochrony Środowiska
w Gdańsku
Anna Tchórzewska

