



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W GDAŃSKU**

RDOŚ-Gd-WOO.420.22.2026.AKĆ.7

Gdańsk, dnia 2026-07-20 r.

/e – doręczenie + 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 (Dz.U. 2026 r., poz.670), dalej ustawa o oś,
- § 3 ust. 2 pkt 1, w związku z §2 ust. 1 pkt 34 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.),
- art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2025 r. poz. 1691),

wniosku Inwestora – Szkuner Sp. z o.o., reprezentowanego przez pełnomocnika, Pana Tomasza Mioduszeewskiego Pracownia Projektowa Budownictwa Hydrotechnicznego Aquaprojekt, z dnia 24.04.2026 r. (wpływ do urzędu 24.04.2026 r.), uzupełnionego w dniu 29.04.2026 r., w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „**Rozbudowa przystani jachtowej w Porcie Władysławowo**”, działając w oparciu o:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia opracowaną przez mgr inż. Katarzynę Hlebowicz – Wojciechowską, mgr Edytę Białowąs i inż. Krzysztofa Dudę, kwiecień 2026 r., zwaną dalej KIP;
- opinie Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, znak: G.RZŚ.4130.2.42.2026.MBC.1 z dnia 19.06.2026 r. (wpływ 22.06.2026 r.);
- opinię Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego, znak: ZNS.491.1.15.2026 z dnia 19.05.2026 r. (wpływ 20.05.2026 r.), podtrzymaną w piśmie znak: ZNS.491.1.15.2026.1 z dnia 15.06.2026 r. (wpływ 15.06.2026 r.);
- opinię Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, znak: INZ1.9202.76.2026.ASW z dnia 19.05.2026 r. (wpływ 26.05.2026 r.), podtrzymaną w piśmie znak: INZ1.9202.76.1.2026.ASW z dnia 10.06.2026 r. (wpływ 15.06.2026 r.).

orzekam

1. 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:
 - 1) Ścieki bytowe pochodzące z jachtów odprowadzać do stałego punktu zrzutu zlokalizowanego na Nabrzeżu Paliwowym wyposażonego w pompę membranową i podłączonego bezpośrednio do sieci kanalizacji sanitarnej Portu Władysławowo.
 - 2) Jednostki pływające wyposażać w sorbenty lub inne środki do zwalczania skutków

- incydentalnych wycieków substancji ropopochodnych (np. pływające zapory sorpcyjne, maty chłonne itp.).
- 3) Po pracach rozbiórkowych oraz budowlanych usunąć z dna morskiego wszelkie pozostałości z procesu budowy oraz ewentualne zanieczyszczenia.
 - 4) 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.
 - 5) Zabezpieczyć przeciwozlewowo obszar przedsięwzięcia oraz zapewnić odpowiednie środki i procedury w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnej. Ponadto zaktualizować „Portowy plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych”, a ujęte w nim siły i środki powinny być dostosowane do nowej infrastruktury.
 - 6) Rozbudowę przystani prowadzić w sposób nieutrudniający wykonywanie zadań przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa (postój i przemieszczanie się jednostek SAR).
 - 7) Zastosować nowoczesne technologie i materiały, umożliwiające skrócenie czasu realizacji robót budowlanych.
 - 8) Prace związane z posadowieniem pali kotwiących poprzedzić procedurą „soft - start” polegającą na łagodnym rozruchu urządzeń budowlanych od zera do pełnej mocy, ze stopniowym wzrostem intensywności pracy maszyn. Urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu, w miarę możliwości, nie powinny pracować jednocześnie.
 - 9) W celu zabezpieczenia wód morskich przed skażeniem wyklucza się prowadzenie wszelkich prac remontowych, naprawczych lub wymiany płynów eksploatacyjnych w pojazdach i maszynach w bezpośrednim sąsiedztwie wód morskich.
 - 10) Podczas prowadzenia prac rozstawiać zapory w celu ograniczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń z prac budowlanych lub ewentualnej awarii sprzętu.
 - 11) Sprzęt oraz maszyny wykorzystywane przy realizacji przedsięwzięcia regularnie sprawdzać i serwisować, oraz dobierać tak aby w jak najmniejszym stopniu wpływały na środowisko naturalne. Dotyczy to zarówno liczby zastosowanych urządzeń, jak również ich uciążliwości akustycznej czy też produkowanych podczas pracy zanieczyszczeń. Objąć kontrolą rodzaj powłok ochronnych na starszych jednostkach używanych w działaniach na obszarze inwestycji w celu zminimalizowania przedostawania się m.in TBT do wód Bałtyku.
 - 12) W celu zapewnienia bezpieczeństwa powiadomić Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni oraz Kapitanat Portu Władysławowo o harmonogramie prowadzenia prac.
 - 13) Odpowiednio dostosować portowe urządzenia odbiorcze do odbioru śmieci, ścieków oraz wód zęzowych dla zwiększonej liczby łodzi stacjonujących w porcie i uwzględnić powyższe zmiany w „Planie gospodarowania odpadami ze statków dla portu Władysławowo”.
 - 14) Na bieżąco kontrolować wszelkie urządzenia umożliwiające odbiór ścieków ze stacjonujących w porcie jednostek, zapobiegając wprowadzaniu niekontrolowanych zanieczyszczeń do wód morskich.
 - 15) Prace budowlane emitujące wysoki poziom hałasu w tym palowanie prowadzić w porze dziennej (w godz. 6:00-22:00), z wyjątkiem prac uzasadnionych technologicznie, wymagających pracy ciągłej.
 - 16) Do prac czerpalno-refulacyjnych stosować techniki pogłębiania maksymalnie ograniczającego zmętnienie wody i rozprzestrzenianie się zawiesiny z osadów.
 - 17) Prace związane z palowaniem prowadzić poza okresem tarła ryb i minogów tj. poza okresem od 1 marca do 30 czerwca.
 - 18) Przeprowadzić akcje informacyjne wśród mieszkańców oraz rybaków, a także turystów, na terenach realizowania i oddziaływania przedsięwzięcia dotyczące charakteru i zakresu

inwestycji, postępu robót oraz związanych z tym uciążliwościami i sposobami ich niwelowania.

- 19) Publikować informacje dotyczące planowanego zakresu prac, natężenia ruchu i konieczności zachowania ostrożności w rejonie budowy.

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

UZASADNIENIE

W dniu 24.04.2026 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku wpłynął wniosek Inwestora – Szkuner Sp. z o.o., reprezentowanego przez pełnomocnika, Pana Tomasza Mioduszeńskiego Pracownia Projektowa Budownictwa Hydrotechnicznego Aquaprojekt, z dnia 24.04.2026 r., uzupełniony w dniu 29.04.2026 r., o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia jw. Ww. wniosek wraz z uzupełnieniem, zawierał:

- 1) kartę informacyjną przedsięwzięcia opracowaną przez mgr inż. Katarzynę Hlebowicz – Wojciechowską, mgr Edytę Białowąs i inż. Krzysztofa Dudę, kwiecień 2026 r.,
- 2) poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- 3) mapę, w postaci papierowej oraz elektronicznej w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- 4) wypisy z rejestru gruntów, pozwalające na ustalenie stron postępowania, zawierające co najmniej numer działki ewidencyjnej oraz, o ile zostały ujawnione: numer jej księgi wieczystej, imię i nazwisko albo nazwę oraz adres podmiotu ewidencyjnego, obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie – zgodnie z 74 ust. 1 pkt. 6 ustawy ooś;
- 5) zaświadczenie o braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru inwestycji na działkach lądowych;
- 6) dowód uiszczenia opłaty skarbowej za wydanie decyzji (205 zł);
- 7) dowód uiszczenia opłaty skarbowej za pełnomocnictwo (17 zł).

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 „przedsięwzięcia 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;”

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.420.22.2026.AKĆ.1 z dnia 30.04.2026 r. Informację o powyższym wniosku umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych *System Informacji o Środowisku* (<https://system.sios.pl/index/charakt>) pod numerem 343/2026, 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 uzgadniania są: Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Gdyni, Regionalny Dyrektor Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku oraz Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni.

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

W myśl przywołanego wyżej przepisu oraz art. 64 ust. 1 i ust. 1a ustawy ooś, obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko stwierdza, w drodze postanowienia, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

- uwzględniając łącznie uwarunkowania określone w art. 63 ust.1;
- po zasięgnięciu opinii: 1) organu Państwowej Inspekcji Sanitarnej, o którym mowa w art. 78, w przypadku przedsięwzięć wymagających decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1-3, 10-19 i 21-29 oraz uchwały, o której mowa w art. 72 ust. 1b; 2) 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.420.22.2026.AKĆ.2 z dnia 30.04.2026 r. tutejszy Organ, działając na podstawie art. 64 w związku z art. 71 ust. 1 i ust. 2 oraz art. 78 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, zwrócił się do Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni, Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Gdańsku z prośbą o opinię w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia. Dyrektor Zarządu Zlewni w Gdańsku pismem znak GG.ZZŚ.4130.186.2.2026.KT przekazał wg. kompetencji Dyrektorowi Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku wniosek w sprawie wydania opinii w przedmiotowej sprawie.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, pismem znak: G.RZŚ.4130.2.42.2026.MBC.1 z dnia 19.06.2026 r. (wpływ 19.06.2026 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. Ścieki bytowe pochodzące z jachtów odprowadzać do stałego punktu zrzutu zlokalizowanego na Nabrzeżu Paliwowym wyposażonego w pompę membranową i podłączonego bezpośrednio do sieci kanalizacji sanitarnej Portu Władysławowo.
2. W czasie budowy planowanego przedsięwzięcia używać sprzęt oraz maszyny i środki transportu w dobrym stanie technicznym, w celu niedopuszczenia do niekontrolowanych wycieków substancji ropopochodnych.
3. Jednostki pływające wyposażać w sorbenty lub inne środki do zwalczania skutków

incydentalnych wycieków substancji ropopochodnych (np. pływające zapory sorpcyjne, maty chłonne itp.).

4. Po pracach rozbiórkowych oraz budowlanych ewentualne elementy budowlane zalegające w wodzie usunąć z dna.
5. Prowadzić prace w warunkach atmosferycznych pozwalających na ich precyzyjne wykonanie oraz zgodnie z wybraną technologią.
6. Powstałe odpady, inne niż niebezpieczne, segregować i magazynować w sposób dostosowany do ich właściwości fizycznych i chemicznych oraz w sposób zabezpieczający rozprzestrzenianie się odpadów, a następnie przekazywać wyłącznie uprawnionym odbiorcom.

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

- pkt. 1 w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. z 2003 r. Nr 47, poz. 401), dotyczącym wymagań w odniesieniu do maszyn i innych urządzeń technicznych stosowanych podczas prac budowlanych.
- pkt. 6 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.

Ponadto tut. organ nie uwzględnił w przedmiotowej decyzji warunku pkt. 5 ponieważ został on sformułowany w sposób bardzo ogólny i nie rozstrzyga kwestii związanych z oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko.

Pozostałe warunki zostały uwzględnione w przedmiotowej decyzji.

Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Gdyni, pismem znak ZNS.491.1.15.2026 z dnia 19.05.2026 r. (wpływ 20.05.2026 r.), wyraził opinię, że nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Jak wskazał w ww. piśmie organ, autorzy Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia wskazują, że w trakcie realizacji inwestycji oddziaływanie na środowisko (hałas komunikacyjny i z maszyn budowlanych, zanieczyszczenia gazowe, w tym emisja spalin, odpady, wibracje) będzie miało charakter nieorganizowany, okresowy, lokalny i krótkotrwały i ustąpi po zakończeniu prac budowlanych. W fazie eksploatacji planowane przedsięwzięcie funkcjonować będzie jako integralna część szerszego, istniejącego układu infrastruktury portowej i przyczyni się do podniesienia bezpieczeństwa ruchu i postoju jachtów w Porcie Władysławowo

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, w piśmie znak INZ1.9202.76.2026.ASW z dnia 19.05.2026 r. (wpływ 26.05.2026 r.), wyraził opinię iż, cyt.: „postanawia zaopiniować przedsięwzięcie objęte wnioskiem jako nie wymagające przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko”. Jednocześnie w ww. piśmie organ opiniujący określił warunki realizacji przedsięwzięcia na obszarze morskim:

1. Warunki ogólne w odniesieniu do wszystkich etapów realizacji przedsięwzięcia:
 - 1.1. Wszelkie prace należy prowadzić w sposób pozwalający na uniknięcie zanieczyszczenia środowiska morskiego zarówno odpadami stałymi jak i ciekłymi oraz niezwłocznie i na bieżąco usuwać z powierzchni wody wszelkie zanieczyszczenia powstałe w związku z prowadzonymi pracami.
 - 1.2. Należy zabezpieczyć przeciwozlewowo obszar przedsięwzięcia oraz zapewnić odpowiednie środki i procedury w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnej.
 - 1.3. Rozbudowa przystani nie może utrudniać wykonywania zadań przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa (postój i przemieszczanie się jednostek SAR).
2. Warunki w odniesieniu do etapu realizacji przedsięwzięcia:
 - 2.1. Należy zastosować nowoczesne technologie i materiały, umożliwiające skrócenie czasu realizacji robót budowlanych.
 - 2.2. Prace związane z posadowieniem pali kotwiących należy poprzedzić procedurą „soft -

- start" polegającą na łagodnym rozruchu urządzeń budowlanych od zera do pełnej mocy, ze stopniowym wzrostem intensywności pracy maszyn. Urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu, w miarę możliwości, nie powinny pracować jednocześnie.
- 2.3. W celu zabezpieczenia wód morskich przed skażeniem wyklucza się prowadzenie wszelkich prac remontowych, naprawczych lub wymiany płynów eksploatacyjnych w pojazdach i maszynach w bezpośrednim sąsiedztwie wód morskich.
 - 2.4. Podczas prowadzenia prac należy rozstawiać zapory w celu ograniczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń z prac budowlanych lub ewentualnej awarii sprzętu.
 - 2.5. Sprzęt oraz maszyny wykorzystywane przy realizacji przedsięwzięcia powinny być regularnie sprawdzane i serwisowane, a ich dobór powinien w jak najmniejszym stopniu wpływać na środowisko naturalne. Dotyczy to zarówno liczby zastosowanych urządzeń, jak również ich uciążliwości akustycznej czy też produkowanych podczas pracy zanieczyszczeń. Kontrolą należy objąć rodzaj powłok ochronnych na starszych jednostkach używanych w działaniach na obszarze inwestycji w celu zminimalizowania przedostawania się m.in. TBT do wód Bałtyku.
 - 2.6. Odpady powstające w trakcie realizacji przedsięwzięcia winny być zagospodarowane przez wykonawców robót budowlanych, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa w tym zakresie, w szczególności zgodnie z wymogami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach, odpady należy gromadzić w specjalnie na ten cel przeznaczonych kontenerach i zbiornikach w miejscach do tego wyznaczonych, w sposób zabezpieczający przed niekontrolowanym uwalnianiem do środowiska.
 - 2.7. Po zakończeniu prac budowlanych należy usunąć z dna morskiego wszelkie pozostałości z procesu budowy oraz ewentualne zanieczyszczenia.
 - 2.8. W celu zapewnienia bezpieczeństwa należy powiadomić Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni oraz Kapitanat Portu Władysławowo o harmonogramie prowadzenia prac.
3. Warunki w odniesieniu do etapu eksploatacji przedsięwzięcia:
- 3.1. Należy odpowiednio dostosować portowe urządzenia odbiorcze do odbioru śmieci, ścieków oraz wód zęzowych dla zwiększonej liczby łodzi stacjonujących w porcie i uwzględnić powyższe zmiany w „*Planie gospodarowania odpadami ze statków dla portu Władysławowo*”.
 - 3.2. Na wypadek zanieczyszczenia wód substancjami ropopochodnymi należy opracować i wdrożyć odpowiednie procedury. Ponadto należy zaktualizować „*Portowy plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych*”, a ujęte w nim siły i środki powinny być dostosowane do nowej infrastruktury.
 - 3.3. Należy na bieżąco kontrolować wszelkie urządzenia umożliwiające odbiór ścieków ze stacjonujących w porcie jednostek, zapobiegając wprowadzaniu niekontrolowanych zanieczyszczeń do wód morskich.

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

- pkt.2 ppkt 6 w ustawie z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2023 r., poz. 1587 ze zm.), regulującej sposób postępowania z odpadami.

Pozostałe warunki zostały uwzględnione w przedmiotowej decyzji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, działając na podstawie art. 10 Kpa, pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.22.2026.AKĆ.6, z dnia 23.06.2026 r., zawiadomił strony postępowania o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie oraz możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranych dowodów i materiałów. W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi lub wnioski.

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

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie przystani jachtowej w Porcie Władysławowo. Rozbudowa przystani zlokalizowana zostanie w zachodniej części portu i będzie ograniczona Nabrzeżem Jachtowym, Pirssem nr 1 i nowo wybudowanym pomostem pływającym pełniącym funkcję falochronu wewnętrznego dla akwenu przystani.

Planowane przedsięwzięcie będzie składać się z trzech pomostów pływających stanowiących obszary cumownicze A, B i C.

W ramach obszaru A zostanie zrealizowany nowy pomost pływający, o długości nieprzekraczającej 110 m i szerokości ok. 2,40 m, usytuowany równolegle do Nabrzeża Paliwowego i Jachtowego. Pomost zostanie zamocowany do ściany nabrzeża za pomocą systemu zapewniającego swobodne dostosowywanie się do wahan poziomu wody. Na pomoście zamontowane zostaną odnogi cumownicze zapewniające ok. 16 stanowisk cumowniczych. Komunikację z lądem zapewnią trapy zejściowe oraz podesty mocowane do nabrzeża. Mocowanie pontonów do nabrzeża będzie wykonane za pomocą profili stalowych, prowadnic i rolek pozwalających na swobodny ruch pontonów w płaszczyźnie pionowej. Posadowienie poszczególnych prefabrykowanych elementów pomostu pływającego na wodzie będzie odbywać się z wykorzystaniem dźwigu i w razie konieczności jednostki pływającej. Połączenie poszczególnych elementów pomostu pływającego a następnie przymocowanie ich do profili stalowych wykonane będzie przy udziale nurka.

W ramach obszaru B zostanie zrealizowany nowy pomost pływający, typu ciężkiego o długości ok. 45,0 m i szerokości ok. 2,40 m, pełniącego jednocześnie funkcję wewnętrznego falochronu osłaniający akwatorium przystani oraz pomostu cumowniczego dla jednostek pływających. Pomost zostanie wyposażony w odnogi cumownicze zapewniające 16 stanowisk dla jachtów długości do 12 m. Komunikację z lądem zapewni trap zejściowy. W ramach budowy pomostu wykonane zostaną prace kafarowe, których celem jest umieszczenie w dnie 5 pali kotwiących. W celu zwiększenia stabilności pomostu pływającego ze względu na pełnienie przez niego również roli falochronu wewnętrznego przystani planuje się zamocowanie najbliższej krawędzi pontonu do nabrzeża. Połączenie poszczególnych elementów pomostu pływającego a następnie przymocowanie ich do profili stalowych wykonane będzie przy udziale nurka.

W ramach obszaru C planowana jest realizacja pomostu pływającego o długości nieprzekraczającej 90,0 m i szerokości ok. 2,40 m, mocowanego do ściany Pirsu nr 1 za pomocą systemu zapewniającego swobodne dostosowywanie się do wahan poziomu wody. Pomost zostanie wyposażony w odnogi cumownicze zapewniające 16 stanowisk cumowniczych. Komunikację z lądem zapewnią trapy zejściowe oraz podest – przy Molu Duńskim oraz na końcu Pirsu nr 1. Mocowanie pontonów do nabrzeża odbywać się będzie za pomocą profili stalowych, prowadnic i rolek pozwalających na swobodny ruch pontonów w płaszczyźnie pionowej. Połączenie poszczególnych elementów pomostu pływającego a następnie przymocowanie ich do profili stalowych wykonane będzie przy udziale nurka.

Zakłada się, że realizacja planowanej przebudowy przystani jachtowej w Porcie Władysławowo zostanie zrealizowana w ciągu dwóch miesięcy.

Pontony pływające nie są trwale związane z gruntem, więc możliwy jest ich demontaż. W fazie eksploatacji dopuszczalne jest więc ściąganie pływających pontonów na brzeg w związku z przewidywalnymi ekstremalnie niskimi temperaturami. Miejscem składowania pontonów

pływających może być nabrzeże wzdłuż przystani lub nawierzchnie przystosowane do ruchu ciężkiego pojazdów i zimowania jachtów w obrębie Portu Władysławowo.

Demontaż pontonów odbywał się będzie przy użyciu żurawia lub pływającego żurawia oraz przyczep i samochodów do holowania pontonów.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w województwie pomorskim, w powiecie puckim, w gminie Władysławowo, na obszarze Portu Morskiego we Władysławowie, na działkach o numerach ewidencyjnych: 330/13, 330/15, 331/8, obręb 003.

Przedsięwzięcie położone jest poza zakresem Planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000 przyjętego Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 2021 r. w sprawie przyjęcia (*Dz. U. z 2021 r., poz. 935 ze zm.*), przy czym wnioskowany teren objęty jest projektem Planu zagospodarowania przestrzennego akwenów portu morskiego we Władysławowie. Zgodnie z ww. projektem przedsięwzięcie zlokalizowane jest w akwenu WLA.01.Fp o funkcji podstawowej „funkcjonowanie portu”.

Zgodnie z §2 ust. 3 pkt 7) ww. projektu funkcja „funkcjonowanie portu” oznacza m.in. zapewnienie warunków i przestrzeni dla cumowania i manewrowania jednostek pływających oraz ich obsługi związanej z eksploatacją, między innymi: obsługi technicznej, uzupełnienia zapasów, usunięcia nieczystości, zaopatrzenia w paliwo, a także zapewnienie przestrzeni dla istniejącej i planowanej infrastruktury zapewniającej dostęp do portu i infrastruktury portowej. Funkcjami dopuszczalnymi są:

- B - obronność i bezpieczeństwo państwa,
- I - infrastruktura techniczna,
- Sm - marina,
- W - sztuczne wyspy i konstrukcje.

Ponadto w projekcie planu, w karcie akwenu WLA.01.Fp, wymieniono/ uwzględniono planowane inwestycje celu publicznego, w tym:

- rozbudowę istniejącej przystani jachtowej w części zachodniej basenu wewnętrznego Portu Władysławowo w zakresie:
 - lokalizacji pomostów pływających typu ciężkiego dla jednostek o długości do 12 m;
 - zapewnienia stanowisk postojowych dla 55 jachtów;
 - dostosowania standardu wyposażenia mariny do wymogów europejskich.
- budowę, przebudowę oraz remont infrastruktury zapewniającej dostęp do portu lub infrastruktury portowej portu morskiego we Władysławowie,
- lokalizację terminali serwisowych (O&M) na potrzeby rozwoju projektów Morskich Elektrowni Wiatrowych (MEW) lub do innych celów.

Woda na etapie budowy i eksploatacji dostarczana będzie z wewnętrznej instalacji wodnej Inwestora.

System gospodarowania ściekami bytowymi na terenie budowy oparty będzie na montowanych na zapleczu budowy mobilnych toaletach, z których zgromadzone ścieki będą okresowo wywożone do najbliższej oczyszczalni ścieków przez uprawnioną, specjalistyczną firmę. Na etapie eksploatacji ścieki bytowe będą generowane przez jachty korzystające z miejsc postojowych w przystani, które będą odbierane i zagospodarowywane w sposób określony w „Planie gospodarowania odpadami ze statków dla portu Władysławowo” zatwierdzonym Decyzją Starosty Puckiego Nr ROŚ.6230.2.2023.MA z dnia 11 września 2023 r. Zgodnie z ww. planem na Nabrzeżu Paliwowym zlokalizowany jest stały punkt zrzutu ścieków z jachtów wyposażony w pompę membranową. Miejsce zrzutu ścieków składa się z miejsca postojowego oraz pompy podłączonej bezpośrednio do sieci kanalizacji sanitarnej Portu Władysławowo skąd są odprowadzane do oczyszczalni ścieków.

Wody opadowe na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji polegającej na montażu pomostów pływających do istniejących nabrzeży będą spływały bezpośrednio z nawierzchni do wód basenu

portowego.

Warianty techniczne dotyczyły zagospodarowania terenu planowanej przystani jachtowej oraz technologii połączenia pomostów pływających z nabrzeżami oraz sposobem ich przymocowania do dna akwenu.

Wariant 1

- w Strefie A wydłużenie istniejącego pomostu pływającego o ok. 45 m,
- w Strefie B budowę nowego pomostu pływającego o dł. 48 m,
- w Strefie C budowę nowego pomostu pływającego o dł. 90 m.

Pomosty pływające miały zostać połączone z nabrzeżami za pomocą ramion stalowych i pali kotwiących do dna akwenu. Planowana przystań jachtowa miała być dostosowana do cumowania ok. 60 jachtów o dł. od 6 do 12 m.

Wariant 2 (Inwestorski)

- w Strefie A demontaż istniejącego pomostu pływającego o dł. ok. 48 m i zamontowanie nowego o dł. 84 m,
- w Strefie B budowę nowego pomostu pływającego o dł. ok. 45 m,
- w Strefie C budowę nowego pomostu pływającego o dł. ok. 84 m.

Pomosty pływające zostaną połączone z nabrzeżami za pomocą prowadnic i pali kotwiących do dna akwenu. Planowana przystań jachtowa miała być dostosowana do cumowania 48 jachtów o dł. od 8,5 do 12 m.

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

Przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych ani na obszarze stref ochronnych ujęć wód.

Na podstawie danych z Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły opublikowanego w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury dnia 4 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023 r. poz. 300), stwierdzono, iż przedsięwzięcie znajduje się w regionie wodnym Dolnej Wisły, na obszarze zlewni jednolitych części wód:

- powierzchniowych przybrzeżnych: kod CW20001WB1 – Półwysep Hel. Stanowi ona naturalną część wód, była monitorowana. Jej stan ogólny określono jako zły, słaby stan ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego. JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Cel środowiskowy dla JCWP to umiarkowany stan ekologiczny, złagodzone wskaźniki: [chlorofil, Indeks B]; pozostałe wskaźniki – II klasa jakości oraz dobry stan chemiczny,
- podziemnych: kod GW200013 – JCWPd charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz chemicznym. JCWPd nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Cel środowiskowy dla JCWPd to utrzymanie dobrego stanu ilościowego oraz chemicznego.

W 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 (t.j. Dz.U. z 2026 r. poz. 13), dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie dla którego cele środowiskowe zostały określone w akcie będącym podstawą prawną obszaru. Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarze chronionym.

W związku z wykorzystywaniem w trakcie prac budowlanych jednostek pływających, pojazdów, maszyn i sprzętu budowlanego o napędzie spalinowym przyjmuje się, iż w przypadku ich awarii istnieje ryzyko przedostania się substancji ropopochodnych do wód i gruntu. Z uwagi jednak na pojemność silników jednostek pływających, urządzeń i pojazdów mechanicznych szacuje się, iż ich wielkość nie powinna przekroczyć kilkudziesięciu dm³. Teren budowy wyposażony będzie w środki i urządzenia pozwalające na usunięcie ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych, np. zapory, sorbenty. Ww. środki zostaną rozmieszczone w rejonie prowadzenia prac w sposób umożliwiający niezwłoczne podjęcie działań zapobiegających rozprzestrzenianiu się i usunięciu paliw z powierzchni wody. Odpady powstałe w wyniku ewentualnego wycieku substancji

ropopochodnych zostaną przekazane firmie posiadającej zezwolenie na prowadzenie działalności w zakresie ich odbierania, transportu, unieszkodliwiania i utylizacji.

Przedsięwzięcie nie wpłynie trwale negatywnie na elementy fizykochemiczne jednolitych części wód powierzchniowych, gdyż obejmuje prace nieingerujące w linię brzegową oraz niewpływające w znaczny sposób na warunki przepływu wód. Ingerencja w dno będzie minimalna i praktycznie nieistotna, ograniczona wyłącznie do posadowienia pali kotwiących. Charakter planowanych pomostów nie będzie powodował wprowadzania substancji zanieczyszczających do środowiska wodnego, a ich niewielka skala i sposób użytkowania nie spowodują zmiany parametrów jakościowych wód ani funkcjonowania akwenu.

W trakcie prowadzenia prac w środowisku wodnym może dojść jedynie do lokalnego i krótkotrwałego podniesienia zawiesiny osadów dennych. Zjawisko to może skutkować chwilowym obniżeniem przejrzystości wody, jednak nie będzie miało istotnego wpływu na pozostałe parametry fizykochemiczne, takie jak warunki tlenowe, odczyn pH czy temperatura. Ze względu na niewielki zakres przestrzenny prowadzonych prac oraz ich punktowy charakter, nie przewiduje się istotnego uwolnienia biogenów związanych w osadach dennych. Należy podkreślić, że prace związane z wbijaniem pali kotwiących będą prowadzone w obrębie pirsów i w porcie osłoniętym falochronami, co ograniczy możliwość rozprzestrzeniania się zawiesiny poza bezpośredni rejon prowadzenia robót oraz portu. W konsekwencji nie przewiduje się istotnej zmiany parametrów fizykochemicznych wód, a ewentualne oddziaływania będą miały charakter krótkotrwały, lokalny i ograniczony wyłącznie do przejrzystości wody.

Przedsięwzięcie nie wpłynie trwale negatywnie na elementy biologiczne jednolitych części wód powierzchniowych. W związku z realizacją przedsięwzięcia nie dojdzie do zmian w rodzaju podłoża dla organizmów wodnych potencjalnie porastających i zasiedlających ww. podłoże. W trakcie wykonywania prac prawdopodobnie dojdzie do mechanicznego zniszczenia lub uszkodzenia potencjalnie występującego w miejscu realizacji prac fitoplanktonu i makrobezkręgowców bentosowych. Ze względu jednak na skalę i charakter przedsięwzięcia oraz łatwość rekolonizacji ww. organizmów ww. oddziaływanie uznaje się za odwracalne i nieznaczące.

Oddziaływanie na klimat

Zgodnie z Planem przeciwdziałania skutkom suszy na obszarze przeznaczonym pod realizację planowanego przedsięwzięcia zidentyfikowano klasę II zagrożenia suszą hydrogeologiczną oraz klasę III zagrożenia suszą hydrologiczną. W związku z tym, należy podkreślić, że w ramach omawianej inwestycji polegającej na przebudowie istniejącej infrastruktury hydrotechnicznej nie przewiduje się budowy elementów mogących zmienić istniejące stosunki wodne lub negatywnie wpływające na zasoby wód w JCWPd (np. ujęcie wody). Dlatego też, omawiana inwestycja nie przyczyni się do pogorszenia istniejących warunków hydrogeologicznych.

Przewidywana budowa pomostów pływających realizowana na wewnętrznym akwenu Portu Władysławowo nie przyczyni się do zmniejszenia powierzchni czynnych ani nie doprowadzi do trwałego zajęcia powierzchni akwenu portowego. Można więc stwierdzić, że nie zostaną pogorszone warunki cyrkulacji wody, które mogłyby znacząco wpłynąć na warunki sprzyjające suszy hydrologicznej.

Oddziaływanie na warunki aerosanitarne

Źródłami emisji podczas budowy i eksploatacji przedsięwzięcia będą procesy spalania paliwa w silnikach spalinowych. Najistotniejsze powstające wówczas zanieczyszczenia to tlenki azotu, tlenek węgla, węglowodory i pył zawieszony. Ponadto powstaje również dwutlenek węgla – gaz cieplarniany, dla którego nie zostały ustalone dopuszczalne poziomy lub wartości odniesienia. Wielkości emisji i stężeń na etapie budowy z maszyn budowlanych wykorzystywanych do części prac przy nabrzeżu oraz do wodowania i mocowania pływających pomostów. Emisje te będą miały charakter lokalny i krótkotrwały. W szczególności nie przewiduje się robót czerpalnych, które w przypadku prac portowych stanowią zwykle największe źródło emisji. Ze względu na bardzo krótki okres prowadzenia prac i niską emisję można stwierdzić, że na etapie budowy oddziaływanie na powietrze będzie pomijalne.

Na etapie eksploatacji przystani jachtowej głównym źródłem emisji będzie spalanie paliwa w silnikach łodzi rekreacyjnych (jachtów żaglowych i motorowych, skuterów wodnych). Są to źródła tzw. emisji nieorganizowanej. Najwyższe obliczone stężenie maksymalne dwutlenku azotu NO₂ jest zlokalizowane w osi toru wodnego przy wejściu do portu i wynosi 20,4 µg/m³ (ok. 10%

dopuszczalnego poziomu). Przy Nabrzeżu Jachtowym stężenia wynoszą ok. 6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (3% dopuszczalnego poziomu), a przy Nabrzeżu Wyładunkowym jedynie 2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (1% dopuszczalnego poziomu).

Stężenia maksymalne pozostałych zanieczyszczeń w rejonie nabrzeży będą znikome (pomijalne), znacznie poniżej 1% wartości odniesienia. Najwyższe obliczone stężenie średnioroczne dwutlenku azotu NO_2 na torze wodnym przy wejściu do portu wynosi 0,16 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (0,4% wartości odniesienia). Przy nabrzeżu stężenia średnioroczne wynoszą 0,01 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (0,025% wartości odniesienia). Z obliczonych rozkładów stężeń maksymalnych wynika, że podczas eksploatacji przystani jachtowej nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnych poziomów i wartości odniesienia dla żadnego z zanieczyszczeń. Stężenia średnioroczne wszystkich zanieczyszczeń będą pomijalne.

Oddziaływanie hałasu i drgań na środowisko

W fazie budowy źródłem hałasu będą głównie: kafary/ wibromłoty wykorzystywane do posadowienia pali kotwiących, jednostka pływająca transportująca pomosty pływające w rejon miejsca ich posadowienia oraz inny sprzed budowlany niezbędny do realizacji planowanego zamierzenia. Planowana inwestycja znajduje się w odległości ok. 250 m od zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zabudowy usługowej z zabudową jednorodzinną, jak również zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z zabudową usługową.

Wszystkie istotne źródła hałasu na etapie budowy będą źródłami ruchomymi. Ich miejsce jak i dokładny czas pracy (a więc miejsce i czas emisji hałasu) będzie zależne od sytuacji wynikającej z aktualnego stanu prac i potrzeb transportowych.

Oddziaływania te, zgodnie z obowiązującymi przepisami, nie podlegają normowaniu. Należy podkreślić, że sprzęt budowlany winien spełniać wymogi, określone w Dyrektywie 2000/14/EC oraz Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz. U. z 2005 r., nr 263, poz. 2202 z późn. zm.). Najbardziej uciążliwą akustycznie czynnością będzie pogrążanie pali kotwiących.

Do realizacji planowanego przedsięwzięcia zakłada się wykorzystanie jednej palownicy. W przypadku wykorzystania zamiast kafara wibromłota szacowane poziom hałasu wyniesie ok. 67 dB do pogrążania. Zgodnie z danymi przekazanymi od Inwestora szacuje się, że najbardziej uciążliwe od względem akustycznym prace, związane z posadowieniem pali kotwiących zostaną zrealizowane w przeciągu 3 tygodni a czas pracy poszczególnych urządzeń może wynieść po 2-4 godziny dziennie, w zależności od harmonogramu prac.

Głównym źródłem hałasu jednostek pływających jest silnik napędzający śrubę. Silniki kutrów oraz jednostek pasażerskich umieszczone są pod podkładem, natomiast jednostki napędowe jachtów są przeważnie umiejscowione na rufie. Jacht napędzają silniki o niewielkiej mocy, od 7,3 kW do 15 kW w zależności od wielkości jachtu. Silniki montowane są na zewnątrz, stąd emisja hałasu następuje bezpośrednio do środowiska. Wartość równoważnego poziomu dźwięku A hałasu emitowanego do środowiska na granicy najbliższych terenów wymagających ochrony akustycznej będzie w porze dziennej mniejsza niż wartość dopuszczalna, to jest 55 dB, a w porze nocnej mniejsza niż wartość dopuszczalna 45 dB.

Analiza oddziaływania planowanych przedsięwzięć na środowisko wykazała, iż na terenach zabudowy wymagających ochrony akustycznej nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, w porze dziennej i nocnej, pochodzącego z eksploatacji rozbudowanej i przebudowanej infrastruktury Portu Morskiego w Władysławowie.

Z powyższego wynika, że ruch jednostek pływających wygenerowany przez planowane przedsięwzięcie oraz sąsiadujące zamierzenia inwestycyjne obejmujące rozbiorke, przebudowę i budowę nowych obiektów na potrzeby obsługi planowanych MFW w rejonie Nabrzeża Pasażerskiego realizowane przez C-Wind Polska Sp. z o. o. oraz przebudowę nabrzeży w Porcie Władysławo nie będzie stanowił zagrożenia dla klimatu akustycznego terenów leżących wokół.

Oddziaływanie związane z wytwarzaniem odpadów

Etap realizacji

W trakcie realizacji przedsięwzięcia będą powstawać odpady, które będą właściwie segregowane, na bieżąco usuwane z terenu inwestycji, a następnie zagospodarowywane zgodnie z ich rodzajem – poprzez odzysk, unieszkodliwienie lub składowanie.

Planowany jest demontaż istniejącego pomostu o długości 48 m ze względu na jego zły stan techniczny oraz konieczność dostosowania układu przystani do projektowanych rozwiązań funkcjonalnych.

Odpady powstające w trakcie budowy będą magazynowane w sposób adekwatny do ich ilości i rodzaju – w oznakowanych pojemnikach (i szczelnych w przypadku odpadów niebezpiecznych), w miejscach niekolidujących z pracami budowlanymi oraz usuwane na bieżąco z terenu budowy. Zgodnie z ustawą o odpadach, wytwórcą odpadów jest każdy, którego działalność lub bytowanie powoduje powstawanie odpadów, oraz każdy, kto przeprowadza wstępną obróbkę, mieszanie lub inne działania powodujące zmianę charakteru lub składu tych odpadów. Przewiduje się powstawanie następujących rodzajów odpadów:

- 15 02 02* - Sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nieujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. PCB),
- 15 01 01 - opakowania z papieru i tektury,
- 15 01 02 - opakowania z tworzyw sztucznych,
- 15 01 10* - opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone,
- 17 04 05 - Żelazo i stal,
- 15 01 01 Opakowania z papieru i tektury,
- 15 01 02 Opakowania z tworzyw sztucznych,
- 15 01 07 Opakowania ze szkła,
- 20 03 99 Odpady komunalne niewymienione w innych podgrupach.

Etap eksploatacji

Głównym rodzajem odpadów wytwarzanych na terenie planowanego przedsięwzięcia będą odpady eksploatacyjne oraz z drobnych remontów. Poniżej przedstawiono przewidywane rodzaje i szacunkowe roczne ilości podstawowych odpadów wytwarzanych w trakcie eksploatacji:

15 01 01 – Opakowania z papieru i tektury,

15 01 02 – Opakowania z tworzyw sztucznych,

15 01 07 – Opakowania ze szkła,

15 02 02* – Sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nieujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. PCB),

16 02 13*, 16 02 14 – Zużyte urządzenia i oświetlenie,

17 04 01 – Miedź, brąz, mosiądz,

17 04 05 – Żelazo i stal,

20 03 99 – Odpady komunalne niewymienione w innych podgrupach.

Obowiązek odbioru i zagospodarowania odpadów statkowych spoczywa na zarządzającym portem. Gospodarka odpadami statkowymi w Porcie Władysławowo realizowana jest zgodnie z „Planem gospodarowania odpadami ze statków dla Portu Władysławowo” zatwierdzony decyzją Starosty Puckiego znak: ROŚ.6230.2.2023.MA z 11 września 2023 r.

Oddziaływanie na krajobraz

Teren planowanego przedsięwzięcia to teren przemysłowy o typowym charakterze małego portu morskiego opartego na rybołówstwie oraz turystyce. Co ma szczególne znaczenie dla Władysławowa będącego jednym z najbardziej atrakcyjnych turystycznie rejonów na polskim wybrzeżu.

Projektowana instalacja nowych pomostów nie spowoduje pojawienia się nowych obiektów, które mogłyby zaburzyć istniejący układ portu, poprzez wprowadzenie np. obiektów kubaturowych w strefie nabrzeżowej. Realizacja planowanej inwestycji nie zmieni istotnie istniejącego układu przestrzennego. Projektowane pomosty mają niską, pływającą konstrukcję, co dodatkowo

ogranicza ich ekspozycyjność w krajobrazie. W związku z tym, inwestycja nie przesłoni widoku zarówno w kierunku morza, jak i od strony miasta. W dalszym ciągu, poruszając się po akwenu poza portem, widoczna będzie panorama miasta.

Oddziaływanie na środowisko przyrodnicze

Oddziaływanie na obszary Natura 2000

Najbliżej położone Obszary Natura 2000 to:

- w odległości ok. 0,4 km na południe Obszar Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032,
- w odległości ok. 0,5 km na południe Obszar Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005,
- w odległości ok. 0,9 km na zachód Obszar Natura 2000 Kaszubskie Klify PLH220072,
- w odległości ok. 4,2 km na północ Obszar Natura 2000 Przybrzeżne wody Bałtyku PLB990002,
- w odległości ok. 7,7 km na zachód Obszar Natura 2000 Bielawa i Bory Bażynowe PLH220032,
- w odległości ok. 8 km na zachód Obszar Natura 2000 Bielawskie Błota PLB220010.

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

Oddziaływanie na pozostałe formy ochrony przyrody

Przedmiotowa inwestycja graniczy z otuliną Nadmorskiego Parku Krajobrazowego. Zgodnie z art. 5 pkt. 14 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (*Dz. U z 2026 r. poz. 13 ze zm.*), otulina jest strefą ochronną graniczącą z formą ochrony przyrody i wyznaczoną indywidualnie dla formy ochrony przyrody w celu jej zabezpieczenia przed zagrożeniami zewnętrznymi wynikającymi z działalności człowieka.

Dla terenu Nadmorskiego Parku Krajobrazowego obowiązują przepisy uchwały nr 789/LXIII/24 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 16 kwietnia 2024 r. w sprawie w sprawie ustanowienia Planu ochrony dla Nadmorskiego Parku Krajobrazowego (*Pomor. z 2024 r. poz. 1908.*) Do celów ochrony Parku należą m. in. w zakresie ochrony wartości historycznych i kulturowych oraz walorów krajobrazowych: ograniczenie niekontrolowanego rozwoju zabudowy wpływającego negatywnie na ład przestrzenny i walory krajobrazowe. Realizacja planowanego przedsięwzięcia z uwagi na specyfikę i lokalizację nie wpłynie na ww. cele ochrony parku. Zgodnie z ww. uchwałą: W obrębie Parku i jego otuliny wyznacza się następujące obszary i obiekty objęte rekomendacjami Planu ochrony (C):

- 1) C_I Strefy ochrony krajobrazów do uwzględnienia w ramach audytu krajobrazowego;
- 2) C_II Obiekty lub obszary o najwyższych wartościach przyrodniczo-krajobrazowych, zasługujące na objęcie dodatkową formą ochrony prawnej;
- 3) C_III Obiekty lub obszary o najwyższych wartościach kulturowych, zasługujące na objęcie dodatkową formą ochrony prawnej;
- 4) C_IV Obszary zasługujące na włączenie do Parku;
- 5) C_V Obszary do objęcia miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego;
- 6) C_VI Obszary wskazane do wyłączenia z zakazu zabudowy w obrębie pasa o szerokości 200 m od krawędzi brzegów klifowych oraz pasa technicznego brzegu morskiego.

Teren przedmiotowego przedsięwzięcia nie znajduje się w żadnej z ww. stref.

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

- w odległości ok. 0,5 km na południe Rezerwat Przyrody „Słone Łąki”,
- w odległości ok. 3 km na zachód Rezerwat Przyrody „Dolina Chłapowska”.

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. 6,7 km na południe od granic inwestycji – korytarz Pobrzeże Kaszubskie KPn – 20C. 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

Planowana inwestycja będzie realizowana głównie na obszarze akwenu portowego.

Na terenie przeznaczonym pod realizację planowanego przedsięwzięcia nie stwierdza się występowania szaty roślinnej.

Oddziaływanie na faunę

W obrębie akwenu oraz w jego bezpośrednim sąsiedztwie obserwowano również gatunki typowo morskie, takie jak lodówka *Clangula hyemalis*, które wykorzystywały obszar jako miejsce żerowania lub odpoczynku.

Istotną grupę stanowiły także mewy, w tym mewa srebrzysta *Larus argentatus*, mewa siodłata *Larus marinus*, mewa siwa *Larus canus*, śmieszka *Chroicocephalus ridibundus* oraz sporadycznie mewa mała *Hydrocoloeus minutus*. Nad akwenem obserwowano również rybitwę czubatą *Thalasseus sandvicensis*, wykorzystującą obszar portu głównie jako miejsce żerowania.

W granicach strefy buforowej odnotowano także obecność pospolitych gatunków synantropijnych, takich jak gołąb miejski *Columba livia f. urbana*, kawka *Coloeus monedula* oraz wrona siwa *Corvus cornix*. Ich występowanie związane było jednak przede wszystkim z zabudową portową i miejską, a nie bezpośrednio z akwenem.

Przeprowadzona inwentaryzacja potwierdziła, że obszar inwestycyjny nie stanowi istotnego siedliska lęgowego ptaków. W jego granicach nie stwierdzono obecności gniazd ani innych trwałych miejsc rozrodu. Potencjalne miejsca lęgowe zlokalizowane są poza obszarem inwestycji, głównie w obrębie zabudowy oraz terenów zieleni w granicach strefy buforowej.

Obecność awifauny na terenie inwestycji ma charakter żerowiskowy oraz przelotny i dotyczy głównie gatunków wodnych i morskich. W czasie wizji terenowej nie zaobserwowano przedstawicieli ssaków lądowych, płazów ani gadów.

Akweny znajdujące się w granicach portu morskiego we Władysławowie, w tym baseny portowe i reda nie podlegają znaczącej presji rybackiej. Na terenie akwenów portowych i toru podejściowego występują niewielkie zasoby biomasy bentosu i zoobentosu, co oznacza, że baza pokarmowa ryb mających znaczenie gospodarcze jest ograniczona, a główne żerowiska gatunków poławianych gospodarczo są w innych obszarach.

Do najważniejszych gatunków spotykanych w rejonie portu we Władysławowie należą: stornia, dorsz, łosoś, śledź i turbot.

W celu ochrony ichtiofauny tut. organ zawarł w decyzji warunek aby prace związane z palowaniem oraz pogłębieniem dna prowadzić poza okresem tarła ryb i minogów tj. poza okresem od 01 marca do 30 czerwca.

Oddziaływanie skumulowane

Obecnie na terenie objętym inwestycją nie są realizowane inne przedsięwzięcia.

Zgodnie z uzyskanymi informacjami, w rejonie planowanej przebudowy przystani jachtowej Porcie Władysławowo i w jej sąsiedztwie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku wydał decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach dla poniżej wymienionych przedsięwzięć:

- **„Przebudowa i budowa infrastruktury portowej we Władysławowie na potrzeby obsługi serwisowej dla Morskich Farm Wiatrowych”** zlokalizowanej na działkach nr 331/8, 330/12, 330/27, 330/43, 330/46, 330/47, 330/24, 330/26, 330/30, 330/31, 330/44, 330/32 obręb Władysławowo 03, gm. Władysławowo (powiat pucki, województwo pomorskie) znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.24.2024.KB/DN.19z dnia 20. 09. 2025.
- **„Przebudowa nabrzeży w Porcie Władysławo”** zlokalizowanego na działkach w obrębie 003: 330/12, 330/13, 330/14, 330/15, 330/24, 330/26, 330/27, 330/30, 330/32, 330/40, 330/43, 330/44, 330/45, 330/46, 330/47, 330/48, 330/49, 330/50, 331/1, 331/4, 331/8, 333/4, 333/5, 333/6, 407/5, 407/6, 407/7, 407/14, 407/15, 407/16 oraz w obrębie 005: 805 w powiecie puckim, w gminie Władysławowo, na obszarze Portu Morskiego we Władysławowie, znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.3.2025.DN.16 z dnia 20.11. 2025.

Realizacja powyższych inwestycji, dla których zostały wydane decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach i przedsięwzięcia analizowanego w niniejszym dokumencie stanowią spójną realizację strategii rozwoju Portu Władysławowo.

Na podstawie danych uzyskanych od inwestorów realizacja poszczególnych inwestycji przewidywana jest:

- Przebudowa przystani jachtowej – 2027/2028,
- Przebudowa nabrzeży w Porcie Władysławo – 2027/2028,
- Przebudowa i budowa infrastruktury portowej we Władysławowie na potrzeby obsługi serwisowej dla Morskich Farm Wiatrowych – 2028,

W związku z powyższym, potencjalnie na etapie realizacji powyższych inwestycji w tym samym czasie może dojść do kumulacji oddziaływań głównie w zakresie emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza z prac budowlanych oddziaływań na tym etapie inwestycji.

W trakcie eksploatacji nie przewiduje się wzrostu oddziaływań skumulowanych i zmiany ich charakteru w porównaniu do stanu istniejącego. W ramach planowanych, w tym rejonie inwestycji przewidziana jest przebudowa istniejącej infrastruktury portowej, w celu podniesienia jej parametrów technicznych, a co za tym idzie omawiane w KIP przedsięwzięcie oraz sąsiednie zamierzenia inwestycyjne nie spowodują zmiany dotychczasowego sposobu użytkowania tego rejonu portu.

Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej

Na terenie przedsięwzięcia nie będą występowały rodzaje i ilości substancji, kwalifikujących planowane przedsięwzięcie do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Rozwoju z 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).

Potencjalnymi źródłami zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych są:

- prace budowlane, remontowe lub konserwacyjne,
- eksploatacja jednostek pływających,
- odbiór odpadów z jednostek pływających.

Na obszarze zadania inwestycyjnego może dojść do incydentalnych zdarzeń lub wypadków zarówno w czasie budowy jak i eksploatacji, w wyniku których mogą powstać rozlewy np. olejów hydraulicznych lub płynów smarowych, paliwa zarówno ze statków jak i pojazdów. W takich przypadkach sprawca ww. zdarzenia jest zobowiązany do usunięcia powstałego zanieczyszczenia zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci”. W przypadku etapu budowy będzie nim wykonawca robót budowlanych, który będzie zobligowany do wyposażenia jednostek pływających oraz terenu realizacji prac budowlanych w stosowane środki pozwalające na szybkie ograniczenie

rozprzestrzeniania się rozlewu, a w dalszej kolejności usunięcia zanieczyszczenia z wód portowych lub terenu nabrzeża.

W sytuacji, gdyby substancje ropopochodne przedostały się do wód morskich konieczne jest zastosowanie procedur opisanych w Planie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych Portu Władysławowo. Zgodnie z ww. dokumentem działaniami zwalczania zanieczyszczeń z wód portowych kieruje kierownik akcji, którym jest Dyspozytor Szkuner Sp. z o.o. do czasu zebrania się Zarządu Spółki.

W trakcie realizacji planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się wystąpienia katastrofy budowlanej, gdyż wszystkie obiekty będą zaprojektowane i wykonane zgodnie z wymogami prawa budowlanego, uwzględniającymi m.in. wymagania w zakresie stabilności pomostów, zapobiegające potencjalnej katastrofie budowlanej. Do takiej sytuacji może dojść jedynie w przypadku, gdy nie będą przestrzegane przepisy BHP ani odpowiednie procedury obowiązujące na terenie portu jak i zalecenia zawarte w niniejszym dokumencie. Jednakże, biorąc pod uwagę charakter i skalę zaplanowanych prac nie przewiduje się wystąpienia zdarzeń mających znamiona katastrofy budowlanej.

W przypadku ewentualnego wystąpienia katastrofy budowlanej kierownik budowy, właściciel, zarządca lub użytkownik zobowiązany jest do postępowania zgodnie z art. 75 ust.1 ustawy Prawo budowlane.

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

Realizacja inwestycji na podstawie niniejszej decyzji, a także późniejsza eksploatacja obiektów powstałych w wyniku realizacji przedsięwzięcia nie zwalnia inwestora z obowiązku, niezależnie od postanowień niniejszej decyzji:

- stosowania przepisów w sprawie warunków technicznych ustanowionych na podstawie art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2025 r., poz. 418 ze zm.),
- uzyskania wymaganych prawem zezwoleń, opinii i uzgodnień,
- realizacji obowiązków wynikających wprost z przepisów prawa, w tym w szczególności obowiązków dotyczących prawidłowej eksploatacji instalacji, określonych przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r., poz. 647 ze zm.) oraz gospodarki odpadami, określonej przepisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2023 r., poz. 1587 ze zm.). Obowiązki takie, jako istniejące i wiążące z mocy prawa, nie podlegają powtórnemu nałożeniu i ujawnieniu w decyzji.

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

W związku z rodzajem i lokalizacją przedsięwzięcia, wykluczona jest możliwość oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na obszary położone poza granicami Polski zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji. Tut. Organ nie znajduje więc przesłanek do przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym.

W tym stanie należało orzec jak na wstępie.

Decyzja podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych.

Pouczenie

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.

Niniejsza decyzja nie zastępuje zezwolenia w trybie art. 56 ustawy o ochronie przyrody. Na ewentualne zniszczenie siedlisk gatunków, płoszenie lub przenoszenie gatunków znajdujących się pod ochroną należy uzyskać zezwolenie w trybie art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2026 r., poz.13 ze zm.).

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

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).

Z up. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku
Zastępcą Naczelnika Wydziału Ocen Oddziaływania na Środowisko
Ewa Szymerkowska
/podpisano elektronicznie/

Otrzymują:

1. Inwestor przez pełnomocnika Pana Tomasza Mioduszeńskiego Pracownia Projektowa Budownictwa Hydrotechnicznego Aquaprojekt, e-doręczenie
 2. Starosta Pucki, e-doręczenie
 3. Roman Nowicki, ul. Abrahama 19/3, 84-120 Władysławowo,
 4. Szymon Nowicki, ul. Abrahama 19/3, 84-120 Władysławowo,
 5. Urząd Morski w Gdyni, e-doręczenie
 6. Gmina Miasta Władysławowo, e-doręczenie
 7. Minister Infrastruktury, e-doręczenie
 8. Aa, Agnieszka Kubić, tel. 58 68 36 812
- Do wiadomości:
1. Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Gdyni, e-doręczenie
 2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, e-doręczenie
 3. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, e-doręczenie



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU

Załącznik Nr 1

do decyzji RDOŚ-Gd-WOO.420.22.2026.AKĆ.7

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie istniejącej przystani jachtowej zlokalizowanej w zachodniej części Portu Władysławowo. Inwestycja zostanie zrealizowana w granicach istniejącej infrastruktury portowej, pomiędzy Nabrzeżem Jachtowym, Pirssem nr 1 oraz projektowanym pomostem pływającym pełniącym jednocześnie funkcję wewnętrznego falochronu akwenu przystani. Celem przedsięwzięcia jest zwiększenie liczby miejsc postojowych dla jednostek rekreacyjnych, poprawa warunków cumowania oraz zwiększenie bezpieczeństwa użytkowania przystani poprzez ograniczenie oddziaływania falowania wewnątrz akwenu.

Przedsięwzięcie obejmuje budowę trzech pomostów pływających stanowiących obszary cumownicze A, B i C. Łącznie planuje się utworzenie około 48 stanowisk cumowniczych dla jednostek pływających o długości do 12,0 m oraz do 8,5 m. Pomosty będą wykonane jako konstrukcje prefabrykowane, niepowiązane trwale z gruntem, umożliwiające ich sezonowy demontaż w przypadku występowania niekorzystnych warunków zimowych.

Obszar postojowy A obejmuje wykonanie pomostu pływającego o długości nieprzekraczającej 110 m oraz szerokości około 2,40 m, usytuowanego równolegle do Nabrzeża Paliwowego i Nabrzeża Jachtowego. Pomost zostanie zamocowany do istniejącej ściany nabrzeża za pomocą systemu prowadnic stalowych umożliwiających swobodne przemieszczanie się konstrukcji wraz ze zmianami poziomu wody. Na pomoście zamontowane zostaną odnogi cumownicze zapewniające 16 stanowisk cumowniczych, w tym 9 dla jednostek o długości do 12 m oraz 7 dla jednostek o długości do 8,5 m. Dodatkowo fragment pomostu umożliwi równoległe cumowanie jednostek o długości około 8,5 m. Komunikację z lądem zapewnią trapy zejściowe oraz podesty mocowane do nabrzeża.

Obszar postojowy B obejmuje wykonanie pomostu pływającego typu ciężkiego o długości około 45 m i szerokości około 2,40 m. Konstrukcja będzie pełniła podwójną funkcję – pomostu cumowniczego oraz wewnętrznego falochronu osłaniającego akwen przystani przed falowaniem. Pomost zostanie wyposażony w odnogi cumownicze umożliwiające cumowanie 16 jednostek o długości do 12 m. Ze względu na funkcję ochronną planuje się wykonanie robót kafarowych obejmujących pograżenie pięciu pali kotwiących w dnie akwenu. Dodatkowo najbliższa krawędź pomostu zostanie zamocowana do nabrzeża w celu zwiększenia stabilności konstrukcji. Zastosowane rozwiązanie pozwoli ograniczyć wysokość fali w obrębie akwatorium przystani do około 0,4 m, poprawiając bezpieczeństwo postoju jednostek pływających. Komunikację z lądem zapewni trape zejściowy.

Obszar postojowy C obejmuje wykonanie pomostu pływającego o długości nieprzekraczającej 90 m oraz szerokości około 2,40 m, zlokalizowanego równolegle do Pirsu nr 1. Pomost zostanie zamocowany do ściany pirsu przy zastosowaniu systemu prowadnic umożliwiających swobodne dostosowanie konstrukcji do zmian poziomu wody. Na pomoście zostaną zamontowane odnogi cumownicze zapewniające 16 stanowisk postojowych, w tym 9 dla jednostek o długości do 12 m

oraz 7 dla jednostek o długości do 8,5 m. Dostęp do pomostu zapewnią trapy zejściowe oraz podesty zlokalizowane przy Molu Duńskim oraz na zakończeniu Pirsu nr 1. Doprowadzenie zasilania energetycznego do pomostu planowane jest po zakończeniu przebudowy sąsiednich nabrzeży.

Realizacja przedsięwzięcia będzie polegała na montażu prefabrykowanych elementów pomostów pływających z wykorzystaniem dźwigu oraz, w razie potrzeby, jednostek pływających. Poszczególne segmenty zostaną połączone na wodzie, a następnie zamocowane do prowadnic stalowych przy udziale nurków. W przypadku pomostu B wykonane zostaną roboty kafarowe związane z pograżeniem pali kotwiących. Prace prowadzone będą z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury portowej jako zaplecza budowy. Przewidywany czas realizacji przedsięwzięcia wynosi około dwóch miesięcy. Pomosty pływające nie będą trwale związane z podłożem, co umożliwi ich sezonowy demontaż i magazynowanie na terenie Portu Władysławowo w przypadku wystąpienia ekstremalnie niskich temperatur lub konieczności prowadzenia prac eksploatacyjnych. Demontaż odbywać się będzie przy użyciu żurawia stacjonarnego lub pływającego oraz przyczep transportowych przystosowanych do przewozu elementów pomostów. Realizacja przedsięwzięcia nie wiąże się ze zmianą funkcji terenu ani sposobu użytkowania akwenu portowego. Inwestycja stanowi rozbudowę istniejącej infrastruktury przystani jachtowej, której efektem będzie zwiększenie liczby stanowisk cumowniczych, poprawa bezpieczeństwa żeglugi oraz podniesienie standardu obsługi jednostek rekreacyjnych korzystających z Portu Władysławowo.

Z up. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku
Zastępcą Naczelnika Wydziału Ocen Oddziaływania na Środowisko
Ewa Szymerkowska
/podpisano elektronicznie/